



OPERACION PUNMIAN

EDUARDO FERRER





OPERACION PUMA

OPERACION PUMA 3



**INTERNATIONAL
AVIATION CONSULTANTS, INC.**

COPYRIGHT © 75-2404 EDUARDO FERRER 1975

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este libro puede ser reproducida sin el permiso escrito del autor.

NOTAS:

Benito García

REVISION Y COMPOSICION:

Capt. Alberto Rodríguez Pérez

Ofelia Raspall

EMPLANE:

Elio M. Navarro

IMPRESION:

Trade Litho

DEDICATORIA:

*A mis hijos Eduardo y Jorge,
así como a mi hijo espiritual Richard Esack,
que constituyen
un símbolo de la juventud cubano-americana.*

RECONOCIMIENTO:

*Mi mayor gratitud
a los esposos Oscar y Fabiola Torres
por su valiosa cooperación.*

CONTENIDO

DEDICATORIA	5
RECONOCIMIENTO	6
PROLOGO.	9
PREFACIO	12
24 DE ABRIL DE 1961	14
SECUESTRO AEREO	28
SOL Y ASILO	41
HELVETIA	50
BASE RAYO	66
LUNA LLENA	85
P. O. BOX 342	94
NOVIEMBRE DE 1960	96
DICIEMBRE DE 1960	104
ENERO DE 1961	118
FEBRERO DE 1961	127
MARZO DE 1961	135
ABRIL DE 1961	139
HAPPY VALLEY	141
12 DE ABRIL DE 1961	149
13 DE ABRIL DE 1961	151
14 DE ABRIL DE 1961	157
15 DE ABRIL DE 1961	160
16 DE ABRIL DE 1961	170
17 DE ABRIL DE 1961	182
18 DE ABRIL DE 1961	207
19 DE ABRIL DE 1961	213
20 DE ABRIL DE 1961	220
21 DE ABRIL DE 1961	223
LOS ULTIMOS DIAS.	225
MAPA DE OPERACIONES	228
GLOSARIO	229
APENDICES	242
INDICE DE NOMBRES	250

8 OPERACION PUMA

PROLOGO

*¿Qué valor habría tenido una vida
por la cual
no hubiera estado dispuesto a morir? "*

ANDRE MALRAUX

Un libro es algo más que un rimero de páginas impresas y encuadernadas. Un libro, si lo es de veras, es un pedazo del corazón.

Al Capitán Eduardo Ferrer le sobra corazón para escribir un libro.

La vida no nos es dada; nos la hacemos nosotros mismos. Nos vamos moldeando un rostro, una personalidad, una individualidad intransferible. Pero vivir no es vivir en soledad, sino con los demás. Por eso la vida que nos hacemos, si es realmente humana, es para ofrendarla a los demás, a nuestros seres queridos, a nuestra patria, aún a nuestros mismos enemigos si llega el caso. En esas entregas —cotidianas o excepcionales— nos vamos haciendo la vida que vamos ofreciendo, es decir, dando pedazos de nosotros mismos. Así, vivir es también morir un poco para una segura resurrección en el alma de la especie. Ortega y Gasset llamó al heroísmo una "voluntaria aceptación de la muerte" cuando se ofrece con sentido.

Ferrer escribió este libro presa de una fiebre obsesiva que le hacía responder a una llamada que escuchaba en lo más hondo de su ser y que no podía desoír. Eso es lo que propiamente llamamos vocación, que quiere decir llamada. Sentimos esa voz silenciosa que nos llama y nos conmina a responder. Si no respondemos a ella nos sentiremos torturados por el sentimiento de culpa. ¿Por qué? Porque no hemos

asumido la responsabilidad. Responsabilidad es, por otra parte, eso: respuesta.

Ferrer respondió primero, junto a otros cubanos, al llamado de su pueblo. Después respondió a esa llamada íntima de sus hermanos de combate, del Ser, si se quiere Dios que lo compellía a testimoniar lo vivido en unos días críticos.

Este libro-respuesta no es sólo un documento patético de un hecho inolvidable, sino también narración apasionante de un trozo de historia vivida por un escritor, pero que se lee con el deleite de una literatura de ficción.

Creo que no hay nada más antiliterario que querer hacer literatura. *Operación Puma* posee esa frescura que procede más que de un hacer, de un sentir. Al hacernos sentir nos hace comprender y ese es el propósito esencial de todo lenguaje escrito o hablado.

El tiempo de una historia es vivido desde distintos ángulos y puntos de vista por los hombres de la época. Este es un ángulo de un grupo de hombres que vivieron parte de los sucesos de Girón desde dentro. Leyendo el libro recordamos nuestros puntos de vista de entonces, a veces reímos, a veces nos conmueve hasta las lágrimas, contagiado de las lágrimas mismas del narrador y de su reencuentro final con sus seres queridos. En una historia vivida por cubanos tiene que haber pasión, humor y sentimiento. Todos necesitamos de los demás, pero quizás no haya gentes que necesiten más de los otros que los cubanos. En Cuba no puede darse el Robinsón ni el ermitaño. Las calles y los campos son nuestro hogar, nuestro techo es el cielo, nuestra familia los demás.

En una página de este libro Ferrer confiesa con conmovedora sinceridad que "el amor no es más que egoísmo". Al leerlo sonreí. Lo que dice es honrado y es cierto. Pero no lo es. Ferrer habla de egoísmo porque duda tener derecho a "exponer la vida del padre de mis hijos" a quienes quería—dice— "no por ser su padre sino porque ellos eran *mis* hijos". Igualmente habla sobre su mujer, realmente una mujer, una mujer entera cuya silueta silenciosa cruza detrás de las aventuras, dolores, lágrimas y heroísmos de la narración. Mientras pasan los sucesos que narra vemos con nuestra imaginación allá en unas sombras calladas a una mujer que queda en Cuba con sus hijos, que viene al destierro y se enfrenta a la vida, sin un gemido, ni una queja. Es el suyo ese heroísmo cotidiano y silencioso el que quizás conmueve más al que sabe que no hay hombre sin mujer, que ambos se complementan.

tan para formar un solo ser con rostros, caracteres y sexos distintos, pero una sola humanidad.

Y es por eso que sonreí al leer la sincera —pero errónea— confesión de Ferrer: “el amor no es más que egoísmo”. Fue una explosión de un equivocado sentimiento de culpa ante los suyos. Pero no es así, mi querido amigo Ferrer. Es egoísmo en el sentido de que uno busca el amor porque instintivamente sabe que sin ellos —sin mujer, hijos, familia, amigos, patria, los demás— uno no puede realmente *ser*, porque en ellos uno se realiza. Pero no es egoísmo porque uno no puede realizarse sin entrega a los demás, porque cuando combatías por eso que llamaste tu “Isla-Yo” lo hacías por tu mujer y por tus hijos, por tus compatriotas y tu isla que jamás —y tú lo sabes— era solamente *tú* sino todos los hijos de ella. Y eso no puede calificarse de egoísta. Pero el pasaje demuestra la sinceridad del hombre que escribió este libro. Aún escribir, ¿es un acto egoísta? No. Escribimos para los otros, aunque sea para un solitario lector que nos escuche, que nos dé fe de nuestra existencia. El Otro es el Notario de nuestra vida. Se escribe sobre uno y sobre otros, para uno o para otros, contemporáneos o no nacidos aún, pero escribir es simplemente arrojar un dardo espiritual al viento hacia un desconocido o desconocidos que lo recibirán en el corazón.

Esta apasionante narración de *Operación Puma* expresa una verdad cordial, que nace del corazón, sin juicios condenatorios ni biliosos resentimientos.

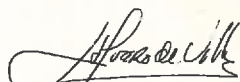
El Capitán Eduardo Ferrer es nada más, y nada menos —en expresión unamuniana— que todo un hombre. Su libro es como un hijo de sus desvelos, de sus sentimientos, de su alma. Aún no sé ni por qué me encuentro escribiendo estas líneas sobre un libro que no necesita prólogo, ya que su prólogo está en la Historia y en el hombre mismo que lo escribió.

Pero para no necesitar prólogo este libro, creo haber escrito demasiado sin ayudar al libro y demorando al lector.

Una vez Gorki escribió acerca de Tolstoi y dijo: “*Es un hombre que ha buscado a Dios, no para sí mismo, sino para los demás*”. Y agregó: “*No seré jamás un huérfano en la tierra mientras exista un hombre así.*”

Yo tampoco seré un huérfano en la tierra mientras existan hombres como mi amigo Eduardo Ferrer.

Miami, Septiembre de 1975


Alvaro de Villa

OPERACION PUMA 11

PREFACIO

No se trata este libro de una biografía, es un trabajo de más de quince años que fue interrumpido infinidad de veces, tratando de expresar en palabras las impresiones del alma para intentar llevar a ustedes las cosas que sucedieron con el mismo ardor que llegaron a mí, grabándose para siempre en mis recuerdos.

Prefiero ser comprendido que admirado, así pues, aunque mis palabras carezcan de estilo, talento y genio, mi único objetivo será hacerles sentir a través del razonamiento y no por las letras.

Algunas veces cuando se habla o escribe sobre los hombres que formaron parte de la malograda invasión de Bahía de Cochinos, físicamente se les imagina con el uniforme que usaron, los medios de transporte, las armas que empuñaron. Cuando se hacen juicios sobre los impulsos que los llevaron a tomar la decisión de integrar aquel ejército anónimo, se les atribuye en algunos casos irresponsabilidad y embullo, en otras, intereses y ambiciones.

¡DETENGANSE ESAS CONJETURAS! Ninguna persona puede ver a otra por dentro por mucho que se lo proponga. Acéptese, fue un fenómeno extraño a muchos lo que movió a estos hombres manteniéndolos firmes hasta el final, venciendo sensaciones de tensión, miedo y cansancio físico en tan sangriento suceso.

Gran parte de este libro ha sido escrito volcando en él mis experiencias personales. Tuve la fortuna de vivir un espacio en aquella contienda y no escatimé esfuerzo alguno para informarme lo debido, interrogando a muchos de mis compañeros que como yo, fueron testigos de la catástrofe. Los que fueron interrogados tenían que extraer de sus vivencias tan importantes recuerdos que me fueron de todo punto útil.

Cada cual recuerda su aventura en el área que se movió. No me he reservado en ningún momento el derecho novelesco de apelar a la fantasía para contar las peripecias que en la guerra se producen.

Desde el primer momento respeté sin distinción en mi mente a todos y cada uno de ellos, fuesen merecedores o no, a los ojos de los demás.

Operación Puma, título de este libro, fue inspirado en uno de los momentos en que a mi mente acuden los recuerdos de aquellos hombres desconocidos para la gran mayoría, que dieron sus vidas por la libertad no sólo de su Patria, sino de todo un continente.

“Operación Puma” fue el nombre de guerra de la primera misión de ataque realizada el día 15 de abril de 1961, a la base aérea del Campamento de Columbia, en la ciudad de La Habana. Todos los que en esta misión participaron serían muertos en el transcurso de las 72 horas subsiguientes en la odisea de Bahía de Cochinos. Fueron ellos, en orden de desaparición:

Capitán Daniel Fernández Mon y su navegante Gastón Pérez, capitán Osvaldo Piedra y su navegante José A. Fernández, capitán José A. Crespo y su navegante Lorenzo Pérez Lorenzo. Después cayeron también en el cumplimiento de su deber patriótico los capitanes Raúl Vianello y Crispín García, y los navegantes Eddy González y Juan M. González.

Un reconocimiento especial a los pilotos norteamericanos que voluntariamente y en gesto de grandeza moral, juntaron su sangre a la nuestra al ser derribados en el escenario del combate. Se identificaron con nuestra causa contagiados del coraje y patriotismo que hacía a nuestros pilotos ya exhaustos, despegar una y otra vez con destino a la Isla lejana, donde sabían a sus hermanos que componían las fuerzas terrestres de la Brigada 2506 solos. Fueron ellos los *capitanes Riley W. Shamburger Jr. y Thomas W. Ray, y sus acompañantes Leo F. Baker y Wade Gray.*

Por último, para los que su sangre allí derramaron con pena y sin gloria, mil perdones. He escrito su pasaje con dolor, cada frase una mueca, cada hecho un zarpazo, puesto que se trataba de hermanos míos, no en bloque sino uno por uno. He escrito de ellos con miedo, casi con superstición, pues he tenido que tornarme en juez sin sacrificar detalles, y no por capricho ni azar.



OPERACION PUMA 13

*La derrota en la guerra no es el
mayor de los males, salvo
cuando la inflige un enemigo indigno.*

ESQUINES

24 DE ABRIL DE 1961

Sentados a los lados de un transporte militar C-54, nos encontrábamos cincuenta hombres. Mi mirada recorría los rostros agotados y tristes. Algunos fumaban, otros recostaban la cabeza a las paredes del avión.

Miradas aneblinadas, sabor de derrota.

Las caras de los caídos abrumaban el espacio con un silencio escandaloso, acentuando el aspecto de féretro enorme que infundía el fuselaje gris del viejo avión. Sólo que aquellas caras ya no lloraban porque no tenían cuerpos . . . nosotros sí.

¿Qué había pasado? . . . ¿Cómo habíamos podido perder aquella campaña, que durante nueve meses hubimos de preparar con el apoyo militar y técnico de la nación más poderosa del mundo . . . ?

Retrocedí en la historia . . .

CAPITULO I

Enero 1ro. de 1959 . . .

A las dos de la madrugada Fulgencio Batista y Zaldívar en compañía de seguidores y altos jerarcas de su gobierno abandonó el país, dejándolo en manos del general Eulogio Cantillo. El nuevo jefe de estado provisional asumió la responsabilidad del cargo notificando el hecho al pueblo. En uso de facultades de Jefe de Estado Mayor Conjunto hizo una alocución a todas las fuerzas armadas del país, ordenando un alto al fuego.

Comenzó el día con un gran silencio. Las estrellas se habían retirado y de la noche del año anterior ya no quedaba nada.

Aquel amanecer cayó sobre Cuba iniciando una época de cambios radicales. Desde la provincia de Oriente, Fidel Castro, al enterarse de la noticia, se dirigió al pueblo por la Radio Rebelde, calificando al general Cantillo de traidor; exhortó a la ciudadanía a mantenerse unida para contrarrestar cualquier intento de golpe militar contrarrevolucionario que pudiera arrebatar la victoria, y finalmente dispuso una huelga general.

Ya en la tarde del primer día del año, la mayoría de los cubanos se lanzaban a la calle, celebrando la caída del régimen de Batista y el triunfo de la Revolución.

La euforia se iba contagiando a paso galopante por toda la nación. Cuán lejos estábamos de imaginar siquiera las trágicas repercusiones que acarrearía aquella *victoria*.

Esa misma noche Fidel proclamaba presidente al Dr. Manuel Urrutia Lleó, quien juró el cargo en la ciudad de Santiago de Cuba.

Transcurrieron algunos días en que la radio y la televisión no cesaban de transmitir, difundiendo las últimas noticias.

Por las noches lo mismo se escuchaban las sirenas de los carros patrulleros, que las caravanas de autos atestados de histéricos pasajeros que vitoreaban a voz en cuello los nombres de los jefes de aquel río de barbudos que inundaba las calles de La Habana.

Visitaba una casa amiga y era invitado a brindar por el triunfo de la Revolución, llegaba a otra, donde una esposa con los ojos llenos de lágrimas y rodeada de caritas asustadas me decía que a mi amigo se lo habían llevado preso.

Fidel Castro, que estaba todavía a una distancia prudencial en la Sierra Maestra, en vez de volar inmediatamente a la capital, en el extremo opuesto de la isla, inició una lenta movilización. La larga caravana de camiones, tanques y otros vehículos, casi todos ocupados al ejército derrotado, fue pasando a lo largo de la Carretera Central por pueblos y ciudades en marcha triunfal. Por cada población que pasaban se le sumaban partidarios, unos de antigua militancia revolucionaria, los más de reciente filiación. El efecto de esta maniobra fue un verdadero éxito propagandístico.

El día tres de enero hizo su entrada en la Fortaleza de la Cabaña el comandante Ernesto Guevara, y en la Ciudad Militar de Columbia, el comandante Camilo Cienfuegos tomó posesión de la plaza, adueñándose de esta forma el ejército castrista de las dos guarniciones más importantes de la capital, y con ello controlando la ciudad y el resto del país.

El mismo día fue puesta en vigor la Orden Militar No. 3, por la cual se designaba al comandante Pedro Luis Díaz Lanz, Jefe de la Fuerza Aérea del Ejército Rebelde.

Pedro Luis recibió este nombramiento debido a que Fidel había reconocido sus méritos en mantener un suministro aéreo desde Miami a la Sierra Maestra. Durante el transcurso de la contienda contra Batista, Pedro Luis estuvo volando constantemente, pertrechando las guerrillas y sirviendo de correo entre las organizaciones insurreccionales con sede en los Estados Unidos y Cuba.

Pedro Luis y yo hemos estado vinculados por una profunda amistad cuyo origen se remonta a los años de la infancia cuando ambos compartíamos un interés común por el aeromodelismo y todo lo relativo a la aviación. Andando el tiempo los dos nos dedicamos a la profesión aérea y seguimos alternando socialmente con frecuencia.

En plena dictadura batistiana Pedro Luis, que nunca ha tenido pelos en la lengua, ni es hombre que se deja intimidar,

expresó públicamente su crítica y desprecio al régimen. En consecuencia de este ejercicio de su derecho constitucional, la dictadura presionó a la línea aérea Aerovías Q donde trabajaba y fue cesanteado de su posición de piloto. Poco después sería empleado por la Moa Mining Co., en la ciudad de Santiago de Cuba, para volar los aviones de dicha compañía. Una vez en la provincia de Oriente y en contacto con elementos clandestinos del Movimiento 26 de Julio, comenzó a participar en el transporte de materiales bélicos y actos de sabotaje. En poco tiempo su posición en los cuadros del movimiento subversivo fue descubierta por la policía y el ejército de Batista, teniendo que salir de Cuba con un pasaporte falso y exilarse en los Estados Unidos.

En Miami no tardó en comunicarse con los militantes del 26 de Julio; por su capacidad de piloto aviador se le encomendó la misión de trasladarse a la República de Costa Rica, donde le facilitaron un avión de transporte C-46 con el objeto de volar a la Sierra Maestra y efectuar un aterrizaje para entregar un cargamento de armas y materiales de guerra destinado al Ejército Rebelde. Aterrizaron al atardecer en una pista improvisada entre las montañas y pese a la habilidad de Pedro Luis como aviador, éste no pudo evitar que el avión se averiase al tocar tierra. Cuando las guerrillas de Castro descargaron el avión fue necesario destruirlo pues no podía despegar y antes de abandonarlo a las tropas del régimen le dieron fuego.

Con el grupo de rebeldes que había hecho el *rendezvous* Pedro Luis se internó en las espesuras de la Sierra Maestra en dirección a un punto conocido como Aguacate. Esa misma noche a la luz de una vela y dentro de un bohío pequeño conoció personalmente a Fidel Castro, el cual le dijo estas palabras:

—Así que tú eres Pedro Luis Díaz Lanz... pues quiero decirte una cosa, has salvado la revolución, porque es inminente una ofensiva del ejército; no teníamos ya balas y muy pocas armas.

Según Pedro Luis, en aquella época el ejército de Castro contaba sólo con cincuenta hombres...

CAPITULO II

Una mañana salí de casa y encaminé mis pasos al aeropuerto militar de Columbia con idea de saludar a Pedro Luis. Al llegar a la entrada de la base aérea me recibió una pareja de soldados rebeldes. Después de identificarme les informé de mis intenciones de saludar al comandante Díaz Lanz. Me hicieron esperar varios minutos hasta que llegó la orden autorizando mi entrada al campamento.

Me dirigí enseguida a la Jefatura y al llegar a la amplia oficina donde estaba mi viejo amigo en compañía de una docena de oficiales, Pedro Luis se puso de pie y avanzó a recibirme con un fuerte abrazo. Había meses que no nos habíamos visto y nos pusimos a conversar sobre el triunfo de la revolución y a recordar tiempos pasados. Pedro Luis me pidió que viniera a la Fuerza Aérea como oficial piloto a ayudarlo en su labor, sin que esto interrumpiera mi trabajo en la Compañía Cubana de Aviación. Le respondí:

—Pedro, tú sabes que yo siempre me he mantenido al margen de las cuestiones militares y políticas, no es que no te quiera ayudar, creo que puedo brindarle mis servicios a la revolución con una pequeña compañía de fumigación que he formado; lo que necesito es que me autorices a volar en la zona de Pinar del Río, donde pretendo establecerme.

