



:: [portada](#) :: [Palestina y Oriente Próximo](#) :: [El Imperio recurre al Califato: el Estado Islámico](#)

10-11-2015

## Sinaí, venganza o azar

Guadi Calvo

Rebelión

Cuando se conoció la caída del avión ruso en el desierto de Sinaí nadie pudo evitar el recuerdo del derribo del avión de Malaysia Airlines en julio de 2014, en Ucrania. En aquella oportunidad pudo haberse empleado un sistema de misiles antiaéreos BUK que fue lo que permitió alcanzar un aparato que volaba a 33.000 pies, armamento que solo contaba el ejército de Kiev, pero se insistió en culpar tanto a Moscú, como a las milicias separatistas, finalmente el hecho quedó enterrado en la duda. ¿Podrá pasar lo mismo ahora?

De confirmarse los indicios, y todo apunta en esa dirección, que la caída del avión de la línea aérea rusa Kogalymavia, el sábado 31 de octubre, haya sido producto de un atentado quienes lo han perpetrado deben estar festejando por partida doble.

Los 224 cuerpos esparcidos en un área de 13 Km. del desierto de Sinaí, más allá de consideraciones humanistas, es un duro golpe para Moscú, y quizás mucho más duro para El Cairo.

Ya aparecerán las interesadas y especuladoras críticas para el presidente Vladimir Putin de sus rivales locales de que el hecho está fundamentado por la intervención rusa en el conflicto sirio y que el atentado es una particular venganza por ello.

Pero sin duda la crisis es mucho más crítica para el actual presidente egipcio Abdel Fatah al-Sisi, los hechos ponen en blanco sobre negro las dos cuestiones más sensibles que viene sobrellevando su administración: la crisis económica y la de seguridad.

Junto a los derechos por el uso del Canal de Suez, una de las fuentes más importantes de ingresos para las paupérrimas cuentas egipcias es el turismo, si al "incidente" del vuelo chárter KGL 9268 que había despegado 23 minutos antes del aeropuerto internacional de la ciudad turística de Sharm el-Sheik, a las orillas del mar Rojo, en la península egipcia del Sinaí, con destino a San Petersburgo, que se ha convertido en el destino preferido de miles de europeos mayoritariamente rusos y británicos, le sumamos muerte de los 12 turistas, de ellos 8 mexicanos, además de 10 heridos, que provocó un error del ejército egipcio en septiembre último, tras haber confundido la caravana que transportaba a los turistas y se dirigía al oasis de Bahariya, con miembros de una de las organizaciones terroristas que operan en el país, la merma en este sector turístico se agudizara mucho más. Solo este año dos incidentes han colaborado en esa dirección: en junio, *Wilayat Sinai* (Provincia Sinaí) la rama egipcia de Estado islámico (EI) había reivindicado en agosto la decapitación de Tomislav Salopek, ejecutivo de una compañía francesa que había sido secuestrado en el Cairo. Y se conoció también que en el último momento las autoridades impidieron un ataque suicida contra el templo de Karnak, en Luxor, uno de los lugares con mayor afluencia turística del país.



Desde 2010, cuando esta actividad significaba 12% del PIB y 15% de los recursos en divisas del país, recibió 15 millones de turistas. Desde entonces el flujo ha ido decreciendo, el año pasado solo llegaron cerca de 9 millones y este año se espera todavía un número menor. La desocupación araña el 50% por lo que Egipto no puede darse el lujo de permitir que un ingreso capital para su economía se pierda.

A partir de la caída del avión ruso también se desplomaron las reservas, para esta altura del año la curva de reservas habitualmente crece y los expertos de la actividad dice que está plana. Agencias de viaje rusas informaron de una baja de entre 30 al 50% de las ventas, a partir de la caída del avión.

Sharm al-Sheij no es la primera vez que vive cuestiones similares: una ola de atentados sacudió el balneario entre 2004 y 2006. El 23 de julio de 2005 (Día Nacional de la Revolución de Egipto), fue el momento crítico cuando cerca de 90 turistas murieron y otros 150 fueron heridos tras una serie de siete explosiones casi simultáneas en distinto lugares de la ciudad.

Recordemos la masacre de Luxor en Deir el-Bahari sobre las costas del Nilo, donde fueron asesinados por la banda salafista *Gamaa Islamiya* (Grupo islámico) cerca de 70 turistas, mientras otros 85 resultaron heridos, en su mayoría europeos y japoneses en noviembre de 1997. Algo que pone esta industria fundamental egipcia en estado crítico.

#### Dudas y constataciones

Tras la desaparición de las pantallas de radar cuando se encontraba a unos 31.000 pies de altitud (unos 9.440 metros) cerca de la localidad de al-Hasana, al norte del Sinaí, una zona de escarpada orografía situada unos 50 kilómetros al sur del aeropuerto en el que debía tomar tierra, tanto el Cairo como Moscú atribuyeron a un desperfecto técnico el accidente.