Después de darme un salvoconducto al respecto y una autorización firmada por él para portar armas de fuego, Pedro se despidió de mí, no sin antes agregar:

—Vete a tu negocio, Eduardo, pero si en algún momento te necesito te llamaré, porque me hacen falta hombres de confianza para organizar la Fuerza Aérea.

Sin más, nos despedimos con un estrechón de manos.

El día 8 de enero hizo su entrada triunfal en La Habana Fidel Castro. A la zaga traía más de dos mil barbudos que lo

acompañaban, casi todos ostentaban rosarios colgados al cuello.

Castro recibió la acogida más grande que jamás haya sido tributada a cubano alguno; las fragatas José Martí y Máximo Gómez, ancladas en el Puerto de La Habana, saludaron al "libertador" con salvas de veintiún cañonazos; los barcos sonaban sus sirenas y las iglesias repicaban las campanas. La alegría reinaba en casi toda la ciudad de La Habana.

Ya en el Palacio Presidencial, el pueblo congregado lo aclamó por más de diez minutos consecutivos. Más tarde, en compañía de Camilo Cienfuegos, llegó al Campamento de Columbia; de allí se dirigió al pueblo de Cuba en uno de sus discursos, que con el tiempo se harían parte integral de la vida en todo el país. Comenzó esa noche con esta frase:

—Compatriotas, esta guerra no la ganó nadie más que el pueblo, y por lo tanto, antes que nadie, está el pueblo.

Dos semanas después me enteré que en la provincia de Oriente habían sido fusiladas más de doscientas cincuenta personas. El fusilamiento en masa que estuvo ordenado y presidido por el comandante Raúl Castro se llevó a cabo alineando a las doscientas cincuenta personas a lo largo de una zanja y procediendo al exterminio sistemático de todas y cada una de ellas, las cuales caían en una fosa común que fue tapada con la ayuda de un *bulldozer*.

En otras partes de la Isla se efectuaban fusilamientos por el estilo, pero en menor escala.

Regresé en esos días a visitar a Pedro Luis, esta vez en su residencia. Tras la cena nos retiramos a un pequeño patio donde me dijo:

—Estoy un poco preocupado, Eduardo. El día que llegó Fidel, yo estaba en el Hotel Habana Hilton con Camilo y el "Che" (alias que le daban al comandante Guevara por su condición de argentino), y oí cuando este último le decía a Fidel estas palabras, refiriéndose a un montón de medallas religiosas que traía prendidas de la guerrera, puestas por las mujeres cubanas a su paso por diferentes pueblos: "*Vos tenés muchas condecoraciones*", tocando algunas con sus manos al tiempo que sonreía. Fidel le respondió: "*No te creas que esto (señalando las medallas) es cosa que podamos destruir tan fácilmente; nos va a llevar mucho tiempo acabar con la religión.*"

Prosiguió Pedro Luis:

—Aparte de esto hay varios comunistas muy cerca de Fidel,

OPERACION PUMA 19

y tú sabes como son esos hijos de puta, tratan de apoderarse de todas las revoluciones.

Hicimos otros comentarios y poco después nos despedimos. Salí de casa de Pedro Luis compartiendo sus preocupaciones.

CAPITULO III

Transcurrió algún tiempo en el cual me dedicaba a mi trabajo y a mi pequeño negocio de la fumigación aérea.

Por las noches observaba en la televisión los cambios que ocasionaban las leyes revolucionarias, divulgadas al pueblo por este medio. Fueron televisados los largos y frecuentes discursos de Fidel, que con un estilo peculiar de oratoria solían dilatarse horas y horas. Sorprendentemente, tal parecía que ejercía el hipnotismo o algún arte de magia, pues nadie se atrevía a perderse un minuto de su exagerada elocuencia. Durante su aparatoso despliegue de verborrea, de vez en cuando y como para que nadie desatendiera, promulgaba una nueva ley revolucionaria, como aquella de "nadie podrá poseer más de treinta caballerías de tierra en todo el territorio nacional". (Principio de la ley de Reforma Agraria).

Sucedían hechos como este:

Entre los tantísimos exmilitares del gobierno anterior que fueron juzgados en los primeros meses de la Revolución, cayeron 43 miembros de la Fuerza Aérea. De éstos, un buen número fue absuelto por el tribunal en ausencia de pruebas. Esa misma noche Fidel se dirigió al pueblo por televisión impugnando la sentencia absolutoria de los pilotos "genocidas" y declaró que dicha sentencia sería apelada por el Ministro Fiscal, que representaba al pueblo, puesto que a su manera de entender la sentencia no era justa, agregando que había sido un error grave del Tribunal Revolucionario el absolver a esos enemigos de la revolución. Más tarde fueron sentenciados a un promedio de veinte años de trabajos forzados en el Presidio de la Isla de Pinos.

En otra ocasión presencié en televisión, cómo se condenaba a muerte por fusilamiento a varios exmilitares, juzgados y sentenciados sin evidencia fehaciente de los delitos de que se les acusaba.

Infinidad de negocios privados del país, y otros de capital norteamericano fueron intervenidos. Algunos ilusos nacionalistas justificaban las intervenciones; más tarde, paulatinamente, comprobaban que el ansiado régimen se iba tornando progresivamente en totalitarismo.

En el mes de abril, Fidel Castro fue invitado por la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado de los Estados Unidos a una reunión de carácter privado. La entrevista-reunión duró más de hora y media. Fidel manifestó que aunque muchas personas lo habían tachado de comunista, él no lo era, y negó enfáticamente que el comunismo tuviera la más mínima perspectiva de éxito en Cuba.

En la recepción de la embajada cubana en Washington, Fidel Castro condecoró al periodista de *The New York Times*, Herbert L. Mathews, quien lo había visitado en su cuartel general de la Sierra Maestra durante el período de lucha.

Un día después asistió como invitado al programa *Meet the Press*, en los estudios de la N.B.C. en Washington. Al iniciarse la entrevista ante la prensa, inmediatamente se entabló el diálogo siguiente:

—Dr. Castro, ¿es verdad que usted odia a los Estados Unidos?

—¿Cómo voy a odiar al pueblo de los Estados Unidos? No odio a nadie, ni a mis enemigos.

—¿En qué lugar se pondría usted en caso de un conflicto internacional?

—En el mismo de las democracias. La democracia es mi ideal. *Yo no soy comunista, ni estoy de acuerdo con los comunistas, nuestro ideal es el humanismo.*

—Dr. Castro, ¿es verdad que usted tiene muchos comunistas en el gobierno?

—No es cierto. Si siguen descubriendo comunistas en nuestro gobierno, hasta yo voy a ser comunista.

—¿Es verdad que su hermano Raúl visitó la Europa Central, cuando era estudiante?

—Es cierto, pero esto no quiere decir que Raúl sea comunista, como no sería correcto decir que Adlai Stevenson es comunista porque fue a Moscú; Nixon fue a Moscú, pero nadie dice que es comunista.

Luego manifestó categóricamente: *“Nosotros estamos contra el comunismo”*.

El día veintiocho de abril, compareció ante el programa

Telemundo, en la televisión cubana el comandante Ernesto "Che" Guevara. La primera pregunta que le hicieron fue:

—¿Es usted comunista?

—Bueno, la pregunta ha sido tan repentina... nuestra manera de pensar, nuestra manera de actuar es diáfana... el hecho de que no sea afiliado al Partido Comunista, como no lo soy, no tiene importancia. Se nos acusa de comunistas por lo que hacemos; si a usted le parece que lo que hacemos es comunismo, pues somos comunistas; pero si usted se refiere a la afiliación del Partido le tengo que contestar que "no" —agregando—: Nuestra revolución no es roja, sino verde olivo, como dijo nuestro compañero Fidel Castro.

A fines de mayo visité de nuevo a mi amigo Díaz Lanz, convalciente en su lecho del tifus que había contraído después de un aterrizaje forzoso en la Ciénaga de Zapata. Me confirmó que "aquello que Fidel Castro llamaba Revolución Verde Olivo, tenía color sangre."

Prosiguió Pedro Luis, diciéndome que Raúl le había mandado un grupo de adoctrinadores comunistas a la Fuerza Aérea. Además, por las conversaciones que había sostenido en diversas ocasiones con Fidel, Raúl, Camilo y Guevara, estaba convencido del carácter comunista de la Revolución.

—Eduardo, me tengo que volver a ir, para poder alertar al mundo de las intenciones de Fidel; tratar de combatir de nuevo y rescatar la Revolución Cubana de las garras del comunismo internacional. Te podrás imaginar lo que significa ausentarme de mi país otra vez. No sé cuándo, pero te aseguro que tú seguirás mis pasos. Dile a tu padre que liquide sus negocios como pueda y se prepare para irse de aquí, porque esos canallas se van a apoderar de todo.

Abandoné su residencia y más tarde comentaba con mi esposa la desagradable conversación.

Un mes después, en junio de 1959, Pedro Luis Díaz Lanz se exilaba de nuevo. Antes de irse deja una carta de renuncia al presidente, Dr. Manuel Urrutia Lleó.¹

Una vez en los Estados Unidos, donde fue aceptado como residente, Pedro Luis declaró ante la Comisión de Seguridad Interna del Senado de los Estados Unidos denunciando las actividades comunistas del régimen de Castro, enumerando los nombres de los miembros del Partido Comunista que se destacaban en el gobierno.

El diecisiete de julio, el periódico *Revolución*, órgano ofi-

1. Apéndice A.

cial del Movimiento 26 de Julio, salió a la calle con el siguiente titular en primera plana:

RENUNCIO FIDEL

A las nueve de la noche, por los estudios de televisión de C.M.Q., Fidel se dirigió al pueblo explicando que su renuncia obedecía a la imposibilidad de seguir ejerciendo su cargo en vista de las diferencias que existían entre el señor Presidente de la República y él.

—El Presidente, de modo sospechoso, se erige en campeón de la lucha contra el comunismo, juntando filas a la traición del comandante Díaz Lanz. El Presidente demora el envío de las leyes revolucionarias a la Gaceta Oficial. En fin, las diferencias entre el Presidente y yo son insalvables.

En el Palacio Presidencial, el Dr. Urrutia, a su vez, informó a los periodistas de su decisión de renunciar a la primera magistratura, siendo nombrado en sustitución el Dr. Osvaldo Dorticós Torrado. Fidel Castro entonces asumió la posición de Primer Ministro. Otro de los comandantes de la Sierra, Hubert Matos, que desempeñaba el cargo de jefe militar de la provincia de Camagüey, fue arrestado y sentenciado a veinte años de cárcel, por oponerse a que personas de conocida filiación comunista formaran parte de la organización que él comandaba.

El 21 de octubre, Pedro Luis volaba sobre La Habana lanzando miles de proclamas al pueblo de Cuba, denunciando la orientación comunista del gobierno de Castro. Las baterías antiaéreas abrieron fuego contra el avión y como consecuencia de ese tiroteo se produjeron varios heridos. Claro está que los heridos fueron el producto de la inexperiencia del personal militar revolucionario. No obstante, se le achacó a Pedro Luis haber bombardeado la ciudad de La Habana.

CAPITULO IV

Durante el año 1959 se efectuaron más de quinientos fusilamientos. Las expropiaciones de propiedades norteamericanas, como la Cuban Telephone Company, King Ranch, Nicaro Nickel Company, etc., se sucedían. Más de doscientas grandes empresas cubanas incluyendo la Compañía Cubana de Aviación, fueron intervenidas por el gobierno revolucionario.

Bajo la dictadura castrista, la presión aumentaba gradualmente, algunas veces ilocalizable pero tangible.

Empezó a funcionar el sistema de Comités para la Defensa de la Revolución (C.D.R.) a nivel de barrio, dedicados a la vigilancia de todas las familias de cada área. Así fue que viejas palabras cobraban nuevo y más temible significado. "Los chivatos" se ponían de moda una vez más en la Isla; y la delación quedaba elevada a nivel de virtud patriótica.

Las garantías gubernamentales ya no garantizaban nada. La Habana se tornaba fría, triste y tenebrosa a la sombra de los colores del 26 de Julio que se traducían en negro de luto y rojo de sangre. Se acrecentaba rápidamente el descontento; muchas familias de clase media empezaban a emigrar a distintas partes, en especial a Miami, donde llegaban a diario grandes grupos de cubanos solicitando asilo político, que gritaban banalmente su rechazo al régimen comunista de Fidel Castro.

A medida que pasaba el tiempo me daba cuenta de la imposibilidad de seguir viviendo en aquel sistema de terror. Ya en todas las empresas habían instalado por orden del gobierno Comités de Depuración dedicados a estudiar los casos de personas vinculadas al gobierno de Batista y hasta de los que mantenían relaciones sociales con alguna persona que hubiera pertenecido al gobierno anterior, haciéndoles la vida imposible.

En una ocasión me fue suspendida mi licencia de piloto por un mes, pendiente de una investigación por mis relaciones amistosas con el condueño del cabaret Tropicana, el señor Alberto Ardura, al que había enseñado a volar. Alberto era íntimo amigo del cuñado de Batista, el general Roberto Fernández Miranda. La desagradable situación se resolvió gracias a la intervención de mi compañero de Cubana de Aviación y capitán de la Fuerza Aérea Rebelde, Antonio Sansón. Como ironía de la vida, daba la casualidad que junto con Alberto Ardura enseñé a volar también a un empleado de confianza suyo del Tropicana, Efrén Hernández que por aquella época estaba comprometido en el movimiento insurreccional antibatistiano.

En otra ocasión me sucedió algo peor, pues estando en Pinar del Río tuve que llamar larga distancia a mi socio en La Habana con el fin de que me enviara unas piezas de repuesto y se me ocurrió mencionar “bomba de agua” para referirme a una turbina de los aviones de fumigación. Pues, ¡para qué fue aquéllo!, la operadora que aparentemente estaba oyendo la conversación, se alarmó con lo de “bomba”, hizo la denuncia y a fin de cuentas en lo que se aclaró el asunto, mi socio, que dicho sea de paso, no era otro que el antes mencionado revolucionario Efrén Hernández y este servidor, nos pasamos tres días encerrados en un calabozo, e incomunicados.

A principios de 1960 liquidé el negocio de fumigación para dedicarme exclusivamente a mis obligaciones como piloto de la Cubana de Aviación.

Cuando me reunía con mis amistades de mayor confianza comentábamos la situación del país y la inseguridad que sentíamos, pues a diario se reportaban detenciones de alguno que otro amigo. La *Mafia Roja* estaba cobrando impulso.

De nuevo llegaron noticias de movimientos y organizaciones contrarrevolucionarias, principalmente con sede en Miami, donde muchos exbatistianos y más exfidelistas empezaban a trabajar conjuntamente en labores clandestinas. Fue por esta época, en el mes de mayo, que me sumé a la organización llamada Rescate, que en aquellos días dirigía desde el exilio el expremier Dr. Antonio de Varona. Se me informó muy confidencialmente del inicio de los preparativos dirigidos a formar un campamento de entrenamiento, destinado a hacerle la guerra al régimen de Castro.

En mi centro de trabajo se habían perpetrado varias “depuraciones” de pilotos y muchas más del personal de tierra.

Miembros de las fuerzas armadas ocupaban los puestos prominentes en Cubana de Aviación; en muchas ocasiones utilizaban los aviones para mover personal gubernamental al extranjero, o dentro del país. Existía un clima incómodo, insoportable casi. La interferencia en los asuntos de la empresa por parte de los oficiales del gobierno, totalmente incapacitados en cuestiones de aviación, servía para acentuar más aún el descontento general.

Entre los pilotos se estaba fomentando un ambiente sedicioso y un buen número de nosotros ya conspirábamos clandestinamente contra la tiranía.

SECUESTRO AEREO

CAPITULO I

Desde principios del año 1959 era insidiosamente obvia la presencia de la garra comunista dentro del gobierno de Fidel Castro y las conspiraciones contra el régimen iban aumentando por día. En casi todos los sectores de la población se notaba el descontento, e incluso, muchos de los que habían participado directamente en el proceso revolucionario se empezaban a sentir defraudados y se sumaban a las filas del clandestinaje.

En la Compañía Cubana de Aviación un grupo de pilotos encabezados por el capitán Jorge Triana habíamos planeado, en gran secreto, un acto masivo de sabotaje que consistiría en alterar las rutas de los vuelos, y encontrarnos en Cayo Marathon, Florida, donde destruiríamos nuestros equipos. El propósito era doble; primero, serviría para demostrar al mundo entero nuestro repudio hacia la dictadura castrista y atraer la atención mundial sobre el caso de Cuba. Segundo, sería una acción directa contra el régimen desde el instante en que dejaría a la aerolínea nacional en condiciones casi inoperante. Se había acordado llevar a cabo este sabotaje en un día determinado del mes de mayo, pero un incidente hartamente desagradable nos forzó a cambiar de planes. El caso fue que el capitán Triana cayó en manos de la policía política, el G-2, y consecuentemente fue condenado a varios años de prisión.

Tomando, pues, en consideración que el servicio represivo del gobierno estuviese husmeando el rastro de los posibles cómplices del capitán Triana, se decidió efectuar las defeciones individualmente.

Para cumplir con mi parte en dicho acto de sabotaje contaba con el respaldo y la cooperación de los miembros de "Rescate" que operaban ya dentro y fuera de la Isla.

El comandante Augusto, que era mi enlace con aquella organización, me comunicó que me facilitaría dos personas de absoluta confianza para realizar el desvío de uno de mis vuelos.

Un día vinieron a mi residencia en Miramar, donde vivía con mi esposa e hijos, el comandante Augusto y dos individuos que habrían de ayudarme en el secuestro. Ninguno de los dos me era conocido en aquel momento y tuve mis dudas, puesto que no sería la primera vez que los comunistas hubiesen infiltrado agentes en las organizaciones subversivas; sin embargo, mi confianza en el comandante Augusto y los dirigentes de la organización me ofrecía cierta garantía y no vacilé al entrar en conversación con ellos sobre los planes a realizar.

Uno de ellos era José A. Vergara, más bien alto y delgado, en cuyo rostro habitaba una sonrisa perenne, de mirada penetrante que le daba aspecto de ser una persona de sangre fría, idóneo para la labor que se nos avecinaba. El otro, Alberto Pérez, de estatura mediana, era hombre de pocas palabras; se limitaba a emitir una u otra opinión lacónica, y eso solamente cuando se le preguntaba.

Juntos por primera vez comenzamos a confeccionar los planes. En detalles, el primer episodio quedaría de la forma siguiente:

En uno de mis vuelos regulares, en ruta Habana-Varadero-Cienfuegos-Santa Clara-Camagüey-Santiago de Cuba, Alberto abordaría el avión en calidad de pasajero, junto con su supuesta esposa, y uno o dos niños, con destino a Santiago de Cuba. Esto ocurriría en Cienfuegos. La mujer que lo acompañaría en la misión aparentaría estar embarazada, sólo que el bulto característico no sería hembra, ni varón, ¡sino una pistola 45!

Vergara abordaría el avión como simple pasajero, también rumbo a Santiago de Cuba, sólo que no desde Cienfuegos como Pérez y familia, sino desde Santa Clara. La intención, por supuesto, era no levantar sospechas por parte de las autoridades, pues la situación era tal en aquellos días que por el más mínimo desliz cualquiera terminaba en los calabozos del G-2, y sometido a los más viles atropellos. Se sabía lo que significaba un interrogatorio y cualquier acción que fuese clasificada de "crimen contra el Estado" arrostraba una sentencia de fusilamiento y las condenas a treinta años eran el plato del día en casi todos los nefandos tribunales revolucio-

narios.

Nuestro plan, de ser descubierto por los sabuesos del gobierno, nos podía costar una acusación de alta traición y el castigo más probable sería el paredón. De ahí que procediéramos con tanta cautela en nuestro empeño.

A la salida de Santa Clara, estando todos a bordo y volando a altura de crucero hacia Camagüey, sería el momento de actuar. Después de la primera visita, todo quedó concertado de esta forma y quedamos dispuestos a salir airosos; si algo fallaba, a enfrentarnos con las graves consecuencias.

Cuando todo estaba listo se presentó un cambio imprevisto; resultó ser que la mujer que originalmente se había comprometido y entrenado para llevar el arma se arrepintió, o se acobardó; el caso era que no venía. Cuando me comunicaron esto, ya Vergara y Pérez habían logrado reclutar a otra mujer que accedería a prestar el servicio de "madre" y la estaban preparando.

Por mi parte me había puesto al habla con uno de mis copilotos de mayor confianza, a fin de aumentar el número de participantes, lo que podría ser ventajoso, ya que existía la posibilidad, no sólo de tener el escolta regular consuetudinario, el cual viajaba armado, precisamente para tratar de evitar que se produjesen secuestros, sino también era frecuente que miembros de los departamentos de seguridad del gobierno, quienes solían viajar armados, se encontrasen también a bordo, y esto, claro está, haría más peligroso el secuestro.

Pero, cuando pensábamos que ya estaba todo preparado y faltaban unos días para la salida de La Habana, pasé por casa de mi copiloto para confirmar si todo estaba en orden, y me dice el hombre que tanto él como su esposa habían llegado a la conclusión de que preferían no arriesgarse. Yo, completamente sorprendido por este nuevo cambio tan repentino, sólo atiné a suplicarles que guardaran silencio y que no se preocuparan, pues esa misma tarde obtendría un cambio de tripulación pidiendo la designación de otro copiloto.

Con tantas vicisitudes y cambios de planes y gente, ya comenzaba a dudar del éxito que pudiese alcanzar aquella tramoya de incertidumbres; tal parecía que a cada paso surgían nuevas dificultades y nunca se sabía qué escollo iba a producir el desplome de aquel tinglado de nervios. Hasta aquel instante todas las situaciones que habían brotado inesperadamente se habían podido resolver, pero, ¿y si se daba el caso de un tropiezo, entonces qué? Pensaba en todo

esto constantemente camino del aeropuerto; a medida que repasaba mentalmente paso a paso los detalles trataba de infundirme a mí mismo confianza y ecuanimidad. Por último sonreí, me llené de optimismo y traté de olvidarme que existía la posibilidad del fracaso. Lo que más me preocupaba por el momento era mi familia, mi mujer y mis hijos, pero dejé que la ola de optimismo que me invadía nos llevase hacia un desenlace feliz en un futuro cercano. Recuerdo que al bajarme del automóvil en un suspiro que exhalé, se me deslizo un “¡Ay carajo!” casi imperceptible.

Trasladándome hacia la oficina de la jefatura de pilotos, me dirigí al capitán José A. Terry, quien tenía la responsabilidad de asignar las tripulaciones de los distintos vuelos. El capitán Terry, uno de los pilotos más viejos en la Compañía Cubana de Aviación en aquel tiempo, tras una conversación llena de rodeos y encontrándonos solos en su oficina, pareció captar mis intenciones. Sin más, parándome a su lado y observando el patrón de los vuelos sobre su mesa, le señalé con el índice el horario de mi salida el día 27, y con voz baja le dije:

—Necesito que me cambies el copiloto de este día.

El capitán Terry levantó la vista, miró hacia la columna de nombres de copilotos y me preguntó llanamente:

—¿Cuál quieres?

Señalé con el dedo el nombre de Núñez; lo había escogido por ser el que menos contacto social tenía conmigo. El capitán Terry efectuó el cambio borrando los nombres y asentando como final la tripulación del vuelo 480 del día 27 de julio. Hecho esto, volvió sus ojos hacia mí una vez más y con un gesto expresivo me estrechó la mano exclamando:

—¡Buen viaje!

Después de tantísimos contratiempos me alegré que el cambio de copilotos saliera tan bien y sin complicaciones.

Seguía preocupado, no obstante, por la suerte que correrían mi mujer y mis dos hijos después del secuestro. Con anterioridad el comandante Augusto y yo habíamos acordado que la organización se encargaría de hacer viables sus salidas del país, pero como se estaba poniendo la situación, no había seguridad de nada.

Comenté con María, mi mujer, mi preocupación e inquietud; ella con un gesto de bravura y grandeza me respondió:

—No te preocupes por mí, ni por los muchachos, eso es cosa mía.

Había en estas palabras de ella una nota de firmeza tal, que

surtió un efecto maravilloso en mí. En esos precisos instantes se consolidó cabalmente mi propósito de llevar a cabo el secuestro, pues sentí que me subía por el cuerpo una especie de euforia al oírla hablar con tanta determinación. Resulta difícil explicar, y me imagino que será más difícil aún entenderlo para quien no haya pasado por una experiencia semejante, pero es algo verdaderamente único el ver que los seres vinculados íntimamente a uno depositen su confianza y lo respalden ciegamente en las situaciones más extremas; me sentía capaz de conquistar el mundo.

Al otro día Vergara y Pérez volvieron por casa para rematar los últimos toques del plan. Con ellos venía una señora joven que traía dos niñas. Alberto las tomó de la mano y se dirigió a mí:

—Mire si las cosas están bien que ahora verá.

Y dirigiéndose a las niñas les preguntó:

—A ver, ¿quién soy yo?

Las dos chiquillas respondieron al unísono:

— ¡Papi, papi!

Después de las risas quedamos que el 27 sería el día.

CAPITULO II

El 26 por la noche me encontraba limpiando la pistola *Browning* 9mm. que usaría en el secuestro, cuando mi mujer se sentó a mi lado y tuvimos una larga conversación sobre la separación a que nos veríamos obligados en los próximos meses. Cerca de la media noche sonó el teléfono. Al descolgar el auricular sentí un cosquilleo de incertidumbre y recelo, pues eran tantas las preocupaciones que la menor insignificancia cobraba una importancia desproporcionada. Era Núñez, mi copiloto, que me llamaba para pedirme que lo fuera a recoger por la mañana, ya que el auto de él estaba en el taller.

Al acostarme hice un recorrido mental de todos los pasos de que constaría la operación. Me parecía que todo estaba perfecto, que saldría bien, pero . . . ese maldito "pero" que no podía suprimir me asaltaba insistentemente. Me despojaba de la duda y volvía a repasar los planes. Revolviéndome entre las sábanas, pensaba en mi mujer y mis hijos.

A las cinco de la mañana del otro día estaba en pie y me vestí a la vez que me decía: "Calma, que esto no se puede venir abajo de ninguna manera". Lo último que hice antes de salir de casa fue esconder la pistola en el fondo de la maleta de vuelo. Mi mujer y yo pasamos a recoger a Núñez, que ya nos estaba esperando frente a su casa cuando llegamos y de ahí enfilamos por la Avenida de Rancho Boyeros rumbo al Aeropuerto Internacional José Martí. Una vez en el aeropuerto, María y yo nos despedimos con un beso lo más simple posible para no levantar sospechas, pues llamaría la atención que un piloto de tantos años de servicio se detuviera en despedidas para un vuelo de rutina.

Núñez y yo fuimos directamente al salón de operaciones donde ya se escuchaba el usual cototreo de las tripulaciones que conversaban entre sí, a pesar de la presencia ominosa de

numerosos custodios uniformados portando metralletas checoeslovacas. En cuanto vi al capitán Armando Piedra le dije en tono jaranero:

—Los esbirros se están yendo para Miami, ¿tú, cuándo te vas?

Armando se echó a reír y otro tanto hicieron los que estaban allí reunidos que habían oído mi pregunta burlona. Armando entre risas contestó:

—Yo no me voy, ¿y tú?

Le contesté inmediatamente:

—Pues, yo me voy ahora mismo . . .

La gente se rió más aún. Era un hecho casi diario el que alguien se fugara al extranjero y dicho en chanza tenía la actualidad de un comentario pasajero.

Así fue pasando la primera parte de la mañana. Saliendo del aeropuerto José Martí, volamos a Varadero, y de allí a Cienfuegos donde vi a Alberto que abordaba el avión en compañía de su supuesta familia. Al entrar se ocuparon de mantener las dos niñas distraídas, o de espaldas a mí, para que no me reconocieran. Poco antes de despegar me fijé que estaban sentados al fondo del avión. Revisé la lista de pasajeros y conté once, radié a Santa Clara preguntando cuántos tenían saliendo de allí y me respondieron que tres, lo cual haría un total de quince pasajeros a bordo, incluyendo al custodio que usualmente viajaba armado en las rutas nacionales, precisamente para evitar secuestros aéreos.

Quince pasajeros en el viejo DC-3 que se usaba para esta ruta venía a ser algo así como la mitad de la capacidad total, de manera que me alivió saber que no tendríamos que lidiar con un grupo muy grande donde siempre cabía la posibilidad de que se encontrara alguno que otro oficial del gobierno.

Después de aterrizar en Santa Clara descendí del avión; en camino a la oficina me tropecé con varios soldados cuyo aspecto inspiraba cualquier cosa menos confianza y dije para mis adentros: “Ojalá que estos cabrones no sean los tres pasajeros que van a abordar aquí”.

En seguida divisé a José Vergara y aparantendo recibir una gran sorpresa exclamé con fingida emoción:

— ¡Pepe! ¿cómo estás? ¡Tanto tiempo sin verte!

Este respondió con su sonrisa peculiar:

—Eduardo, caramba, ¿qué es de tu vida? ¿y los viejos cómo están?

Nos dimos la mano, abrazos, en fin, el típico encuentro de

dos viejos amigos que no se han visto en mucho tiempo. Dirigiéndome al agente de operaciones y mientras firmaba los formularios de costumbre, le informé que me había encontrado a un antiguo amigo y que éste iba a abordar el avión junto conmigo.

Al llegar a la escalerilla del avión nos esperaba un soldado barbudo que blandía una metralleta y llevaba un revólver a la cintura. Era Emilio Tuero, el custodio, un guajiro muy serio que había peleado en la Sierra Maestra y que me tenía gran aprecio. En el caso de Tuero se daba esa admiración característica que siente la gente del campo hacia los aviadores; además, Tuero había volado conmigo en muchas ocasiones. No obstante, a pesar de toda la admiración, simpatía y confianza que pudiera inspirarle mi persona, en mi mente no cabía la duda que si Tuero me agarraba fuera de base, en el acto me llenaría de plomo.

Le presenté a Vergara diciéndole que era un amigo mío de muchos años y que durante el trayecto a Camagüey lo iba a convidar a que pasara a la cabina un rato. Tuero me respondió efusivamente:

—¡Cómo no, capitán, cualquier amigo suyo lo es mío también!

Despegamos de Santa Clara con los quince pasajeros disgregados en la cabina de pasaje. Afortunadamente aquellos individuos que había visto yendo hacia la oficina en Santa Clara no se encontraban a bordo. A los quince minutos de vuelo nivelamos a 7,500 pies de altura, llamé al sobrecargo, un tal Ferrándiz que era un comunista rabioso como toda su familia, y le pedí que invitara en mi nombre al pasajero que había estado hablando conmigo en tierra, a que pasara a la cabina de mando. Al rato entró Pepe y dejó abierta la puerta que comunicaba las dos cabinas y comenzamos a hablar de la infancia refiriéndonos por nombre a una serie de personajes familiares. Con el rabo del ojo me di cuenta que Tuero, con la metralleta sobre las piernas no nos perdía de vista y seguía atentamente nuestra conversación.

El copiloto, Núñez, no podía estar más ajeno a lo que se estaba acercando; su atención estaba concentrada en el vuelo. De repente fingí hurgarme los bolsillos en busca de cigarrillos y comprobando que sólo me quedaba uno se lo ofrecí a Vergara. A renglón seguido me incorporé y le dije a Núñez que mantuviera el rumbo a Camagüey, que Pepe Vergara y yo nos íbamos a la cola del avión a tomarnos un café.

Pepe dio media vuelta y emprendió a caminar a lo largo del estrecho pasillo. Miré de soslayo y vi que Tuero no nos perdía ni pie ni pisada, pero con Vergara atravesado, el barbudo no podría ver mis movimientos y dije en voz alta para que me oyera:

—Déjame coger una cajetilla de cigarros— y me agaché detrás del asiento del piloto, que era donde estaba mi maleta de vuelo. Extraje la pistola y caminé detrás de Vergara hasta que llegamos a una distancia prudencial de Tuero. Empujé por la espalda a Pepe para crear una separación ya casi a un metro del soldado. En un mismo acto rastrillé el arma y encañoné a Tuero, diciéndole:

— ¡Levanta las manos y no te muevas!

Tuero sorprendido, hizo el gesto de empuñar la metralleta y acercándole la pistola a la cara le repetí, más imperativamente que la vez anterior:

—No te muevas . . . —y comencé a apretar suavemente el gatillo. En ese instante pensé que él, indudablemente, no hubiera vacilado en descerrajarme un tiro si se hubiera adelantado a nuestra operación y me dispuse a hacer lo mismo si no obedecía inmediatamente. Ya Vergara se había colocado detrás de Tuero y le había aplicado una llave de estrangulación para desarmarlo de la metralleta y del revólver.

Al tiempo que esto sucedía Alberto Pérez, que estaba en el fondo de la cabina de pasaje se había levantado ordenando a todo el mundo a permanecer en sus asientos y levantar las manos hasta que se les diera el cambio de orden. Alberto tuvo que repetir las órdenes varias veces pues los atónitos pasajeros estaban emocionalmente paralizados y no atinaban a comprender la situación. Apuntando a Ferrándiz le encomendó muy especialmente que se mantuviera tranquilo y no hiciera el menor movimiento.

Uno de los pasajeros me preguntó a boca de jarro:

—¿Qué es lo que está pasando?

—Síntese, —le contesté— estése tranquilo que este avión va para Miami.

El hombre, casi sin poder creer lo que había oído, exclamó:

— ¡Cooooñoó . . . me saqué la lotería, yo que no sabía cómo iba a salir de la Isla!

Dos señoras cuarentonas que se encontraban juntas en la fila quinta o sexta, juntaron sus manos y discretamente me hacían señas de aprobación y las caras se les llenaban de

sonrisas.

Teniendo los pasajeros controlados por Vergara y Pérez, y el custodio desarmado, regresé a mi asiento. Cerrando la puerta de la cabina de mando me dirigí al copiloto Núñez y dándole un golpecito con la punta de la pistola en el hombro izquierdo, le dije:

—Pon rumbo norte, hacia Miami, y no toques el radio que no quisiera tener que usar ésta contigo.

Sentándome después en mi asiento apliqué una potencia más alta a los motores y en pocos minutos estábamos sobre el mar. Núñez me dijo al poco rato:

—Capitán, guárdese esa pistola. Aquí se hace lo que usted diga; yo no me voy a quedar en Miami con usted ahora porque tengo a mi madre enferma, pero ya nos veremos dentro de unos meses.

Sus palabras me parecieron sinceras y me eché la pistola a la cintura. No tardamos en divisar los cayos de la Florida, entonces empuñé el micrófono del radio y en la frecuencia que estaban todos los aviones di a conocer la acción con palabras mordaces hacia el gobierno comunista de Cuba, al que seguí criticando con dureza. Ya sobre Cayo Marathon, cambié de frecuencia hacia la de la torre de control del Aeropuerto Internacional de Miami, pidiendo que se grabara lo que iba a decir. Solicitando a las autoridades correspondientes para nuestra petición de asilo político. Aclaré que a bordo traía gente armada.

A las diez y cuarenta de la mañana aterrizamos; a lo largo de la pista se encontraba más de una docena de vehículos con luces intermitentes que nos siguieron en caravana hasta la zona de parqueo que me fue asignada. Ya estacionado el avión apagué los motores y fui repasando visualmente los instrumentos, preguntándome en mi mente cuánto tiempo pasaría antes que volviera a volar un avión de Cubana otra vez.

Me levanté de mi asiento y seguido de Núñez procedí a la cabina de pasajeros donde ya se encontraban las autoridades de Inmigración y del FBI, así como tres policías a quienes ya Vergara y Pérez habían entregado sus armas.

Me puse al habla con un agente del FBI que se identificó enseguida; le entregué mi pistola y le comuniqué que por suerte no había habido violencia a bordo y, por consiguiente, no traíamos heridos; pero le advertí que tuviese cuidado especial con el excustodio Tuero, pues estaba enfurecido con el

hecho.

Estando en la rampa vi cómo tres policías procedían a esposar al soldado rebelde, el cual se dirigió a mí diciéndome:

—Capitán, por favor, dígales que me aflojen un poco las esposas que me tienen desbaratadas las muñecas.

Transmití esta información a uno de los policías quien me contestó:

—Dígale que si se está tranquilo se las aflojaremos, pero si hace resistencia se quedará con la misma presión que tienen ahora.

Traduje lo anterior a Tuero, agregándole que ya nada más podía hacer. Este asintió con la cabeza afirmativamente y me dijo:

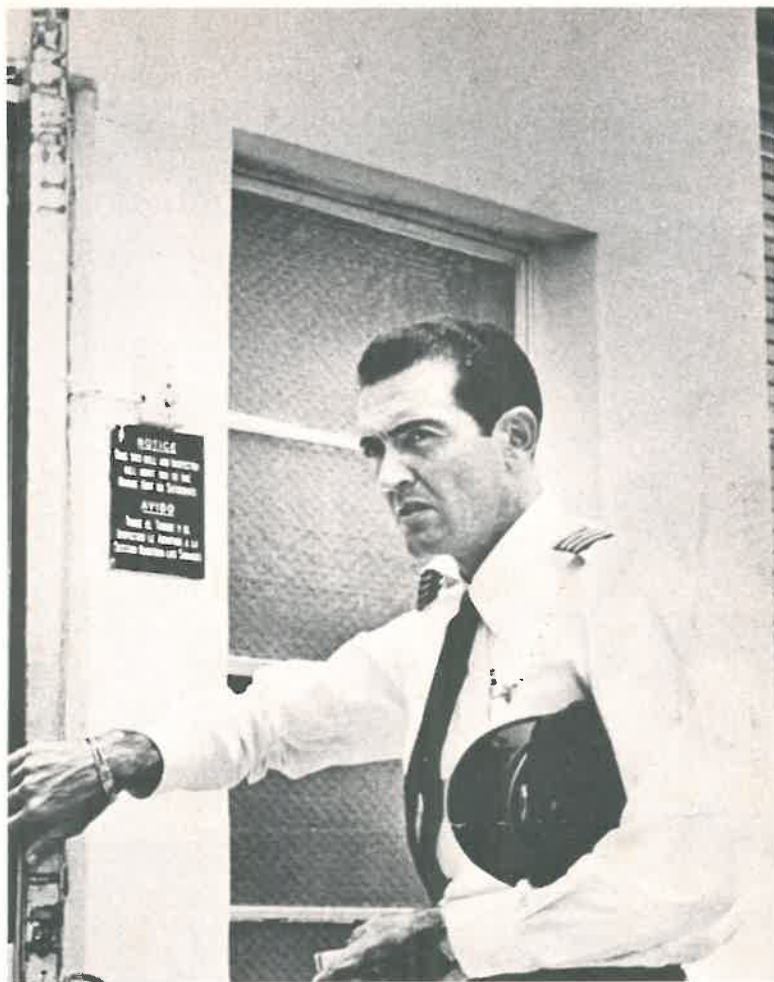
—Tiene razón, ya nada puedo hacer; lo que no entiendo es cómo un hombre como usted que gozaba de mi simpatía, haya podido hacerle esto al pueblo de Cuba y a nuestro líder Fidel Castro.

Le respondí que con el tiempo se vería cuál de los dos tenía la razón; y que ojalá volviéramos a encontrarnos en diferentes condiciones. Los policías le aflojaron las esposas y eso fue lo último que supe de él.

Muchas personas corrieron al lado nuestro felicitándonos, pero los policías no permitían que se acercaran a la hilera formada por los catorce pasajeros y cuatro tripulantes.

Cada uno de nosotros fue interrogado por agentes del FBI e Inmigración, y cada cual describió el suceso a su manera. Después nos condujeron a las oficinas del Departamento de Inmigración que se encontraban, por aquella época, en Biscayne Boulevard. Allí nos dieron, después de un sinfín de preguntas, un certificado de *parole*, advirtiéndonos que no abandonáramos el área de Miami, incluyendo la playa, sin previo permiso y que tan pronto nos fuera posible les comunicásemos nuestro domicilio y teléfono.

Nota: Siete de los catorce pasajeros pidieron asilo político. Los restantes volvieron a Cuba horas más tarde.