Las autoridades egipcias afirmaron horas después del siniestro que desde la nave se había informado de un fallo técnico y se solicitaba tomar tierra en el aeródromo de al-Arish.

Aunque finalmente Hosam Kamel, el Ministro de Aviación Civil, admitió que la tripulación ni siquiera envió un SOS y que repentinamente el avión se "esfumó del radar". Según Flightradar24, el sitio web que hace el seguimiento del tráfico aéreo a nivel mundial, la aeronave descendió a una velocidad cercana a los 6.000 pies por minuto hasta que desapareció de los radares.

En el vuelo iban 217 pasajeros, entre los que había 17 menores de edad, uno de ellos de solo 10 meses, y la tripulación de 7 miembros. Todos de nacionalidad rusa excepto tres ucranianos y un bielorruso.



El grupo *Wilayat Sinai*, vía Twitter, en árabe, inglés, francés, alemán, urdu y otros idiomas se atribuía el atentado.

Casi confirmando la versión del atentado, la inteligencia británica daba indicios el día miércoles que sus informaciones apuntaban a un explosivo colocado en algún lugar de la bodega junto al equipaje. Londres tuvo acceso a la "pieza crucial de inteligencia" basada en comunicaciones interceptadas entre los salafistas en Sinaí.

El ministro de Exteriores egipcio Sameh Shukry criticó a los países occidentales, y en especial al Reino Unido, por no compartir su información sobre el atentado, la que por otra parte fue filtrada a la prensa.

El viernes David Cameron no solo ordenó una operación para el retorno de los 3500 británicos varados en Sharm el-Sheikh, sino que también prohibió los vuelos sobre el Sinaí. Más tarde trascendería la información que una nave británica de la aerolínea Thomson en agosto último, en el momento de aterrizar en Sharm al-Sheij, debió realizar una maniobra de escape para evitar un misil que pasó a menos de 300 metros de distancia. La explicación que Londres prefirió aceptar fue un error del ejército egipcio durante unas prácticas de tiro.

La suspensión de los vuelos afecta no solo al aeropuerto de Sharm al-Sheij, sino también al de Hurghada, otro centro turístico en las costas del mar Rojo y también a la ciudad de El Cairo.

Rusia, que en un primer momento, había acompañado la versión de desperfecto, también suspendió todos sus vuelos a Egipto hasta que no se finalizaran las investigaciones.

Aproximadamente unos 80.000 ciudadanos rusos estaban de vacaciones en diferentes balnearios egipcios del mar Rojo. La diferencia del cambio con otras plazas turísticas por la devaluación del rublo ha convertido a Egipto en una gran opción. Una semana, incluido avión, alojamiento y comidas puede conseguirse por unos 500 dólares.

La operación de retorno de los ciudadanos rusos lleva una gran complejidad. Para ellos se enviarán aviones vacíos, para recoger a los pasajeros varados, solo con el equipaje de mano. El resto del equipaje será transportado en aviones de carga hasta Moscú, desde donde serán distribuidas a su destino final.

A su vez el gobierno egipcio impuso un cerco informativo al aeropuerto internacional de Sharm el-Sheij, negando el acceso al periodismo.



Otras aerolíneas como Lufthansa, Air France-KLM, Qatar Airways o Flydubai entre otras, anunciaron que no utilizaran esa ruta hasta que se aclarara el hecho, al tiempo que United Airlines la única empresa Estados Unidos que sobrevuela la zona afirmó que no hay necesidad de cambiar sus rutas.

No tan viejos conocidos

La actividad de las bandas terroristas en Egipto no es ninguna novedad, ya en 1966 el propio presidente Nasser fue objeto de un atentado frustrado, financiado por Arabia Saudita, lo que llevó a la horca a varios miembros de los *al-Ikhwān al-Muslimūn* (Hermanos Musulmanes), incluido su líder y el ideólogo, donde abrevan los grupos *takfiristas* de la actualidad Sayyid Qutb. En 1981, miembros de la organización *Gamaa Islamiya* en pleno desfile militar asesinarían al presidente Anwar al-Sadat.

En la actualidad, en la inestable península del Sinaí opera, entre otras organizaciones, *Wilayat Sinai* quien hizo su *bayat* (juramento de lealtad) en noviembre de 2014, y públicamente se comprometió a "escuchar y obedecer" al jefe de Daesh, Abu Bark al-Bagdadí, el autoproclamado Califa Ibrahim.

Antes de su juramento se denominaba *Ansar Beit al-Maqdis* (Partidarios de Jerusalén) y representaba a al-Qaeda en el país. El grupo se conformó a comienzos del 2011, al calor de las revueltas populares en el marco de la Primavera Árabe, que terminaron con la dictadura de 30 años de Hosni Mubarak. Se estima que cuenta con una fuerza cercana a los mil hombres, veteranos y nuevos recluta, de origen beduino (nómadas del desierto) enfrentados históricamente con el gobierno central, expertos en contrabando y grandes conocedores de un territorio donde se considera al Ejército una fuerza de ocupación.