(Cortesía del Miami-News)

SECUESTRO AEREO

**LLEGADA DEL CAPT. FERRER
A MIAMI, ENTRANDO EN LAS
OFICINAS DE INMIGRACION.**

THE MIAMI NEWS

THE BEST NEWSPAPER UNDER THE SUN

Established in 1896

Miami, Fla., Thursday, July 28, 1960

Telephone PR 4-6317

CUBA PILOT GRABS PLANE, LANDS HERE

(Cortesía del Miami News)

SOL Y ASILO

CAPITULO I

Antes de salir de Inmigración me despedí de Alberto y de Pepe, quienes ya habían sido recibidos por miembros de "Rescate". Junto con ellos se fueron Margarita, que así se llamaba la señora que asistió en el secuestro, y las dos niñas. A mí me vinieron a recoger dos compañeros pilotos, Gustavo Ponzoa y Esteban Echevarría.

A la salida nos montamos en un viejo Chevrolet del 51 que era propiedad de Esteban. En el flamante cacharro nos dirigimos a Miami Beach, que era donde estaba situado el motel en que ellos estaban parando y que sería mi nueva residencia.

Durante el trayecto les relaté con lujo de detalles las peripecias del secuestro. Mientras hablaba iba mirando por la ventanilla hacia los edificios y puentes de la ciudad que ahora me parecían distintos. Notaba como si algo extraño estuviese sucediendo. Aquellos parajes que en mis días de turista tenían sabor a fiesta, hoy se mezclaban con sentimientos de inquietud, no sé si por los efectos de lo que había vivido unas horas antes o por la sensación de inseguridad que me producía la incógnita del futuro. En mi mente se debatía un conflicto interno ocasionado por el insistente "¿y ahora, qué?"

Ya en Miami Beach nos detuvimos en la esquina de la calle Ocho y Ocean Drive. A un lado el mar y al otro el motel "Sun Haven" (Sol y Asilo) ¡Qué ironía! Caminando hacia el vestíbulo me di cuenta que solamente tenía el uniforme que traía puesto, veinte pesos cubanos, cinco dólares y mi maletín de viaje que gentilmente llevaba el corpulento Esteban.

Gustavo no dejaba de sonreír y esto me llegó a molestar, no sé si por la impresión de inquietud que persistía en mí, pero el caso era que sus palabras me hacían sentir un poco

incómodo. Llegué, incluso, a pensar que lo movía esa sensación que le da a algunos por alegrarse cuando alguien se les suma en la desgracia y que por matemática de los nervios, al dividirla, toca a menos por cabeza.

El abandono de la familia y de la patria no me hacía ninguna gracia, y sin embargo, justificaba el hecho. Muchas veces había pensado que si en algún momento dejara de existir, detrás de mí vendría el resto de la humanidad, que es lo que los franceses describen con la expresión *Après moi, le déluge*. Este sentimiento de resignación caprichosa sería tal vez lo mismo que estaba sintiendo Gustavo, una especie de alegría maliciosa que le hacía sentir satisfacción de ver que otros iban con él en aquel buque de rumbo desconocido. Más que eso llegué a pensar que todos los humanos tenemos una capacidad congénita para la malignidad. De esto me sentía tan incluido como cualquier otro.

En contraste con Gustavo, Esteban dejaba entrever en su sonrisa una mueca que yo veía como una muestra de que él comprendía mi estado de ánimo. Confieso que la actitud de Esteban, entre comprensiva y condescendiente, me irritó más, pues me hacía sentir descubierto en mi momento de debilidad.

Fuimos a parar a un cuarto espacioso donde dormían Daniel Fernández Mon, que era soltero, y Gustavo Ponzoa que estaba divorciado. En aquel cuarto había una tercera cama que sería la destinada a mí. Me senté un rato y después de descansar un poco y asearme, salí a recibir a unos compañeros que venían a verme. Eran César Luaices, Mario Tellechea, Leslie Nóbregas y Esteban Echevarría, cada uno acompañado por su respectiva esposa; las cuales me rogaron que les contara cómo había sido el secuestro. Estaba cansado y había hecho el relato dos veces antes, pero no me quedó más remedio que complacer a las damas.

Terminado mi recuento por tercera vez, hablamos de otras cosas, como amigos mutuos que todavía estaban en Cuba, noticias de recién llegados y, como se hacía tarde, nos despedimos. Regresé al cuarto, me di una ducha y me acosté a descansar del agitado día tan lleno de emociones mixtas y cambio de vida.

Cerré los ojos y empezó el insomnio . . .

CAPITULO II

Transcurrieron algunos días en que nos entreteníamos en especular sobre el futuro que nos aguardaba. Otras veces la curiosidad vencía a la discreción y la prudencia y nos poníamos a indagar sobre los respectivos contactos en Cuba. De esta manera supe que Gustavo había salido de la Isla al enterarse que su nombre estaba en una lista de pilotos que iban a ser arrestados, a raíz del encarcelamiento del capitán Jorge Triana. Sus planes originales habían sido distintos, pues Gustavo volaba la ruta Habana-Miami y le bastaba apearse del *Viscount* que piloteaba y pedir asilo político, pero decidió asilarse en la Embajada del Brasil, donde tenía algunos contactos. Entró en la Embajada el cuatro de julio, a la una de la tarde. Cuenta Gustavo que esa noche fue la primera en muchas que dormía tranquilo, pues los días anteriores había vivido una gran ansiedad escondiéndose de un lugar en otro y siempre con la agonía de caer en manos de la policía castrista.

—Yo contaba —nos decía— con una habitación para mí solo, y trataba de acortar las horas que eran interminables, haciendo ejercicios por la mañana. Las tardes las pasaba leyendo y por la noche escuchaba las noticias en la radio y la televisión.

Así estuvo diez días hasta que salió en un vuelo de la Pan American hacia Miami. A muchos se nos hizo un nudo en la garganta cuando nos contaba como había visto, desde la ventanilla del avión, a su madre despidiéndose de él sin verlo, sólo sabiendo que él estaba dentro del avión.

Un día llegó Leslie Nóbregas y nos reunió a todos los pilotos para informarnos que al día siguiente deberíamos ir a una casa en la ciudad, donde nos harían una serie de preguntas sobre asuntos técnicos de aviación.

A las diez de la mañana del día indicado nos transportamos en dos automóviles a una casa que estaba situada en la parte

suroeste de Miami. Allí nos esperaban dos americanos corpulentos y marciales que fueron presentados como "Billy Carpenter" uno de ellos, y "Steve" a secas, el otro.

Billy Carpenter fue el que me entrevistó. Empezó por darme la mano, preguntándome el nombre; el resto fue preguntas y más preguntas:

—¿Tiene alguna experiencia militar?

—No, ninguna.

—¿Ha volado usted alguna vez C-46, o C-54?

—Sí, ambos equipos.

—¿Cuántas horas de vuelo tiene, y dónde ha volado en esos equipos?

—He volado los dos equipos en la Compañía Cubana de Aviación, y tengo, aproximadamente, 300 horas de vuelo en C-54 y 500 en C-46.

—¿Usted sabe lo que es un B-26?

—Sí, los he visto, la Fuerza Aérea cubana tiene varios.

—¿Tendría inconveniente en volar B-26?

—No, desde luego que me gustaría tener un entrenamiento militar antes, puesto que no tengo experiencia ninguna en acciones de combate.

—Eso es cosa nuestra, no se preocupe. Lo importante es su disposición. ¿Tiene alguna pregunta que hacerme?

—Sí, ¿cuándo empezamos?

—Más pronto de lo que usted se imagina. Mañana todo el grupo va a ser llevado a un lugar donde habrá muchas más preguntas que contestar.

Diciendo esto se incorporó ofreciéndome de nuevo su mano y agregando:

—Nos veremos pronto, Eddy.

De regreso al motel comentábamos las preguntas que nos habían hecho tratando de deducir algo referente a lo que se traían entre manos con nosotros. La conversación empezó muy seria y terminó en jarana. Daniel Fernández Mon empezó diciendo:

—Ustedes salieron ganando en la primera entrevista, pues son los capitanazos —se refería a Gustavo y a mí.— A nosotros que somos los comemierdas copilotos (Esteban y él), nos tiraron a mondongo. Pero dejen que lleguemos a los campos de entrenamiento y estemos parejos; allí vamos a ver quién es quién.

Gustavo, fingiendo una actitud de arrogancia, le contestaba:

—Mira para adelante, ¡atrevido!, no vaya a ser que choquemos y pasemos la guerra en un hospital. Además, ¡más respeto para sus superiores, atorrante!

Cuando llegamos estábamos animados con la perspectiva del entrenamiento.

Al otro día a las siete de la mañana íbamos a la segunda entrevista, esta vez en un edificio de apartamentos en la calle Segovia, en Coral Gables. Allí fuimos durante cuatro días consecutivos a llenar unos cuestionarios tan largos como absurdos. En el va y viene nos encontramos con unos cuarenta pilotos cubanos, exmilitares, exnavales, civiles, etc. Estos también compartían con nosotros el tormento de las preguntas que ya redundaban en lo ridículo. Al quinto día unos médicos norteamericanos nos hicieron otra entrevista. Esta era sobre el carácter personal de cada uno. Tomando como base la montaña de libretas con las respuestas que habíamos dado a los cuestionarios, nos hacían preguntas como esta:

—¿Por qué está usted dispuesto a ir a pelear, siendo aficionado a la música y a la vida social?

Recuerdo que le respondí:

—Porque para alternar socialmente y oír música hay que tener tranquilidad de espíritu, lo cual no existe en mi país.

Y el resto del día se fue en preguntas y más preguntas. Al terminar el interrogatorio me refirieron al cuarto número once. Ya dentro, me invitaron a sentar en una poltrona y dos individuos me empezaron a colocar alambres por el pecho mientras un tercero me explicaba:

—Usted va a ser sometido al detector de mentiras. Esté muy seguro de contestar solamente la verdad. Es posible que le hagamos la misma pregunta varias veces.

Después de notificarme que iba a comenzar, dio una pausa y...

—¿Cuál es su verdadero nombre?

—Eduardo Ferrer.

—¿Qué edad tiene?

—Treinta años.

—¿Es usted homosexual?

—¿Cóooooo?

—Sí, ¿ha tenido contacto sexual con otro hombre?

—Ja, ja, ja (y en español dije) ¿Maricón? No, yo no tengo nada de eso.

Se sonrió mi interlocutor y repetía la palabra *maricón*, *maricón*, con un horrible acento. Las preguntas siguieron

aproximadamente por espacio de media hora en la que el entrevistador no paró un instante. Al terminar, me sentía agotado y pensé en la época de la Inquisición.

Regresamos como de costumbre a las cinco de la tarde y uno de los pilotos más jóvenes del grupo hizo el siguiente comentario:

—Si yo voy a los campamentos dependiendo de estas pruebas, todo esto es una farsa, porque cuando me cansé de escribir contesté las preguntas con *bull shit . . . go to hell . . . fuck you . . .* y así . . .

Fausto Gómez se llamaba el que hizo este comentario y como era uno de los más jaraneros del grupo, pensamos que lo decía por broma.

“Felo” (Fausto Gómez), procedía de una gran familia de la clase adinerada de Cuba. Sus íntimos amigos lo llamábamos con el apodo de “Felo Bemba” por lo cuentista que era. Decía que él había sido criado por una “negra vieja” que había trabajado por muchos años para su familia. La señora en cuestión, por su origen africano, practicaba la religión Lucumí y Felo hacía alarde de ser fervoroso creyente de la citada secta.

CAPITULO III

Dos días después fuimos avisados que tendríamos que ir a otro lugar. Esta vez era una casa en la avenida Veintisiete y la calle Décima del área suroeste de la ciudad donde estaban las oficinas del *Frente* y las preguntas que nos harían serían para los archivos de dicha organización. Allí nos tocó dar los datos personales y los de nuestras respectivas familias. Notábamos una gran actividad en aquella casa y era debido a que estaban reclutando a la gente que iría a componer la infantería. Entre éstos me encontré a Pepe Vergara y Alberto Pérez. Ellos me contaron que esa misma noche estaban destinados a salir para los campamentos, pero que no tenían idea sobre el paradero de éstos. Nos despedimos con fuertes abrazos y con los mejores deseos para cada uno.

Sabiendo que el momento de la partida estaba cerca, fui a casa de unos familiares de mi mujer para llamar a Cuba y despedirme de mi familia, pues no sabía cuándo podría establecer contacto con ellos después de trasladado al campamento. Cuqui, una prima de mi mujer, fue la que llamó y una vez establecida la comunicación me pasó el auricular:

—¿Cómo están los niños . . . ?

María reconoció mi voz inmediatamente, pero controlando sus emociones me dijo en tono de gran aplomo:

—Están bien, y tú, ¿cómo estás . . . ?

—Muy bien . . . en estos días me voy a dar un viaje largo, así que no esperen llamada mía en mucho tiempo. Después de un rato de silencio, le dije,

— . . . ¿y tú . . . ?

—Ve con Dios, que yo te adoro.

El 29 de agosto, Leslie Nóbregas nos mandó a recoger todas nuestras pertenencias informándonos que íbamos a partir y no volveríamos a Miami por largo tiempo. A la una de la tarde estaba todo el grupo en el vestíbulo del "Sun Haven" con los bultos listos, ansiosos como nunca de saber dónde nos llevarían.

Fuimos hasta la casa del *Frente* en automóvil. De ahí nos montaron en unas camionetas y la caravana salió con rumbo oeste. A la hora de viaje llegamos a una finca, nos mandaron a bajar y repartieron los uniformes; pantalón caqui, una camisa, una gorra de pelotero y un bolsón de equipaje tipo militar; en él depositamos nuestras pertenencias. Por último, nos entregaron a cada uno de nosotros unas chapas redondas con el nombre de cada cual acuñado en el metal. La mía, que aún conservo, dice así: *Eduardo Ferrer, 2492, Alerg. Peni, A.P.* Venían con unas cadenas para colgárnolas al cuello.

Uniformados e identificados recibimos nuestra cena en cajas de cartón: pollo frito, ensalada, pan y leche. Devorada la *agurmesada* cena que no sabíamos si sería lo único que comeríamos en largas horas, nos repartieron café cubano.

Al anoecer fuimos reunidos en el patio de la casa donde nos presentaron al jefe de nuestro ejército, Martín Elena, que había sido coronel en el Ejército Constitucional de Cuba. El fue el que nos dio la bienvenida y nos comunicó que a partir de ese momento nos considerásemos militares. Por último, se ofreció a contestar nuestras preguntas. Hubo un silencio y Esteban Echevarría hizo la primera pregunta:

—Coronel, el lugar a donde nosotros vamos, ¿está dentro o fuera de los Estados Unidos?

—Eso es secreto militar.

—Bueno . . . ¿hay instalaciones?

—Están en progreso. ¿Algo más . . . ?

Entre los cuarenta y cuatro pilotos, cinco soldados de infantería y un cura capellán, que éramos los que allí estábamos, reinó el silencio otra vez. Nos ordenaron subir a unos camiones militares, bajaron el toldo de lona que hacía de puerta trasera y otra vez emprendimos la marcha, ya a oscuras.

Tres horas duró el viaje; casi nadie hablaba. Gustavo Ponzoa y yo, que estábamos sentados frente a frente en la parte posterior del camión, a cada rato nos asomábamos por la rendija que dejaba la unión de las lonas tratando de descubrir, por medio de la navegación celeste, el rumbo que lleva-

bamos. Por la posición del planeta Venus, que divisamos desde el principio y que vimos aparecer y desaparecer varias veces, juzgábamos que nos estaban dando vueltas, o que viajábamos en zigzag. Suspendimos nuestras averiguaciones cuando el automóvil que venía detrás de nosotros, a corta distancia, encendió y apagó varias veces sus luces, como indicándonos que suprimiéramos nuestra curiosidad magallanesca.

Horas después se detuvo la marcha y nos encontramos en lo que parecía un aeropuerto abandonado. Meses después comprobaríamos que se trataba de la antigua base aeronaval Navy Master en Opa-Locka, Florida, a menos de veinte millas de donde habíamos salido tres horas antes. Esto explicaba que el viaje en zigzag se hiciera por razones de seguridad.

Nos congregamos en un redondel de concreto que había en medio de aquel *yerbazal*. En plena noche y a la luz de un fósforo me fue presentado el capellán de la Fuerza Aérea, Cipriano Cavero, un jesuita que me llamó la atención por su aspecto bondadoso y la firmeza de sus palabras. Era un hombre de unos sesenta años, escaso de estatura; no creo que midiera más de cinco pies.

También me fue presentado un señor de postura muy militar y de pocas palabras; su nombre, Erneido Oliva. Recuerdo que le pregunté si había pertenecido al ejército y me contestó: —Sí. Un “sí” a secas que no pudo ser más tajante. Oliva llegaría a ser el segundo jefe de la Brigada 2506, donde siempre se distinguió por su rectitud.

Finalmente oímos el ruido de un avión que se aproximaba al lugar donde estábamos. Se acercó en posición de aterrizaje con las luces apagadas. Minutos más tarde se estacionaba a pocos metros de nosotros y al cesar el ruido de los motores se abrió una puerta en el costado y por ella deslizaron una escalera. Descendieron tres individuos de aspecto europeo; yo diría que polacos o checoslovacos. Estos tres señores estuvieron un rato charlando con los norteamericanos que nos habían acompañado y por último uno de ellos se dirigió a nosotros y nos ordenó que subiésemos al avión.

HELVETIA

CAPITULO I

He abordado muchos aviones en mi vida sin fijarme mucho en los detalles estéticos, pero aquel viejo transporte militar C-54, con su interior gris, sus rústicos asientos de metal a lo largo de todo el fuselaje y sus tenues luces me impresionó, al punto que tuve que detenerme para observar detenidamente aquella bóveda alargada donde me encontraba por primera vez.

Al entrar en aquel avión me despedía de Miami, con sus exilados, su mundo de inquietud política y todo lo demás; los cincuenta hombres llevábamos el mismo propósito; nos habíamos puesto en las manos de una organización poderosa, respaldada por una nación mucho más poderosa aún. Eso nos daba cierta confianza. Hablando entre nosotros comentábamos sobre aquel aire de secreteos, de maniobras despistadoras, de operaciones encubiertas, y concluíamos que aquello era el comienzo de algo de gran envergadura.

Dentro del avión las ventanas estaban pintadas de negro, además cubiertas de un papel engomado que no permitía ver hacia afuera. Evidentemente esta gente estaba tomando todas las precauciones necesarias para evitar un resquebrajamiento de seguridad. En cuanto se cerró la puerta y quedamos acomodados lo mejor que pudimos, se oyó el rugir de los motores haciéndonos al aire . . .

Al principio nadie habló palabra alguna; más tarde el espíritu conversador se fue esparciendo en nosotros y comentábamos sobre el porvenir. El asunto que más se habló por un buen rato fue el destino de aquel viaje. Unos decían que a Centro América, otros que al Sur de los Estados Unidos; en fin, todo era mera suposición. A las siete horas de permanecer

en la luz mortecina del interior de aquel avión logramos notar los primeros destellos del amanecer vistos a través de la puerta que comunicaba con la cabina de mando, cuando fue abierta en un par de ocasiones. Después el cambio de presión en los oídos nos confirmó que estábamos descendiendo. Finalmente al aterrizar se oyó claramente el chirrido característico de las gomas al hacer contacto con una pista de asfalto o concreto. Esto hizo pensar a algunos que se trataba de una base norteamericana y no una basecita escondida entre las espesuras de una selva centroamericana.

Estacionados ya, y suprimido el ruido de los motores, alguien abrió la puerta. Después de haber permanecido tantas horas en aquella penumbra quedamos deslumbrados con la luz radiante de la mañana que entró abruptamente en la cabina. A medida que fuimos saliendo nos encontramos con una densa vegetación, de un color verde más intenso que la de Cuba. A los lados del avión se situaron dos pequeños autobuses y una vagoneta que en su parte trasera exhibían licencias guatemaltecas. En un letrero cercano se leía el nombre del aeropuerto: "San José".

Algunas caras se miraban sorprendidas; con la vista tratábamos de descubrir detalles que nos dieran indicios de instalaciones militares, puesto que había algunos que comentaban en voz baja si aquella sería la base donde se iba a efectuar nuestro entrenamiento.

Dos oficiales guatemaltecos avanzaron hacia nosotros informándonos que el grupo se iba a dividir en dos; que el viaje al punto de destino duraría aproximadamente cuatro horas y media, agregando:

—Durante ese tiempo pasaremos por un pueblo y es necesario que se abstengan de hablar; si por algún motivo fuesen puestos en la necesidad de hablar con alguien que no sea del grupo, respondan en inglés, ya que se supone que ustedes sean técnicos de la construcción de nacionalidad norteamericana.

En las palabras de aquellos oficiales había premura, como si hubiera urgencia en que desapareciéramos del lugar lo antes posible.

En los autobuses fuimos pasando por carreteras estrechas bordeadas de árboles; a los cuarenta y cinco minutos de viaje pasamos por un pueblo que conocimos con el nombre de *Escuintla*; en contraste con Miami, nos ofrecía un panorama distinto. Sus calles estrechas, sus habitantes de pequeña esta-

tura, ojos oblicuos, pelo negro y lacio, que caminaban con aire de suficiencia. En sus rostros, mujeres y hombres tenían vestigios de nobleza ancestral que unido a sus trajes típicos marcaban la ascendencia Maya.

A mi lado se encontraba sentado Erneido Oliva. Durante todo el trayecto los dos íbamos callados y pensativos. Al cabo de tres horas de viaje por carretera asfaltada, que cruzaba varios puentes sobre anchos y caudalosos ríos, llegamos a las afueras de la ciudad de *Retalhuleu*, pero sin entrar en ella, emprendimos la subida por un camino pedregoso montaña arriba. El camino de piedra y arena volcánica era sinuoso, todo lleno de baches. A un lado teníamos los precipicios abismales y al otro las laderas de montañas que se perdían entre las nubes. A distancia vimos un volcán que alguien reconoció como el *Santiaguito* que se alza a 11,564 pies de altura sobre el nivel del mar; a medida que íbamos bordeando el tortuoso camino, el volcán aparecía a nuestra vista cuando coincidía con un claro entre las nubes.

Por la orilla de la carretera se veía gran número de indios con enormes cargas de leña, a la espalda, sujeta a su frente por una ancha cuerda. Las mujeres, casi todas con una cesta a la cabeza y un niño a la espalda. Me llamó la atención ver que aquellos indios no llevaban zapatos y, sin embargo, caminaban por aquellas piedras con una tranquilidad absoluta. También andaban con el machete debajo del brazo, o sobre el hombro, pero al contrario de los guajiros cubanos, éstos llevaban el machete sin vaina.

Para ese tiempo ya podíamos hablar libremente, y le comenté a Oliva:

—Qué extraño es todo esto, Erneido. ¿Qué base aérea será esta entre montañas con caminos tan malos, en los cuales no hay huella del paso de maquinaria pesada, necesaria para construir las pistas de aterrizaje, ni nada que se le parezca . . . ?

—Más vale esperar, Ferrer. A lo mejor hay un punto intermedio o vamos a un sitio provisional mientras terminan las instalaciones del lugar escogido para el entrenamiento; en fin, ya veremos qué pasa.

Hicimos algún otro comentario de la vegetación, así como de los grandes y milenarios árboles que en nuestro camino aparecían. Por fin nos detuvimos en lo que parecía ser un cafetal.

Al descender de los autobuses nos esperaban dos hombres

jóvenes, altos y fuertes. Eran los instructores militares asignados a nuestro grupo. Se presentaron con los nombres de Miguel Alvarez y Frank Bernardino. Ellos nos condujeron a un enorme granero; allí supimos que en efecto se trataba de una finca cafetalera llamada Helvetia, a 2,800 pies de altura sobre el nivel del mar, con una extensión de 5,000 acres que pertenecía al señor Roberto Alejo, hermano del embajador de Guatemala en Washington y hombre de confianza del presidente, general Miguel Ydígoras Fuentes.

Dentro del inmenso rectángulo nos indicaron una pila de cajas de cartón que contenían catres. Al mismo tiempo nos ordenaban que cada uno armara el suyo en posición alineada a ambos lados del "granero-cuartel". Recibimos una serie de artículos, tales como ponchos de hule, cuchillos de cacería, mantas, botas de campaña y los utensilios que usaríamos para comer y beber; estos últimos consistían en un plato plegable que al abrirse disponía de dos compartimientos, un juego de cubiertos que se guardaba dentro del plato plegable y por último, un reluciente jarro de aluminio. Organizamos nuestro "cuartel" en un par de horas largas y con el entusiasmo del que asiste a un velorio.

Cuando todo estaba en orden vimos bajar una figura marcial por la escalera que daba a las plazoletas de secar café. Era el coronel Martín Elena. A su llegada oímos la primera voz de mando militar que retumbó dentro de aquel viejo granero como un cañonazo . . .

— ¡ATEEEENCION!

Aquel grito, dado por uno de los *cadres*,¹ nos hizo comprender a todos, especialmente a los que hasta entonces habíamos sido civiles, que ya estábamos propiamente en condiciones de militares. Nos cuádramos lo mejor que pudimos, mirando de reojo a nuestros compañeros que habían sido militares profesionales, a fin de imitar lo mejor posible aquella posición rígida, con la cabeza erguida, el pecho afuera, los talones juntos, las puntas de los pies separadas, los brazos rectos a cada lado, en fin . . . por mi parte sentí que por segundos me invadía una sensación nerviosa de un deseo enorme de reírme. Esta impresión no era extraña en mí, pues nunca fui ni "boy scout". Recordé en un instante el respeto y la buena educación que me habían inculcado mis padres y me mantuve dentro del orden que se exigía.

1. Cadres: Núcleo de oficiales y hombres necesarios para la organización y entrenamiento de una nueva unidad militar.

Finalmente, el coronel Elena ordenó: —Prosigan— lo que hicimos exhalando un pequeño suspiro de alivio. Paseándose entre los hombres comenzó a intercambiar palabras con cada uno de nosotros. Cuando llegó a mí, me preguntó:

—¿Cómo te sientes, Ferrer? — a lo que yo le respondí:

—Pues, a la verdad, Coronel, como ratón en jaula, pero me parece que con el tiempo me acostumbraré, —el viejo soldado sonriendo agregó:

—O perecerás.

Al cabo de un rato nos informaron que en diez minutos deberíamos formar una fila a unos cien metros más arriba del lugar en que estábamos, donde recibiríamos nuestra comida, que nos sería repartida en forma de rancho y que cada cual se acomodase lo mejor que pudiese en los secaderos de café, puesto que no había comedor.

Allá arriba, en una plazoleta cubierta con planchas de zinc, los cocineros, de reciente graduación, habían preparado un guiso de aspecto tenebroso que consistía en un revoltillo a medio andar, dos pedazos de boniato patisecho y unos trozos de carne de fechas atrasadas, que al verlos se me ocurrió pensar que en vez de res había sido momia.

Al final de la línea había dos tanques que consistían en un barril de cincuenta galones partido por la mitad, los que estaban llenos de agua con un detergente azulado y un palo con una tela amarrada a la punta con alambre a modo de hisopo.

Me retiré a un rincón del molino y me senté a enfrentarme con aquel plato, que si bien no era apetitoso, también yo llevaba casi veinticuatro horas sin probar bocado.

Alrededor del granero y como parte de la finca existían más de dos docenas de pequeñas casas habitadas por los indios trabajadores del cafetal y sus familias; observando el lugar a mi alrededor y tratando de pasar con escasas mordidas el mejunje de la boca a mi estómago, se me acercaron varios inditos que casi rogando extendían sus manos diciéndome: “Déme usted algo, que tengo hambre”. No tardé en llenar las manitos enfangadas de todos aquellos niños, lo cual me produjo alivio, ya que por momentos observando aquella bazofia descendía a cero mi apetito. Terminado el incidente, me dirigí a los tanques para limpiar mis platos, pero sucedió que era de los últimos y decidí no ensuciarlos más.

Cuando bajaba las escaleras hacia el granero notaba cómo las nubes transitaban impidiendo la vista de las montañas a momentos y ocasionando a su paso lluvias esporádicas.

Antes de entrar al granero crucé a las cuadras que quedaban a un lado y en el bebedero de las bestias, donde había agua corriente, lavé mis platos y cubiertos.

Esa noche el padre Cavero ofició misa en un cuarto adyacente al granero. Después, con palabras emocionadas, puso de relieve nuestra actuación patriótica y nos hizo saber que los cuarenta y cuatro pilotos que estábamos allí constituíamos los primeros cien soldados que integraban el Ejército de Liberación de Cuba, ya que en la Base Trax, que estaba a unos diez kilómetros, a 4,500 pies de altura en la finca El Nil, que también pertenecía a la familia Alejo, solamente había unos cincuenta hombres. También supimos que la Base Trax estaba en proceso de construcción y que eran los propios soldados los que estaban construyéndola.

Antes de acostarnos, los *cadres* nos reunieron para asignar las cuatro postas, una en cada esquina del edificio. En dichas postas cada uno de los hombres ocuparía un turno de tres horas consecutivas, rotándose a partir de ese día entre todos los presentes. Los centinelas llevarían por toda arma un machete, y para cubrirse de las inclemencias del tiempo, el poncho.

Después de otras consideraciones procedimos a preparar nuestros catres desprovistos de materia acolchonada. Nos acostamos con la idea de conciliar el sueño pues había sido un largo día.

De pronto y algún tiempo después nos despertamos sobresaltados con un ruido enorme producido por uno que corría como un loco por aquel piso de madera de un lado al otro del granero, vociferando al mismo tiempo: "¡No, coño, no, ay ... ay ... no ... !" Alguien encendió las luces y todo el mundo se despertó alarmado en medio de aquel estruendoso espectáculo. César Luaices, que estaba a mi lado, no atinaba a dejarse los espejuelos puestos, repitiendo una y otra vez la acción de colocárselos, diciendo nerviosamente: "Eh ... muchachos ... ¿qué es lo que está pasando? Mira ..."

Sucedió que Gustavo Ponzoa corría desesperadamente, tratando de esquivar (en un sueño) a un enorme negro, que trataba de darle caza con un machete. Gustavo se sentó en el catre anexo al mío, donde se encontraba César y llevándose las manos a la cabeza repetía:

— ¡Ay, señores, perdónenme, fue una pesadilla tremenda, ese negro por poco me mata!

Algunos nos reíamos a carcajadas, pero me llamó la aten-

ción que otros sonreían y lloraban al mismo tiempo. Era tan grande el cambio y los *sucesos sucedidos* en las veinticuatro horas anteriores, que sentimientos de incertidumbre y novedad se mezclaban en confusión.

Las luces se apagaron una vez más. En la oscuridad de aquella noche oíamos el martilleo constante de la lluvia sobre el techo de zinc. Había, además, un frío húmedo del cual las mantas no lograban protegernos y hubo muchos de nosotros que pusimos cartones sobre la lona de los catres para preservarnos de la humedad tan penetrante que se sentía.

Horas más tarde volvieron a encenderse las luces y uno de los instructores ordenó: — ¡*Team* de carga! —volvió a reinar la confusión, habiéndosele “olvidado” al *cadre* la designación previa del citado grupo. Agregando que saliéramos a descargar dos camiones que habían arribado con diferentes pertrechos para nuestro ejército.

Miré mi reloj y eran las dos de la madrugada; incorporándome salté sobre mis botas, me puse el poncho para protegerme del agua, pues seguía lloviendo a cántaros y me dirigí a las afueras del granero acompañado del resto de mis compañeros e iniciamos la descarga.

Alguien había puesto unas tablas largas desde la puerta del granero hasta donde se encontraban los camiones, por las que caminábamos evitando de esta manera el fango ocasionado por la lluvia. Pero resultó que al cabo de un rato uno de los instructores que se fijó en que todos nos manteníamos cuidadosamente caminando sobre los tablones, se paró en medio de aquel fangal y comenzó a patear fango encima de nosotros a la vez que repetía a grito limpio: — ¡Los militares no le tienen miedo al fangoooo —y pateaba de manera tal que a algunos nos salpicó hasta la cara. Nadie protestó. Supongo que todo el mundo pensó que esto era parte de un entrenamiento.

Cuando habíamos descargado el camión y nos dirigíamos a los catres, se nos advirtió que durante la noche llegarían más camiones y que habría que descargarlos de igual forma; de ahí que la mayoría nos acostamos con toda la ropa mojada puesta, lo que vino a intensificar el frío de nuestros cuerpos. Más tarde se repitió la escena y así pasamos muchos días sucesivos.



VISTA PARCIAL DEL CAFETAL HELVETIA.

CAPITULO II

Helvetia, con sus jardines floridos, senderos limpios, paisaje de montaña y valles que la rodean, era hermosa. No obstante, para albergar a un grupo de militares, el lugar resultaba un verdadero desastre. Las facilidades eran mínimas y fue necesaria mucha improvisación ingeniosa para poder valernos. Por ejemplo, no había duchas, y para el aseo personal se precisaba escalar una empinada cuesta hasta una esquina de la finca donde se encontraba la piscina. El problema de ésta, era que se alimentaba de un manantial que estaba a 3,500 pies de altura sobre el nivel del mar y el agua que venía por medio de un largo acueducto era fría, aproximadamente 60° Fahrenheit, por lo que como latinos acostumbrados al trópico y al agua mucho más caliente, temblábamos de frío cada vez que

OPERACION PUMA 57

nos bañábamos, emergiendo de aquel estanque con el cuerpo amoratado. Para lavarnos los dientes y afeitarnos usábamos el bebedero de bestias que nos quedaba más cerca del granero.



FINCA HELVETIA ACTUALMENTE. EN LA FOTO EL CAPT. FERRER.

La letrina (que no tiene nada que ver con las letras) estaba situada al borde de un precipicio y consistía en una casita pequeña sin puertas, a lo largo de la cual había una tabla con tres huecos. Aplicando la Ley de Newton, cuatro metros más abajo corría un arroyo artificial que arrastraba a su paso flores, hojas y otros artículos que caían al vacío.

Nos contaba con embarazo, Paco Bernaza, uno de los pilotos, cómo en una ocasión, en horas muy tempranas de la mañana, buscando privacidad, procedió a la letrina. En medio de su descarga evacuativa se presentó una india gorda, trabajadora de la finca, la cual después de darle los buenos días, sin más, levantándose la falda se sentó a su lado. Alguien le preguntó riéndose:

— ¡Y tú qué hiciste, Paco?

— Pues, ¿qué carajo iba a hacer? Viré la cara para el otro lado y le devolví los buenos días a la puñetera india.

Transcurrieron varios días similares al primero. Una maña-

na, Miguel Alvarez, uno de los *cadres*, se acercó a nosotros con dos máquinas eléctricas de las usadas para cortar el pelo; tirándolas sobre una mesa nos dijo:

—Pélense unos a otros al estilo militar: pluma corta, cepillo, en inglés *crew-cut* o como quieran llamarle.

Agarré una de las máquinas y mirando a mi alrededor vi a Gustavo Ponzoa. A éste le llamaban por el apodo de “El Zorro Plateado”, pues a ambos lados de la cabeza tenía sendos mechones de canas y lo escogí como primera víctima de mi ensayo figaresco. Resignado me dijo:

—Okey, después yo te pelaré a ti.

Con sumo placer y riéndome arranqué hasta el cuero cabelludo sus ostentosas canas. En el centro de la cabeza dejé un mechón de pelo que corría en forma de una “V” alargada casi hasta la nuca; después con una tijera le di la altura de una pulgada en la parte delantera, terminando detrás en un milímetro. Concluida mi obra artística, Gustavo tenía semejanza con los primitivos indios del este del Canadá. Parecía un diablo; le ofrecí un espejo y casi palideció mientras los demás se reían. En voz alta me dijo:

— ¡Ahora te toca a ti, cabrón!

Esta vez fui yo el victimado al mismo estilo, popularizándose el pelado entre todos los combatientes. El original estilo duró poco, pues nuestros instructores argumentaron que ese no era un pelado de reglamento, ordenando cortar el mechón de pelo, terminando todos con la cabeza como pelota de tenis.

Con el propósito de disimular el aspecto militar que daba nuestra presencia allí, se trajo un destacamento de soldados guatemaltecos que fueron alojados en una casa cerca del granero donde estábamos nosotros. Por las mañanas salían a una de las plazoleas de las que se usaban para secar el café y en formación militar practicaban una serie de ejercicios a las órdenes del teniente Matos (actualmente coronel del Ejército de Guatemala).

La otra práctica militar que se observaba en Helvetia era las postas que hacíamos nosotros en torno al granero. Recuerdo que muchas noches mientras estaba de guardia, entre el ruido de la constante lluvia, oía el sonido que hacían las serpientes deslizándose por el fango muy cerca de mí y aquel “*chirrss...*” escurridizo me producía unos escalofríos de pies a cabeza.

Un día me avisaron que tenía la visita de dos soldados de

infantería, los que habían bajado de la Base Trax; éstos resultaron ser Pepe Vergara y Alberto Pérez, mis dos compañeros del secuestro del avión. Después de saludarnos efusivamente hicimos un aparte y les pregunté qué había allá arriba.

A través de ellos supe que en Trax había una barraca grande con capacidad de albergar hasta cien hombres, una casa-cuartel, y más arriba, en una colina, otra casa donde residían los ocho instructores norteamericanos y un filipino experto en guerrillas que decía llamarse "*Vallejo*", pero que se suponía que fuera un nombre ficticio como el que usaba casi todo el personal que nos estaba entrenando. En efecto, años después conocí que se trataba del coronel del ejército filipino, Napoleón Valeriano.

También me enteré por ellos que tenían una casa-cocina y recuerdo que les pregunté por la comida; uno de ellos me respondió:

—*Spam* frío con galletas duras y un mejunje que le llaman sopa, con algunos pedazos de carne; de vez en cuando un arroz teñido de azul y otras verde, en fin, una verdadera mierda.

En cuanto al ambiente que había en Trax me dijeron que esperaban la llegada de más alistados, por lo que estaban construyendo más barracas.

Vergara y Pérez me refirieron que la veintena de *cadres* llevaban uniformes verdes y portaban pistolas de calibre cuarenta y cinco. La tropa usaba carabinas M-1 para sus guardias y prácticas.

Al cabo de un rato nos despedimos, pues ellos habían venido a buscar unas cuantas cajas de ponchos y botas que se llevaron en la parte de atrás del *jeep* que habían traído con ese propósito.

Durante la estancia en Helvetia ocurrió el incidente que daría nombre a la brigada. Una mañana en horas muy tempranas se nos reunió para darnos una orden. Uno de los hombres de la infantería, Carlos Rafael Santana, cuyo número era el 2506, se había caído por un barranco profundo y no se sabía en qué condiciones podía estar. Era necesario rescatarlo lo antes posible. Nos ordenaron tomar sogas, machetes y prepararnos a la búsqueda en el fondo del despeñadero donde la infantería estaba haciendo prácticas de escalamiento cuando Santana cayó.¹

La búsqueda fue ardua y el resultado triste. Al parecer éste

1. Esto ocurrió el día 7 de septiembre de 1960.

había perdido la vida por los golpes que recibió en la caída. Como la muerte de Santana era la primera baja de nuestro Ejército de Liberación se decidió que la brigada llevase en su honor, como nombre, el número 2506.

A los dos días de la muerte de Santana llegó a Helvetia un autobús cargado con catorce pilotos más y unos treinta alistados de infantería; estos últimos siguieron rumbo a Trax.

En este grupo vino un norteamericano de mediana estatura, rubio de ojos azules, que hablaba un español casi perfecto. Dijo llamarse "Jim", cosa que nadie creyó, pero ya nos íbamos acostumbrando a este jueguito de seudónimos. *Jim* ordenó a los *cadres* que nos reuniesen a todos pues tenía algo importante que comunicarnos. Ese día se nos hizo saber oficialmente que en las cercanías de la ciudad de *Retalhuleu*, cerca de la costa del Pacífico, en una zona llana, se estaban dando los toques finales a la construcción de una base aérea que llevaría por nombre Base Rayo, y que ya había varios equipos C-46 estacionados allí. Base Rayo, nos dijo, tenía las facilidades semejantes a una base de la fuerza aérea norteamericana, sólo que en menor escala. Finalmente nos comunicó que dentro de muy poco tiempo seríamos trasladados a esa Base donde estaríamos más cómodos. Agregando que si queríamos le hiciésemos preguntas, que él trataría de contestarlas hasta el punto donde supiera y pudiera.

Uno de nuestros pilotos, René García, preguntó:

—¿Cuáles son los tipos de aviones en que vamos a ser entrenados?

A lo que contestó *Jim*:

—Habrá aproximadamente tres transportes C-46, dos C-54 y unos cinco bombarderos medianos B-26 para el entrenamiento inicial y que no se había decidido aún entre los aviones de caza F-51 *Mustang* o F-4U *Corsair*, pero que uno de esos dos equipos nos sería asignado.