En julio de 2012 esta organización se responsabilizó de la voladura de un gasoducto que llevaba gas a Israel y Jordania y un mes después reivindicaría el lanzamiento de cohetes contra la ciudad israelí de Eilat.

*Ansar Beit al-Maqdis* era prácticamente desconocida hasta septiembre de 2012, cuándo se hizo cargo de un ataque contra una patrulla fronteriza del *Tshal*, (el ejército israelí), en una zona denominada Monte Jarif, en el desierto del Neguev. En el ataque murió un soldado y 3 miembros de *Ansar*.

En enero de 2014 este mismo grupo derribó cerca de la ciudad de Sheij Zuwayed, al norte del Sinaí, un helicóptero militar egipcio que causó la muerte sus cinco tripulantes. El entonces *Ansar Beit al-Maqdis* afirmó haber usado un misil tierra-aire. Aunque fuentes oficiales adjudicaron la caída del aparato a un accidente. Días después el portavoz del ejército, el coronel Ahmed Ali, anunciaba la detención de dos miembros de la organización *takfirista* relacionados con la caída del helicóptero reconociendo de manera implícita el atentado.



El 16 de julio último, una fragata de la Armada egipcia fue atacada por efectivos de *Wilayat Sinai* con cohetes; había documentación que además prueba que varios milicianos de sus miembros han sido entrenados en el uso de de armas antitanque 9M133 Kornet y de misiles portátiles antiaéreos.

La operación más importante ha sido el intento de asesinato del ministro del Interior egipcio, Muhamad Ibrahim, en un barrio del Cairo, en septiembre del año pasado, que dejó más de diez muertos.

Desde el 1 de enero de 2015 las autoridades egipcias prohibieron que los aviones volasen por debajo de los 23.000 pies (7.000 metros aproximadamente) sobre el Sinaí. Justamente en prevención de situación como la que estamos analizando.

Hasta ahora no estaban dadas las condiciones para que la filial egipcia de Estado Islámico pudiera producir acciones de este tipo, los misiles MANPADS con que cuenta no tienen el alcance necesario para alcanzar un avión en ruta que como el siniestrado lo hacia a 9.440 metros. Solo habiendo conseguido un sistema antimisiles BUK o algún similar, además de contar con personal capacitado para operarlo, podría haberse logrado. Se sabe que los grupos salafistas del Sinaí cuentan con los legendarios misiles Stinger (tierra aire) que han utilizado contra helicópteros y aviones que vuelan por debajo de los 10.000 pies, si como se sabe el avión de Kogalymavia, volaba a 30.000 pies, la posibilidad de explosivo dentro del avión toma mayor fuerza.

El Sinaí es un territorio de poco más de 60 mil km cuadrados, en el sector sur hace años que no se producen acciones vinculadas con el terrorismo religioso. Por el interés turístico de Sharm el-Sheij, la ciudad goza de un sistema de seguridad bien aceitado y articulado con las tribus beduinas de la región, que se han beneficiado por el desarrollo turístico.

Es en la zona central y particularmente en el norte del Sinaí, cercano a la franja de Gaza, donde el accionar salafista ha tenido un gran desarrollo gracias a un terreno escabroso, mitad desierto y mitad montañas que permite la creación de santuarios seguros como en la frontera de Afganistán y Pakistán o en el centro de Yemen.

Desde el derrocamiento del presiden Mohamed Morsi, a cuya sombra los Hermanos Musulmanes habían conseguido instalarse en muchos estamentos oficiales y dominar ciertas regiones del país, como el norte del Sinaí, centenares de jóvenes se han incorporado a las organizaciones integristas. Aunque el Ejército controla los centros urbanos, en la mayoría de las rutas organizaciones como *Wilayat Sinai* han podido asestar más de 200 ataques solo en la primera mitad del 2015 tanto al ejercito como a la policía, y se estima que cerca de 400 miembros de ambas fuerzas han muerto es esos ataques. En julio pasado los salafistas realizaron una inusitada operación con ataques coordinados contra quince puestos de control y posiciones del Ejército, en un radio de doce kilómetros al norte de la península.



El presidente al-Sisi, desde su asunción, ha declarado el norte del Sinaí zona de exclusión militar, y ha impuesto el toque de queda, impidiendo también el acceso a los medios de comunicación y cerrando el paso de Rafah que une Gaza con el Sinaí.

La investigación por parte de las autoridades continúa: 47 expertos (29 egipcios, 7 rusos y 6 franceses), intentan reconstruir las maniobras de carga y embarque del Airbus 321 siniestrado.

Se analizan imágenes de las cámaras de vigilancia en busca de "detalles" y se interroga a todo el personal. A principios de este año la inteligencia británica había detectado el mal mantenimiento de los equipos de rayos X y de detección de explosivos.

Se sigue estudiando el contenido de las cajas negras y los restos del fuselaje, para descubrir finalmente si fue venganza o azar.

*Guadi Calvo es escritor y periodista argentino. Analista Internacional especializado en África, Medio Oriente y Asia Central.*

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso del autor mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.