Prosiguió *Jim* diciéndonos que nuestro trabajo por el momento debería ser el de escoger entre nosotros mismos, con carácter provisional, a los jefes de nuestra organización, hasta tanto llegara Manuel Villafaña, exoficial de la Fuerza Aérea cubana, que era el escogido como jefe de nuestra Fuerza Aérea por el Frente Revolucionario y los consejeros norteamericanos.

Continuó informándonos que en los días subsiguientes llegarían más soldados de infantería y camiones de pertrechos, pidiéndonos cooperáramos a la descarga y almacenamiento de

los materiales ya que no contábamos con muchos hombres por el momento.

Al día siguiente, Leslie Nóbregas, en su carácter de segundo jefe de la Fuerza Aérea, nos reunió a todos, explicándonos los cuadros ejecutivos de nuestra organización, y después de conjeturas se llegó al acuerdo de los siguientes cargos provisionales:

Ayudante	Mario Zúñiga
Jefe de Operaciones	Luis Cosme
Segundo Jefe de Operaciones	René García
Jefe de Mantenimiento	Mario Tellechea
Jefe de Seguridad	Eduardo Ferrer
Jefe de Escuadrón de C-54	O. Alvarez Builla
Segundo Jefe de C-54	José Pérez Menéndez
Jefe de Escuadrón de C-46	Juan Pérez ¹
Segundo Jefe de C-46	Pedro Etchegoyen
Jefe de Bombarderos B-26	José A. Crespo
Segundo Jefe de B-26	Joaquín Varela
Jefe de Personal	Leonardo Seda
Jefe de la Sección de Radio	César Luaicas

La decisión de designar a cada uno de los oficiales ejecutivos fue tomada conforme al criterio de que aquellos con mayor experiencia eran los más indicados a servir de dirigentes y con esto en mente se llevó a cabo la selección. Todos los cargos fueron ratificados por unanimidad.

Después fueron asignados los pilotos a los distintos escuadrones, teniendo en consideración las horas de vuelo y la experiencia en los equipos antes mencionados. De ahí que casi todos los que habían sido pilotos militares anteriormente fueron asignados a las tripulaciones de los bombarderos y consecuentemente los demás pilotos civiles y militares fuimos emplazados en los escuadrones de transporte. Yo fui designado como capitán en el escuadrón de C-54.

Como ya la Base Rayo estaba en los preparativos finales para nuestra recepción, se encargó a Mario Tellechea y a Esteban Echevarría que sirvieran de enlace entre la finca Helvetia y la Base. Para esta función se les pidió que usasen los seudónimos de "Charlie" y "Steve", respectivamente. Los dos comenzaron a dar viajes diarios de un punto a otro y así nos

1. Nombre ficticio de un piloto que no quiso aparecer en este libro con su nombre verdadero.

mantenían informados del progreso que se iba realizando en la misma. Según supimos entonces, ésta se encontraba situada a unos tres kilómetros de la ciudad de *Retalhuleu*, que contaba con una población de unos 30,000 habitantes. Base Rayo estaba ubicada en un terreno llano y la costa del Pacífico quedaba a 33 kilómetros.

Una mañana me desperté con un intenso dolor de muelas. Varios compañeros que me habían observado me dijeron que tenía la mejilla derecha inflamada; ya para el mediodía el dolor había aumentado y aprovechando la ocasión de que *Jim* se encontraba entre nosotros, le pregunté si había algún dentista en la Base Trax. Este me informó que todavía no, pero que me llevaría a la ciudad de *Retalhuleu*, donde todo el tiempo tenía que hablar en inglés y que las traducciones al español las haría él.

Abordando el *jeep* recorrimos loma abajo el trayecto hasta la ciudad. Una vez allí no me sentía en condiciones de observar ni de analizar sus detalles, puesto que el dolor se agudizaba por segundos, agravado éste más por el repentino cambio de presión.

Detuvo *Jim* el *jeep* en una casa que tenía un letrado de "Dentista" (pasando por alto el nombre del "doctor"), pues en aquel momento me importaba un bledo. A los pocos minutos y después de haber hablado con la enfermera, nos encontrábamos en el interior de la consulta, la cual me causó una impresión de pavor ya que los instrumentos visibles parecían de la época medieval.

Después de *Jim* explicarle al doctor, éste me sentó en una vieja silla de mimbre, procediendo al examen de la dichosa muela; se dirigió a él diciéndole que había que proceder a extraerla inmediatamente; éste me lo tradujo al inglés, a lo que contesté simplemente: —*Okey*. Inclinandome hacia atrás, abrí la boca en la que el dentista aplicó una inyección que de anestesia prácticamente tenía nada más que el nombre; al cabo del rato, las tenazas, moviéndose de un lado al otro partieron la corona de la muela y el resto fue sacado a cincel y martillo.

Desde ese día, cada vez que oigo a un hombre hablar de los grandes dolores que produce una patada en eso que llaman las partes (pero que no sirven si no están enteras), sonrío, y me digo para mis adentros: "¡Bien se ve que a este señor no le han sacado una muela a martillazo limpio!" El viaje de regreso fue peor aún. Los días sucesivos traté de hacer reposo pues

la cara me quedó bastante inflamada. Elmo García, que fungía de cocinero, se portó conmigo como un hermano, pues cada dos horas me traía religiosamente un tipo de duro frío ("Cucúe") que solía venir dentro de una bolsita plástica y esto era lo que usaba a manera de bolsa de hielo para mitigar la hinchazón y el dolor.

A los catorce días de nuestra estancia en Helvetia recibimos la noticia de que la Base había sido terminada y que seríamos trasladados al día siguiente.

A algunos el júbilo le dio por la vena jocosa y esa noche, víspera del traslado, después de apagarse las luces, alguien tiró un huevo que fue a hacer blanco perfecto en la cara de uno que ya dormía plácidamente. La respuesta fue de varios huevazos. Esta última andanada hizo blanco en justos y pecadores, cosa que provocó un pequeño escándalo. Las luces, se encendieron, los *cadres* se asomaron y nos informaron que la "fiestecita" había terminado. Pero, al poco rato de apagarse las luces hubo otro bombardeo con posturas de ave, y esta vez culminó en un zafarrancho a huevazos y un escándalo de tres pares de . . . huevos.

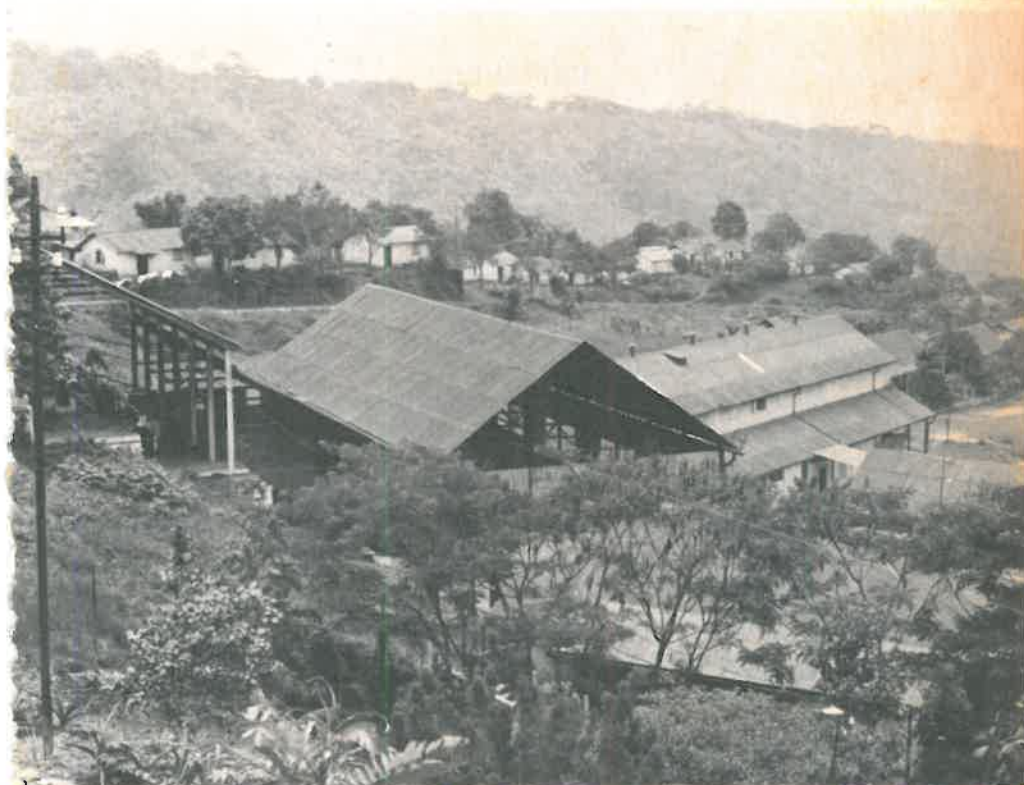
Las luces se encendieron una vez más y la voz de mando fue:

— ¡Ateeeención!

Nos hicieron formar en filas de cinco en fondo en las afueras del edificio. La noche estaba oscura como boca de lobo y por toda iluminación teníamos el rayo de luz de la linterna que portaba uno de los *cadres*. Ordenaron paso doble y nos llevaron loma abajo. Cuando nos alejamos del granero se perdió la tenue luz del interior de éste y ya nadie veía más allá de sus narices. Todo el mundo iba corriendo agarrado al brazo del de al lado, pues se sabía que a los lados de la carretera había unos precipicios muy respetables. Unos metros adelante corría el instructor con la linterna indicando un fino hilo de carretera. A cada rato la luz se desviaba y mostraba la empinada pendiente de un barranco. Diez minutos más tarde se ordenó un alto, media vuelta y paso doble loma arriba hasta el granero. Hubo tropezones, caídas, mentadas de madre y cosas por el estilo. Al regreso, ya exhaustos y jadeantes, alguien se quejó de almorranas; otros, de tendones encojidos, tobillos torcidos y yo, personalmente, recuerdo que la encía alrededor del lugar donde me habían extraído la muela unos días antes, comenzó a sangrar y temí una hemorragia que, por suerte, no llegó a producirse. Es de suponer la clase

de trastorno que causó este ensayo de infantería-novatada entre los sedentarios pilotos acostumbrados a pasarnos la vida sentados del carro al avión y del avión al carro; de ahí esa típica tendencia a la "*dolce vita*" comparable únicamente a la vida de los toreros.

Sin más, se volvieron a apagar las luces y nadie osó producir sonido alguno, hasta el nuevo día en que en horas de la mañana partíamos en autobuses hacia la Base Rayo.



SECADEROS DE CAFE. FINCA HELVETIA.

BASE RAYO

CAPITULO I

Los días que pasamos en Helvetia estuvieron plagados de molestias y vicisitudes propias del período de adaptación por el que estábamos pasando. Sin embargo, a pesar de los altibajos que tuvo nuestra estancia en el cafetal convertido en cuartel, no todo fue penoso. Hubo buenos ratos. Recuerdo claramente que la mañana en que nos disponíamos a ser trasladados a la recién construida base, sentí una extraña sensación al alejarme de aquel recinto entre montañas y selvas.

Mientras el autobús que nos conducía daba tumbos pendiente abajo hacia Base Rayo, fui repasando los recuerdos recientes de aquellos días. La finca había sido un lugar de gran tranquilidad y los únicos que andábamos con el ajeteo de la carga y descarga de material éramos nosotros; como no era temporada de cosechar café, el molino y los secaderos habían estado desiertos durante nuestra pasada y salvo uno que otro indio que veíamos pasar con un haz de leña a cuestas, o un racimo de plátanos, no habíamos visto mucho movimiento. Me acordé de la iglesita que estaba situada en el tope de una colina en el extremo opuesto al granero, y como para ir de un punto a otro era necesario caminar casi un kilómetro por el terraplén que hacía de calle principal entre las casas de los indios, cuando llovía (y mucho que llovió el tiempo que estuvimos allí), el terraplén se convertía en un pantano.

A medida que nos alejábamos, la memoria iba refrescando escenas que apenas si les presté atención al verlas: las indias lavando la ropa en un lavadero comunal bajo un tinglado de planchas de zinc, los animales que campeaban por todo el lugar, la gran variedad de pájaros y flores, el denso follaje que

nos rodeaba como una inmensa cortina verde, los *chalets* de los dueños de la finca que tenían un estilo puramente suizo, muy de acuerdo con el nombre del lugar.

La conversación en el autobús se iba haciendo más animada por minuto respecto a la Base que íbamos a estrenar. Al cabo de unos cuarenta y cinco minutos de viaje por aquel camino estrecho que tenía unos tramos malos y otros peores, entramos con una carretera asfaltada y en el entronque notamos que un letrero decía "*Retalhuleu*"; la distancia, que ahora no recuerdo con exactitud, era de unos tres kilómetros. El autobús tomó una ruta alterna que pasaba por las afueras del pueblo, puesto que por razones de seguridad no convenía que fuéramos vistos. Ya yo había estado en "*Reu*" (como llaman los de allí a *Retalhuleu* por abreviar) pero, como había ido el día de la muela no atiné a fijarme mucho. No obstante, por lo poco que llegué a ver recordaba que era una ciudad algo parecida a las del interior de Cuba; tenía un parque lleno de árboles, gente de campo con sombreros y botas, automóviles viejos, carretones tirados por caballos, una iglesia con dos torres, aceras estrechas y, sobre todo, me llamó la atención en forma especial la abundancia de colores brillantes. Las fachadas de comercios y casas particulares por igual estaban pintadas de colores algo subidos, entre ellos azules como de añil, rosados que encandilaban la vista, amarillos intensos y muchos techos de tejas en los que se mezclaba el color terracota de las recién colocadas con el naranja-pálido-grisáceo de las que llevaban décadas, tal vez siglos a la intemperie.

Debimos haber pasado cerca del mercado, pues en una encrucijada a la salida de un caserío por donde pasábamos vimos gran cantidad de indios cargados de bultos y canastas que iban todos en una misma dirección. Más tarde confirmaríamos que, en efecto, el mercado quedaba a muy corta distancia de aquel cruce. También la Base quedaba muy cerca, pues a los pocos minutos llegamos a un camino que se desviaba a la derecha de la carretera. Allí doblamos y metros adelante un soldado que hacía guardia dentro de una garita nos salió al paso colocándose frente a los portones de una alta cerca de madera, junto con otros compañeros que estaban a orillas del camino. Eran tropas guatemaltecas que estaban destacadas en calidad de guardias en todas las entradas de la Base. El *jeep* de *Jim* iba delante de nosotros y ellos fueron los que comunicaron a los guardias la orden de entrada. Los que

abrieron los dos enormes portones eran dos soldados de aspecto juvenil y poco corpulentos.

A todo lo largo de la Base había una cerca de madera de siete pies de alto que impedía la vista desde la carretera que en dirección sur conducía a la playa de *Champerico*, situada en las costas del Océano Pacífico. Los tres costados restantes quedaban rodeados de selva densa que dificultaba el paso.

La Base en sí estaba bien dotada, tenía una pista de gravilla asfaltada de 4,800 pies de largo, a 656 pies sobre el nivel del mar, orientada en dirección nor-noreste, sur-suroeste en los 220°-040° y tenía una zona de estacionamiento bastante amplia. Lo primero que vimos fue un avión de transporte C-46.

Cualquiera que conozca un poco de geografía sabrá que Guatemala está en Centroamérica y que tiene costas en ambos océanos, el Pacífico y el Atlántico, o la parte de este último conocida como Mar Caribe. Cuba queda al este de Guatemala y la base nuestra fue construida lo más al oeste de Guatemala que se pudo, de manera que la distancia entre la Base y la isla de Cuba fuese la mayor posible. La pregunta que se hacía obvia era el porqué de tal idea; la respuesta que me dieron a mí, cuando aquello y muchos años después fue la misma: "Para evitar la posibilidad de un ataque aéreo por parte de la fuerza aérea comunista de Cuba". En cuanto a la sabiduría que pueda encerrar una medida táctica preventiva como ésta, me abstengo de opinar.

En el centro de la Base había un moderno edificio de mampostería y frente a él estaba la rampa de estacionamiento. Por el fondo de este edificio había tres barracas de piso de concreto y techo de zinc. La primera tendría unos cuarenta metros de fondo y delante un inmenso tanque de agua que sobresalía por el techo. La segunda y tercera tendrían aproximadamente sesenta metros de largo y estaban separadas entre sí por un área de recreo.

Cuando los vehículos se detuvieron salimos a recorrer nuestra nueva residencia con curiosidad.

La barraca 3 tenía en un extremo la habitación destinada al Jefe de la Fuerza Aérea; a su lado una oficina para uso del mismo; a continuación la sala de operaciones de vuelo que contaba con dos largas mesas, una veintena de sillas, mapas y pizarras; después venía la enfermería con seis camas y equipos médicos; por último el cuarto de baño dotado de diez duchas con media pared entre cada una; detrás de éstas y en

la misma disposición las letrinas, y en la pared interior los lavabos.

La barraca 2 estaba dividida en cuatro secciones: la del frente que estaba destinada al personal del escuadrón de transporte C-46, la segunda parte a los instructores norteamericanos, la tercera al personal del escuadrón de bombarderos B-26 y la cuarta al escuadrón de transporte C-54.

Volviendo a la primera barraca, ésta estaba destinada al personal de tierra y los P.D.O.¹ (oficiales de salto de paracaídas); en una parte al final estaba la habitación que serviría de capilla y la que ocuparía el capellán Cipriano Caveró.



BARRACAS EN BASE RAYO.

En aquel grupo de edificios había uno muy pequeño. Digamos que ocuparía un área de cuatro metros cuadrados y estaba pegado a un lado de la barraca 3. Este guardaba el generador eléctrico que abastecería de energía a la Base en casos de fallos de la planta del pueblo, lo cual ocurriría con bastante frecuencia durante aquellos próximos meses.

A lo largo de la pista había una serie de naves que tenían las siguientes funciones: en una se almacenaban los suministros, en otra funcionaba la lavandería, en la otra el taller de mantenimiento; le seguía el cuartel de los P.D.O. que era donde se empacaban los paracaídas y bultos de pertrechos que serían lanzados sobre Cuba, y mucho más adelante,

1. P.D.O.: Del inglés, Parachute Drop Officer.

medio internado en la maleza, el polvorín.

El edificio principal tenía por el frente una pared de grandes ventanales que llegaban desde el piso hasta el techo. En esta parte estaba el comedor y el "*mezzanine*", los que estando rodeados de cristales, más parecían parte del restaurante de un hotel que un comedor militar. A un costado de éste se encontraba la cocina, grande y moderna, provista de unos congeladores donde cabían varias reses descuartizadas. Por el lado opuesto quedaba la torre de control con sus tres pisos. En la planta baja radicaba el mando de la Base entera, pues allí era donde se encontraban las habitaciones y oficinas de los instructores norteamericanos y un pequeño arsenal equipado con armas ligeras para el personal de la Base. En el segundo piso había una habitación repleta de radios; allí no teníamos acceso ninguno de nosotros los cubanos, ni siquiera el jefe de la Fuerza Aérea, Manuel Villafaña. Según supimos, desde aquel cuarto se mantenía contacto directo con Washington 24 horas al día. Coronaba el edificio la torre de control.

CAPITULO II

Nos demoramos tres días en ubicarnos en las barracas, organizar nuestras pertenencias y familiarizarnos con las instalaciones. Hecho todo esto nos mandaron a reunir una tarde en el comedor. El que fungía de jefe de la Base, un norteamericano que se hacía llamar "*Billy Bell*", nos informó que el entrenamiento del escuadrón de transporte C-46 comenzaría al día siguiente con escuela de tierra hasta que nos hubiéramos compenetrado lo suficiente con los manuales de este equipo y que a la semana daría inicio a las prácticas de vuelo.

Billy Bell era un hombre de unos cuarenta años de edad, estatura mediana, pelo rubio y ojos azules. Hablaba en voz baja, con tono enronquecido. Su rostro estaba desprovisto de expresión. Sus modales eran lentos y parsimoniosos, sin ademanes. En conjunto daba la impresión de ser una persona fría y poco afectuosa.

En la misma reunión habló otro norteamericano. Este decía llamarse "*Jack*". Era el encargado de los suministros y del personal. Empezó por decirnos que por el momento había dos cocineros en la Base, y señalando a otros dos norteamericanos que estaban allí los presentó. "*Red*" era pelirrojo y descarnado con una cara colorada como un tomate; "*Jumbo*", el otro, un individuo que andaba cerca de las trescientas libras y que adornaba su expresión risueña con un tabaco en una esquina de la boca. Tras las breves presentaciones, *Jack* continuó su discurso. Flemáticamente siguió diciendo:

—Como no hay por el momento personal guatemalteco suficientemente investigado por nosotros y hasta tanto esto no suceda, ustedes, señores, tendrán que trabajar como pinches de cocina, limpiar todas las instalaciones incluyendo las letrinas . . .

Enseguida hubo varias manos en alto y detrás se sucedieron

las preguntas de los interesados; todos estábamos ansiosos de saber qué tiempo se demoraría “clarear” a los guatemaltecos. La respuesta fue una retahíla de “poco más o menos”, “se supone”, “aproximadamente” y otras del género que de tan bien ensartadas que nos las dieron, tal parecía que aquello se trataba de la venta de una casa en que *Jack* era el corredor: El parecía sentirse muy cómodo con aquella retórica imprecisa; nosotros, por el contrario, habíamos quedado con las caras estupefactas al descubrirnos convertidos en oficiales-ordenanzas.

Justo a la mañana siguiente emprendimos nuestra labor “estratégica” optando por un plan de turnos rotativos. El trabajo creó la necesidad de dividir al grupo en tres tipos de patrullas: los K.P. (del inglés, *Kitchen Patrol*) o ayudantes de cocina; los L.C. (del inglés, *Latrine Cleaners*) o limpiadores de letrinas y los D.C. (del inglés, *Dust Cleaners*) o los limpiadores de polvo.

Además de estos tres ostentosos cargos, también teníamos la obligación de cargar y descargar los camiones que abastecían el campamento.

En esta labor de mantenimiento comenzaron los primeros síntomas de orgullo de clase, llegando incluso a establecerse una competencia extraoficial entre los grupos de distintas procedencias. Los que antes habíamos sido civiles nos esmerábamos por demostrar orden y pulcritud. Los de extracción militar se caracterizaban por el afán riguroso que ponían al colocar el servicio de comedor, organizando las mesas en perfecta formación, situando las botellas de *catsup*, azucareras, saleros, etc. . . . equidistantes y al alcance de todos. De entre los grupos, los que se llevaban al resto en meticulosidad eran los exoficiales navales. Cuando le tocaba a la gente de la marina, el comedor era algo digno de admirar; hasta flores cortaban para adornar el lugar. Joaquín Varela llegó a poner un letrero en el comedor en el que se leía:

*Esta mesa ha sido servida por miembros de la Marina.
Condúzcase como un caballero y como un oficial.*

El entrenamiento comenzó a los pocos días. Por las mañanas teníamos clases en el campo de tiro situado detrás de las barracas. Allí nos enseñaron a manejar ametralladoras *Thompson* y M-3, carabinas M-1 y pistolas de calibre 45. Los compañeros que eran militares profesionales nos adiestraban

en las voces de mando, movimientos de escuadra en marcha y todo lo relativo a la postura airosa característica de un militar. Estando en prácticas una mañana, Mario Zúñiga, que había sido cadete modelo en Cuba, daba órdenes y vociferaba mandos a diestro y siniestro moviendo los pelotones que componían nuestro pequeño ejército como por arte de magia. De pronto, en medio de las maniobras, se dirigió a nosotros diciendo:

—A ver, un voluntario que se sienta ya capacitado para dirigir el pelotón.

Nadie respondió, entonces Mario dijo:

—Voy a escoger un “voluntario” . . . tú mismo, Ponzoa, párate aquí a mi lado y mueve el pelotón alrededor del edificio.

Gustavo dio varios pasos al frente y asumiendo un tono ferozmente autoritario rugió:

—Pelotón, atención, derechaadré . . . En su lugarrr, ¡march! . . . uno, dos, tres, cuatro . . . (Gustavo, en su nuevo rol de sargento, se había confundido en las voces de mando y en vez de gritar el consabido “de frente, marchen” había dado la voz “En su lugar, marchen”. Todos empezamos a marcar el paso, pero sin movernos del lugar donde estábamos parados. Gustavo de lo más turbado, no atinaba a comprender cuál había sido su error y se desesperaba. Por fin, cuando se le acabó la poca ecuanimidad que le quedaba, dijo:

—Denle, muchachitos, coño, vamos, vamos . . .

Las carcajadas estallaron como una bomba y el pobre Gustavo, por su ineptitud como líder, fue penitenciado por Mario a cincuenta planchas y tres guardias nocturnas consecutivas.

El entrenamiento en los aviones de transporte comenzó conforme se nos había avisado. Más que entrenamiento se trataba de un reentrenamiento, pues todos los que componíamos los escuadrones de transporte C-46 y C-54, teníamos experiencia en ambos equipos, sólo que necesitábamos aprender el procedimiento al estilo de la Fuerza Aérea americana. Como resumió alguien, “cada maestro tiene su librito”.

Entre los primeros en realizar las prácticas estaba el capitán Manuel González, quien por muchos años había volado C-46 en las Aerovías Q, una de las líneas aéreas cubanas. Una mañana notamos que González realizaba un aterrizaje muy brusco, el cual dañó el tren de aterrizaje del avión. *Billy Bell* actuaba como instructor; sucedió que en el momento del aterrizaje al capitán González, por el esfuerzo físico que hizo

al mover los controles, se le hernió el diafragma, perdiendo momentáneamente el control del avión, que se precipitó a tierra quedando parcialmente inutilizado. González, que era uno de los pilotos de mayor edad entre nosotros, no volvió a volar más. Al poco tiempo fue evacuado del campamento e internado en un hospital de la Florida donde lo operaron, no regresando a los campamentos, pues tuvo que permanecer en reposo por varios meses.

A fines del mes de septiembre se preparaba la primera misión de abastecimiento aéreo. El propósito era suministrar armas y demás pertrechos a las guerrillas que se encontraban operando en la zona del Escambray, cerca del pueblo de Trinidad, en el centro de la isla de Cuba y hacia la costa sur.

Para esta misión los instructores norteamericanos escogieron una tripulación compuesta por Orlando Alvarez Builla, en calidad de capitán, Leslie Nóbregas, de segundo al mando, Alberto Alberti en facultad de navegante y García Rubio quien sería el radio-operador. Además irían tres P.D.O. Salieron en un C-54 en horas de la tarde con instrucciones de efectuar el *drop*, o lanzamiento, a las doce de la noche. Todos los que estábamos en la Base acudimos a la pista a presenciar el despegue del avión. Hubo una gran alegría, pues ésta era la primera misión de guerra que realizaba la aviación contra el régimen castrista. Al perderse de vista el avión nos retiramos deseando el éxito de aquella misión que se suponía debía estar de regreso en horas de la madrugada.

Amaneció el día siguiente y nada; pasó el mediodía y lo mismo; ni una noticia sobre ellos. Hacia el atardecer aún no daban señales de vida. Alrededor de la pista había varios grupos donde se hablaba entre las sombras de la tarde y se miraba al cielo escrutando cada nube en pos de un rayo de esperanza. Cayó la noche y ya el pesimismo iba ganando la partida. Las especulaciones se hacían cada vez más oscuras. Algunos suponían que habían sido derribados; otros, con un último reducto de fe, alegaban la posibilidad de que se hubieran encontrado en la necesidad de efectuar un aterrizaje forzoso en otro lugar. A las nueve de la noche recibimos la noticia. El avión había sido tiroteado sobre el Escambray. El fuego antiaéreo había destruido un motor. Para colmo, al regreso, el mal tiempo había complicado el vuelo y fue obligatorio hacer un aterrizaje de emergencia cerca de la costa mexicana. Cuatro días más tarde por mediación del mayor

Antonio Batres¹ de la Fuerza Aérea Guatemalteca y piloto personal del presidente Ydígoras Fuentes, regresaron nuestros compañeros a la Base. Nos contaron con lujo de detalles cómo habían pasado aquel mal rato y cómo el gobierno mexicano, so pretexto de falta de documentación, se había incautado el C-54.



CORONEL ANTONIO BATRES (F.A.G.)

Por aquellos días se produjo otro caso desalentador y fue que el capitán Pérez Menéndez y un instructor norteamericano estaban volando otro C-54 entre las montañas en los alrededores de la Base, cuando una de las alas chocó contra una ladera partiéndose una tercera parte de ella. La consecuencia fue un aterrizaje forzoso inmediato sobre las arenas de la costa a unos kilómetros de Champerico. Aunque no hubo bajas, uno de los pilotos cubanos que se hallaba a bordo en

1. Actualmente, Coronel Antonio Batres.

calidad de observador resultó lesionado teniendo que ser evacuado a un hospital en los Estados Unidos.¹

Los tres incidentes anteriores, es decir, la pérdida parcial del C-46 y la total de los dos C-54 ocasionaron gran disgusto entre nosotros, con el correspondiente recelo de los consejeros tocante a nuestra capacidad para futuras acciones. Ya se notaba un pequeño antagonismo entre los instructores norteamericanos y las tripulaciones cubanas. Sin tratar de justificar los accidentes ocurridos, es preciso anotar que en dos de los casos, los norteamericanos actuaban de instructores y los cubanos de alumnos, recayendo la responsabilidad del avión sobre los primeros, ya que, como capitanes-instructores, tenían la última decisión en sus manos.

En la misión al Escambray también hubo una serie de factores técnicos que complicaron la situación. Primero, es preciso señalar que el mal tiempo reducía la visibilidad e impedía que el navegante pudiese tomar fijaciones celestes para determinar la posición, y en segunda, la pérdida de un motor anuló un cuarto de la potencia obtenible que era necesaria para completar el trayecto desde el Caribe hasta el Pacífico, tramo que requería una subida a 14,000 pies sobre el nivel del mar para poder sobrevolar los picos de la cordillera.

Días más tarde se destruyó totalmente otro C-46. Esta vez no había cubano alguno a bordo y esto mitigó la fricción un poco, pues como sentencia el dicho: "Esas cosas pasan en las mejores familias".

Dentro de todo aquel mal rato se produjo una anécdota serio-simpática y consistió en lo siguiente:

Nuestro capellán Cavero, había bendecido todos los aviones, colocando un crucifijo en la puerta interior de la cabina de mando. Fausto Gómez, dejando a un lado el respeto al cura, le había dicho:

—Cavero, el "Bravo tuyo" (refiriéndose a Dios), te está fallando . . . ya se han caído varios aviones y el próximo que llegue lo voy a bendecir yo.

El padre Cavero sonreía como perdonando aquella blasfemia de *Felo Bemba*.

Una mañana llegó un C-54 que fue asignado al escuadrón; *Felo Bemba*, ataviado con pañuelos de distintos colores y usando unos polvos confeccionados por él, procedió a la cere-

1. Diez años después de este incidente estaba yo de vacaciones por Guatemala con mi esposa María y volando sobre la costa vimos los restos del fuselaje del C-54, aunque convertido en vivienda de una familia india.



UNO DE LOS C-46 EN BASE RAYO.

monia del bautizo “Lucumí” bailando una danza extravagante alrededor del “pájaro de hierro”. Los que observábamos aquel espectáculo reíamos a carcajadas, mientras que los consejeros norteamericanos con los ojos desorbitados, parecían como si hubieran perdido el habla. A la terminación del rito, *Felo* se viró hacia nosotros gritándonos:

—Sigán comiendo “miedda”, pero ya verán que este “jamenco”¹ no va a venir abajo.

El capitán Fausto Gómez (E.P.D.), cada vez que volaba una misión amarraba un pañuelo negro en el control de mando de su avión, cosa que tranquilizaba al resto de su tripulación.

1. “*Jamenco*” (caballo) derivado del castellano “jamelgo”.

CAPITULO III

En el principio las prácticas de disciplina militar y el entrenamiento aéreo iban acoplados con las labores de limpieza y cocina, así como la descarga y almacenamiento de los materiales que llegaban a diario a la Base. Mientras esto se repetía día tras día, los instructores norteamericanos diseñaron y mandaron a construir con mano de obra guatemalteca una pequeña casita entre las naves de mantenimiento y la del "Supply Room" (almacén de suministros). Terminada la construcción colgaron en la puerta un letrero que decía: "Club", y debajo con letras más pequeñas algo que los cubanos consideramos ofensivo "*Classified Personnel Only*" (Personal clasificado solamente). Todavía si aquel local fuese un área de seguridad se comprendía el letrerito discriminatorio, pero tratándose de un área de esparcimiento, aquello constituía un insulto, pero ésta era solamente una de las tantas asperezas que habría de limar el tiempo.

Después de las diez de la noche, hora declarada de "silencio", nos retirábamos a nuestras barracas desde donde oíamos la gritería que formaban nuestros instructores en la "casa club", donde contaban con gran variedad de bebidas y sobre todo cerveza que se consumía en cantidades considerables. De aquellos primeros días nos quedó una "frasecita" oída de los labios del propio *Billy Bell*, resonando dentro con mucha insistencia y que oiríamos con alguna frecuencia; era grosera y despectiva, que nos dolía a todos; la "frasecita" era "*The fucking Cubans*". Por supuesto que nosotros al referirnos a ellos usábamos calificativos de la misma calaña, pues si en algo es rica nuestra lengua española, es en eso.

Hasta cierto punto se comprendía que ellos tuviesen sus razones para formar tanto alboroto, pues estando confinados en aquella Base, en un país extraño, tan alejados de la ciudad y en las condiciones de vida aquellas, cualquiera necesita for-

mar un poco de escándalo para desahogo. Por las noches se ponían a cantar y daban unos gritos tremendos. Tal parecía que lo hacían para desquitarse de las inhibiciones y represiones que les imponían sus posiciones. Con frecuencia en mis labores de limpieza me encontraba las letrinas embarradas, pues en sus borracheras venían a dejar allí los alimentos a medio digerir que sus organismos rechazaban. Un día, muy en la mañana, me tropecé con uno que parecía dormir al pie de una letrina. Lo ojeé y descubrí que tenía un enorme chichón en la parte posterior de la cabeza. Pedí ayuda y entre varios lo llevamos a la enfermería donde fue curado de su lesión, la cual había sido el resultado de un resbalón con una "cáscara de whiskey".

Me había sido encomendada, en mi carácter de jefe de Seguridad, la obligación de recibir los transportes C-54, que llegaban al amanecer con nuevos alistados. Primero les dábamos la bienvenida y de ahí los llevábamos al comedor a desayunar tras lo cual los enviábamos en camiones a la Base Trax. Estas llegadas eran irregulares y se producían con frecuencia de dos a tres veces por mes. En cada viaje arribaban unos cincuenta hombres, de los cuales algunos se quedaban con nosotros en la Fuerza Aérea y el resto seguía hacia las montañas.

En esta posición que estaba ocupando tuve la oportunidad de observar la gente que componía la Brigada; eran cubanos de todas las edades, de todas las esferas sociales y niveles educacionales, gente de todo tipo de inclinaciones políticas que procedían de todas partes de la Isla. Me llamaba la atención en forma especial la gran diferencia de edades. Los había de dieciséis años y de sesenta también. Por lo general ponían cara de asombro al oír mi: "Bienvenidos a Guatemala". Los que aún tenían aspecto soñoliento al apearse del avión, al oír esto, reaccionaban con asombro.

Después del desayuno abordaban los camiones y ya no los volvíamos a ver. En esto sería injusto de mi parte omitir que había un entusiasmo colosal entre aquella gente que llegaba de Miami. Este entusiasmo prendía contagiosamente y nosotros los de la Fuerza Aérea cada vez que veíamos pasar un grupo rumbo al campamento de infantería nos sentíamos más identificados con aquella causa que era la de todos.

En los reentrenamientos de C-46 estaban, además de *Billy Bell*, un tal "*Seig Simpson*" y "*Doug*". En las prácticas de C-54 teníamos dos instructores a quienes conocíamos sola-

mente como “*Jack*” y “*Hoyt*”. Ambos tenían gran experiencia en este equipo y una habilidad muy por encima del promedio; con ellos volé unas diez horas.

Hicimos las prácticas de aterrizajes y emergencias en la base de San José, que fue donde tocamos tierra al llegar a Guatemala.

El jefe de los pilotos norteamericanos era un tal “*Billy Carpenter*” y nuestro jefe de operaciones era el capitán Luis Cosme, que había sido oficial de la Fuerza Aérea cubana y también piloto de la Compañía Cubana de Aviación. Como jefe de navegantes teníamos un norteamericano de unos cuarenta años, que era una persona muy agradable y gozaba de nuestra simpatía. Con él nos encontrábamos frecuentemente en el comedor y en otros lugares donde conversábamos. Nos contó que había peleado en Corea donde cayó prisionero de los comunistas quienes le extrajeron todos los dientes y muelas, uno por uno, sin anestesia para obligarlo a dar información militar. Al hacernos el cuento se sacaba las dos *cajetillas* de dientes postizos y nos decía con orgullo: “*Pero, no hablé.*” Su verdadero nombre lo ignoro, pero allí se hacía llamar “*Stevens*”.

Tras el fracaso de la primera misión y los accidentes subsiguientes hubo lapsos de tiempo en los que no se habló más de misiones de abastecimiento, lo cual nos comenzó a preocupar a todos. El suspenso terminó a mediados del mes de octubre cuando *Stevens* me llamó pidiéndome que reuniera al grupo de la gente que más conocimientos tuviera en el campo de la navegación aérea para someternos a un examen. Le pregunté que cuántos navegantes se iban a necesitar y me respondió que sólo tres, pero que quería que fueran los tres más experimentados.

Esa misma tarde tenía formado el trío. Eramos Alberto Alberti, quien había sido instructor de navegación aérea en la Escuela de Aviación Naval de Cuba; Gustavo Ponzoa y yo, que habíamos volado como navegantes de la Compañía Cubana de Aviación, durante varios años en la ruta Habana-Madrid.

Stevens nos reunió esa noche en la oficina del *mezzanine* y allí nos dio unos cuestionarios con problemas de navegación. Cuatro horas más tarde, durante las cuales él iba revisando los exámenes a medida que se los íbamos entregando, *Stevens* tiró los papeles sobre la mesa y dijo abruptamente:

—¿Quién carajo le habrá dicho a esta gente (refiriéndose a

sus colegas norteamericanos) que ustedes no están capacitados? ¡Ahora mismo voy a aclarar estas patrañas!

Al despedirse nos dijo, muy caballerosamente por cierto, que le apenaba habernos hecho pasar aquel mal rato. Le sonreímos diciéndole que no se sintiera mal por aquello; que le agradecíamos su gentileza, ya que nosotros habíamos sentido un placer en demostrar nuestra capacidad profesional. Con esto quedaba zanjada la cuestión estrictamente técnica y nos podían tratar de igual a igual, pues en realidad la navegación aérea no es más que una, y si hay diferencias es solamente en el idioma.

Al otro día *Stevens* me fue a buscar a la barraca para informarme que un grupo de instructores de la Base, entre ellos *Billy Carpenter*, querían hablar conmigo de un proyecto que tenían entre manos. Me vestí a la carrera y fuimos para la torre de control a la que subía por primera vez.

Al pasar por la escalera frente a la puerta del segundo piso vi un letrero que decía "*Classified Personnel Only*"; seguimos de largo y más arriba, dentro de la bóveda de cristal del último piso, estaban *Billy Carpenter* y *Jack*. Este último uno de los instructores de C-54 que mencioné antes. Además de estos dos señores se encontraba allí un tal "*Howard*", norteamericano que fungía como jefe de seguridad. Este era un larguirucho de unos seis-tres, dentadura protuberante y una nariz ganchuda como pico de águila. Hablaba en tono muy bajo y arrastraba las palabras con una lentitud desesperante. Al verlo se me ocurrió describirlo mentalmente como un prototipo del "*Ugly American*", aunque fuera solamente por la fisonomía.

Las ventanas de la torre estaban cubiertas con una tela negra. Enseguida noté la frescura del aire acondicionado, una comodidad que pude apreciar cabalmente puesto que en mucho tiempo no había disfrutado de ella, pues el calor en la Base durante las horas del día era agobiante. Nos colocamos alrededor de una mesa y *Billy Carpenter* (a quien le habíamos endilgado el apodo de "Barriguilla") abrió con las siguientes palabras:

—Eddy, queremos poner a prueba una tripulación para que efectúe una misión nocturna, digamos de siete horas. Saliendo de la Base hacia la isla de Swan, para que al regreso hagan un *drop* sobre nuestro campo. Será planeada en su totalidad por ustedes y el *drop* deberá efectuarse a las doce de la noche, con un margen de cinco minutos. De esta forma po-

drán mostrarnos si están listos para este tipo de acción que requiere mucha exactitud.

—Hemos escogido como miembros de la tripulación a los siguientes pilotos: capitán *Juan Pérez*; copiloto, Sergio García; telegrafista, Vicente Blanco; P.D.O., Alberto Pérez, Luis Regalado y Otto Gener; navegante, tú. A bordo del avión irá un instructor en calidad de observador, quien permanecerá en silencio todo el tiempo, evaluando los procedimientos.

—Todo se hará como si fuera una misión real, con el correspondiente aislamiento de la tripulación completa durante veinticuatro horas anteriores al *drop*, tiempo que pasarán en el *mezzanine*, en contacto solamente con los instructores asignados por mí para la coordinación de la misión. Todo se hará exactamente igual que si se tratara de una misión verdadera, como serán en el futuro . . . ;si ésta sale bien!

Después cambiando el número de las misiones, cosa que me produjo una gran alegría interior, me dijo:

—Tú, como navegante, ¿te sientes capacitado para efectuar tres misiones consecutivas, a los efectos de convencerme a mí y a mis superiores de la precisión de ustedes?

—Puede usted estar seguro que las misiones serán ejecutadas con más exactitud de la que usted requiere. Ahora bien, me gustaría proponerle que si llevamos a cabo las misiones dentro de un margen de dos minutos y no cinco como usted pidió, entonces nos invite a todos los pilotos cubanos a unas cervezas y nos reconozca públicamente nuestro *standard* profesional.

—It's a deal, Eddy. (Trato hecho, Eddy).

El simulacro empezó al día siguiente de aquella conversación y durante una semana se hicieron las tres misiones, con todos los preparativos correspondientes: "*briefings*", grabaciones magnetofónicas y aislamiento previo. En la última nos acompañó el padre Cavero, quien logró convencer a *Billy Carpenter* para que lo dejara ir. El "persuasivo" cura se pasó todo el viaje rezando y cuando no lo hacía se ocupaba de traernos café a la cabina de mando.

El primer *drop* se efectuó a las doce y cuarenta segundos, el segundo a las doce y treinta segundos y el tercero a las doce y siete segundos. Al finalizar las tres pruebas, nuestros instructores quedaron más que satisfechos y todos en la Base nos pasamos tres días celebrando con cerveza.

Me parece conveniente recordarles que en la zona de Centroamérica donde nos hallábamos hay una cordillera de montañas que alcanza alturas hasta de 13,000 pies y esto requiere gran atención por parte de pilotos y navegantes. Además, en aquella época existían pocas estaciones de radio-navegación (radio-faros) de las que normalmente se utilizan para determinar las rutas aéreas. En algunas regiones no había ninguna y en otras no ofrecían garantías pues era común su funcionamiento intermitente debido a las fallas de energía eléctrica y a la costumbre de apagarlas por las noches a consecuencia del poco tránsito aéreo.

Tampoco contábamos con equipo de navegación "VOR", ni mucho menos "Dopplers", ni "Inertial".¹ En estas circunstancias teníamos que depender exclusivamente de la navegación celeste y finalmente logramos que se nos equipara de instrumentos de tipo "Lorán", lo cual hizo posible las misiones de larga distancia. Estas misiones solían ser de 1,600 a 1,800 millas náuticas, o sea el equivalente al cruce del Atlántico entre Bermuda y Santa María de Azores.

El "Lorán" es un aparato que funciona por medio de un sistema de estaciones que se acoplan en parejas. A una se le llama "dueña" y a la otra "esclava". Por la coincidencia de los mensajes que emiten cada una y el tiempo que demoran en interceptarse, el navegante puede determinar la posición periódicamente. El procedimiento es bastante complicado y no creo que venga al caso una larga y enredada descripción técnica. Me parece apropiado resumir la explicación agregando que el "Lorán" tiene un alcance de 2,000 millas sobre el mar y es más eficiente en horas de la noche cuando las condiciones atmosféricas están claras.

Consciente de la necesidad imperiosa que teníamos de este equipo, hice una solicitud pidiéndolo y no tardaron en enviarnos los instrumentos que fueron instalados en todos los aviones. Ahora sólo restaba entrenar al personal en su funcionamiento y eso demoró unas cuantas semanas. Haber entrenado al personal en navegación celeste en unos dos o tres meses resultaba imposible, de manera que el "Lorán" nos resolvió ese problema esencial. Primero volví a familiarizar a Ponzoa y a Alberti, quienes a su vez me ayudaron a entrenar al resto del personal. Esta vez fuimos los cubanos los instructores, pues ninguno de los norteamericanos, con excepción de Stevens, estaba compenetrado con el funcionamiento del equipo.

1 Ver Glosario.



TORRE DE CONTROL. BASE RAYO (RETALHULEU).

LUNA LLENA

CAPITULO I

En la mañana del cinco de noviembre de 1960, al terminar el desayuno, siguiendo la rutina de todos los días, me llegué hasta la sala de operaciones de vuelo que era el lugar donde se encontraban las pizarras con las órdenes del día. Al llegar, la vista se dirigió por fuerza de costumbre a la pizarra que tenía un letrero rojo que decía "*Misiones*". Aunque dicha pizarra hasta esa fecha se había usado una sola vez, cuando alguien llegaba al amplio salón siempre miraba hacia allí, pues sabíamos que el día que empezaran las misiones de abastecimiento regularmente sería en aquel lugar donde aparecería la ansiada información. Enseguida que entré percibí que había algo escrito y corrí a ver lo que decía. Cuál no fue mi sorpresa al leer entre los nombres el mío. Recuerdo que el informe era el siguiente:

El siguiente personal reportará a las 17:00 horas a la Torre de Control con sus equipos técnicos: Manuales, computadores, compás de medida, maleta de mapas, regla de distancia, etc.

TRIPULACION

Capitán	Juan Pérez
Copiloto	Sergio García
Navegante	Eduardo Ferrer
Radio Operador	Vicente Blanco
P.D.O.	Alberto Pérez y Luis Regalado

A mi lado llegó Sergio García y nos saludamos con una sonrisa de satisfacción, pues esta orden que contemplábamos en la pizarra no sólo significaba que habíamos dado la talla ante los ojos de nuestros instructores, sino representaba la oportunidad de poder hacer algo por Cuba, que era el único

aliciente que nos inspiraba a todos a seguir metidos en aquella tarea de sacrificios y privaciones. Minutos después estábamos todos los de la tripulación reunidos intercambiando expresiones de alborozo. En los rostros de cada uno de nosotros estaba pintada la alegría y la expectación. Mentiría si no dijera que había algo de preocupación dentro de todos, pero ésta era mínima en comparación al resto de las emociones que nos invadían.

Me dirigí a mi barraca para preparar los instrumentos que necesitaría para la misión. Después de tenerlo todo listo en el maletín de vuelo, escribí una carta a mi mujer y me fui a ver al padre Caveró. Los demás hacían, más o menos, lo mismo. A las tres y media me di una buena ducha y a las cuatro y cuarenta y cinco la tripulación entera estaba reunida en la torre.

Nos dieron entrada sentándonos alrededor de una mesa redonda. Los consejeros que nos darían el *briefing* ya estaban allí antes de llegar nosotros. *Billy Carpenter* inició el *briefing* oficialmente y se activó la máquina grabadora.

—El nombre de esta misión es "*Mad Dog*" (Perro rabioso). La tripulación está formada por . . . (y leyó los nombres). El avión destinado es el No. 292. El lugar escogido para el lanzamiento, D.Z.¹ (del inglés *Drop Zone*); está en la Sierra del Escambray, latitud 21° 49' N, y longitud 79° 56' W, siete millas náuticas al noreste de la ciudad de Trinidad. El I.P.² (del inglés *Initial Point*) es un lugar despoblado donde según informes del Servicio de Inteligencia Militar no habrá tropas hostiles.³

—La señal escogida para identificar a los guerrilleros —continuó diciendo *Billy Carpenter*— será una formación de la letra "L" con su parte más larga indicando al norte, y la corta al este. Estará compuesta por siete hombres con una linterna cada uno; una vez que estén volando sobre la D.Z. las linternas serán encendidas y los hombres apuntarán con las luces al avión. Esto servirá para corregir el rumbo en el último momento y dirigir el lanzamiento directamente sobre sus

1. Ver Glosario

2. Ver Glosario

3. A juzgar por una serie de misiones que se efectuaron después, o el Servicio de Inteligencia Militar no funcionaba bien en este aspecto, o había algo muy extraño en los informes, pues en muchas ocasiones cuando se seguía el plan de vuelo dado por ellos, se encontraba fuego antiaéreo en el I.P., o en el tramo entre el I.P. y el D.Z.

cabezas. (Este sistema lo habíamos practicado muchas veces durante el entrenamiento).

—El lanzamiento se efectuará a 800 pies de altura sobre el terreno y para eso disponen de un radio-altímetro que les dé la altura con precisión. Las claves de los mensajes son las siguientes:

1. A mitad del vuelo	QQP
2. A la vista de las costas cubanas	QRU
3. Sobre el punto de entrada	QCI
4. Sobre la zona de drop	QHZ
5. Drop efectuado	QEY
6. Señales de tierra	QCM
7. No señales de tierra	QOM
8. Efectuado el drop	QJF
9. No efectuado el drop	QNQ
10. Fuego antiaéreo	QUH
11. Aterrizaje forzoso	QMH
12. Avión dañado parcialmente	QHX
13. Misión cumplida	Q6H
14. Combustible suficiente para regreso a Base Rayo	QSH
15. Combustible no suficiente para regreso a Base Rayo; aterrizaje en Puerto Barrios	QCR

(Estos mensajes telegráficos eran codificados poco antes de cada *briefing*, y se hacía una codificación individual para cada vuelo. Base Rayo acusaría recibo de los mismos usando 10 segundos de puntos seguidos. Con este sistema resultaba imposible que la oposición lograra descifrar la clave con tiempo para utilizar dicha información.)

Continuó hablando *Billy Carpenter*:

—Si el avión es alcanzado por fuego antiaéreo y el daño es tan grave que se vean forzados a hacer un aterrizaje forzoso, bajo ninguna circunstancia éste debe ser efectuado en la Base Naval de Guantánamo. Las autoridades de la Base entregarán la tripulación al gobierno cubano en caso de que esto sucediera.

Al oír esto nos miramos entre nosotros y se me ocurrió pensar que en vez de un enemigo eran dos. Pero no, era obvio que estaban cumpliendo órdenes de algún estúpido inteligente en esferas superiores y pensé que nuestros instructores seguro se sentían mal ante la disyuntiva de tener que obedecer.

cer tales órdenes.

Seguía el *briefing*:

—Si es necesario aterrizar sobre territorio cubano, destruirán el avión inmediatamente, disparando la pistola *Very* (de luces de bengala) a los tanques de gasolina para que el avión se incendie rápidamente. Después de esto, traten de hacer contacto con las guerrillas de la zona. Si tienen que hacer un aterrizaje en el extranjero, que no sea los Estados Unidos y son interrogados, dirán que trabajan en Guatemala para una compañía de carga perteneciente al señor Roberto Alejo y que dicha compañía se dedica al transporte de pescado a los Estados Unidos. En tal caso llamarán larga distancia a Guatemala al número que le vamos a dar y pregunten por “*Barney*”.

En caso de un amarizaje forzoso, éste debe ser realizado en aguas profundas y lo más lejos posible de las costas cubanas, de manera que el avión desaparezca y no quede rastro de él.

Al oír esto volvimos a cruzar miradas, pues cualquier piloto por muy poca experiencia que tenga tiene que saber lo que esto significa. Un amarizaje de noche y sin un punto de referencia es algo parecido a lo que los japoneses durante la Segunda Guerra Mundial denominaban un *Kamikaze* o suicidio.

Seguían las instrucciones:

—La autoridad máxima de este avión es el capitán *Pérez*, y la tripulación debe obedecer cualquier decisión que se vea obligado a tomar; él es el único responsable en todo el tiempo.

—Durante las veinticuatro horas de aislamiento ninguno de ustedes debe hablar con más nadie que con los aquí presentes: el Dr. Doc Majocka, el oficial de seguridad, quien los acompañará desde este instante y el capitán Manuel Villafaña. ¿Hay alguna pregunta . . . ?

Nadie hizo pregunta alguna. Tras un paréntesis de silencio se detuvo la grabadora, se recogieron los mapas y salimos rumbo a las habitaciones del *mezzanine* acompañados por el oficial de seguridad, quien estaba armado de una carabina M-1, y por último, *Stevens*.

Poco después, el capitán *Pérez*, *Stevens* y yo comenzamos a confeccionar minuciosamente el plan de vuelo, los rumbos a seguir, el consumo de combustible y detallamos los pormenores del viaje a realizar. Se tenía en consideración el peso que llevaría el avión en carga y llegamos a la conclusión que nece-

sitaríamos treinta y cinco minutos de vuelo antes de alcanzar los 14,000 pies de altura necesarios para sobrevolar los picos de las montañas guatemaltecas.

Nuestro primer punto de chequeo era San José de Guatemala, después el pueblo de Jutiapa, Puerto Barrios en las costas del Atlántico y desde allí, directamente sobre el mar hasta las tierras cubanas. Al regreso se utilizaría la misma ruta y los puntos de referencia serían los mismos, sólo que a la inversa.

Una vez que terminamos el plan de vuelo, *Stevens* lo revisó y nos dio su aprobación.

Por su parte los P.D.O. Alberto Pérez y Luis Regalado se dirigieron al almacén de abastecimiento en compañía del oficial de seguridad y allí, con la asistencia de P.D.O. norteamericanos prepararon los bultos de pertrechos destinados a las guerrillas. Estos tenían el tamaño de un refrigerador casero promedio y en su parte superior un paracaídas atado a una línea estática que sería enganchada a los cables que corren a lo largo del techo de la cabina de carga del avión. En total serían de catorce a dieciocho el número de bultos que llevaríamos. Una vez cargado el avión los bultos quedarían colocados en forma de tren sobre dos carrileras que se encontraban en el centro del piso del avión. Las carrileras funcionaban por medio de un sistema de cajas de bolas, o cojinetes, que facilitaban el deslizamiento de los bultos a lo largo de la cabina hasta llegar a la puerta de cola; allí se desviaban en un codo de noventa grados hacia la puerta. Los bultos irían atados con sogas a las paredes de la cabina y el último quedaba sujeto por medio de una cinta de nylon de dos pulgadas de ancho que corría horizontalmente de pared a pared. Aproximadamente cinco minutos antes de efectuar el *drop*, el capitán del avión encendería una luz roja desde la cabina de mando, alertando a los P.D.O. para que cortaran las sogas y se dirigirían a la cola del avión para abrir la puerta, en espera de un timbrado y una luz verde. Cuando recibieran estas señales cortarían la cinta de nylon y la carga se precipitaría al aire.

Por su parte el capitán antes de llegar a la zona de lanzamiento maniobraría la nave de forma que ésta volase con la cola baja y el declive facilitara el rodaje de los bultos hacia la puerta de cola. El *drop* se haría normalmente a una altura de 800 pies sobre el terreno.

Sergio García y *Blanquito* (Vicente Blanco) que tenía solamente 17 años de edad, practicaban las señales telegráficas de

los mensajes que serían usados durante la misión.

Después que todo el personal de la base había terminado de comer y no quedaba nadie en el comedor bajamos nosotros y nos sirvieron la cena. Cuando terminamos nos retiramos a descansar.

A la mañana siguiente, a las diez en punto, nos dirigimos al avión (siempre acompañados del oficial de seguridad, hasta cuando íbamos al baño). Allí chequeamos los equipos de radio, arrancamos los motores y llenamos los tanques de gasolina; era el chequeo final antes de iniciar la misión.

Nuestro avión C-46 tenía seis tanques integrales para la gasolina, que estaban situados en número de tres en cada ala con una capacidad total de 1406 galones. Pero, para nuestras misiones había sido especialmente instalado un tanque adicional en la barriga, o compartimiento de carga del avión. Esto daba a cada uno de los C-46 nuestros, una capacidad adicional de 400 galones que sumados a la capacidad regular de los otros tanques nos daban un total de 1806 galones disponibles. Esta medida de precaución obedecía a la distancia del viaje y peso de carga de nuestras misiones. Este tipo de avión consumía un promedio de un galón de combustible por cada milla náutica de travesía cuando se volaba a potencia de largo millaje. El viaje en redondo era de 1680 millas náuticas, de manera que al regreso nos quedarían aproximadamente sesenta galones de combustible en cada uno de los dos tanques centrales de las alas. El peso máximo de despegue era de 48,000 libras. De éstas, solamente unas 11,500 libras se podían llevar en carga, pues había que restarle el peso del avión, 24,500 libras; de la tripulación, 1200 libras, y las 10,800 de combustible.

Terminados los preparativos de vuelo fuimos al *mezzanine* a recoger la ropa de civil y demás útiles que necesitaríamos para la misión.

Además nos daban unos sobres que contenían las siguientes cantidades de dinero: 500 dólares, E.U.; 5,500 pesos mexicanos y 500 pesos cubanos. También incluían identificaciones falsas, como licencia de conducir y pasaportes cubanos con nombres ficticios. Toda esta documentación estaba magistralmente falsificada por nuestro departamento de Inteligencia.

A cada miembro de la tripulación le entregaron una carabina M-1, y una pistola calibre 45, paracaídas individuales, salvavidas, botes de goma (con capacidad para dos personas cada

uno); también llevábamos agua, jugo, café y sándwiches que serían nuestro alimento durante las próximas horas.

Arrancamos los motores a las 6:20 p.m. y en diez minutos estábamos en el aire. Durante la carrera de despegue veíamos a nuestros compañeros congregados en grupos a lo largo de la pista que nos despedían. Nuestro avión se hizo al aire tras consumir en la carrera tres cuartas partes de la pista.

El operador de la torre nos dio el último *Good Luck*.

Durante el viaje se conversó amenamente mientras se atendían los procedimientos de rutina como cambios de tanques de gasolina, alteraciones de rumbo, etc. Al anochecer la bóveda celeste se mostraba majestuosa en el esplendor de sus cambios de posiciones de estrellas y planetas cual silente sinfonía dirigida por una mano maestra. Entre las constelaciones recuerdo que se destacaba la presencia de Orión, el gran cazador y guerrero de la mitología griega, que era para nosotros como una inspiración de fuerza y poder.

Cien millas antes de llegar a la Sierra del Escambray divisamos la costa expectantes. Entonces descendimos a 500 pies de altura para evitar ser detectados por el radar.

Volamos sobre el I.P. y corregimos rumbo hacia la zona de lanzamiento pasando al este de la ciudad de Trinidad a las doce menos tres minutos; a la medianoche en punto nos encontrábamos sobre la zona donde deberían estar las guerrillas, pero no vimos señal alguna. El capitán Pérez inició un giro de 360° que abarcaría unas cinco millas alrededor de la D.Z. Todos escudriñábamos hacia abajo en busca de la "L", y no vimos nada en las dos primeras vueltas. Por último divisamos lo que parecía una "L", pero compuesta de cuatro luces solamente y no de siete como se nos había informado en la Base. Enseguida nos asaltó la indecisión, puesto que la señal de tierra que veíamos difería mucho de la señal que nos habían descrito en las instrucciones. No obstante, el capitán optó por efectuar el *drop* y alertó a los P.D.O. para que se prepararan. Dio la luz roja y ascendió a 800 pies. Al pasar sobre la señal activó el timbre y la luz verde simultáneamente. En menos de 30 segundos las 11,500 libras de pertrechos habían sido lanzadas al aire.

Con el último paquete colgado del paracaídas se cumplía nuestra misión, y tocaba emprender el regreso a Base Rayo. Descendimos de nuevo a 500 pies y se aumentó la potencia hasta alcanzar 180 nudos.

Al estar de vuelta sobre la negrura del mar se radiaron los

mensajes de confirmación de *drop* conforme a la clave que nos habían entregado y seguimos sin contratiempos. Sólo nos preocupaba el detalle de la señal incompleta. En la madrugada vimos la Cruz del Sur posada en sus cuatro estrellas sobre el horizonte y fue para nosotros como un premio al deber cumplido. A las 5:45 a.m. con los primeros rayos del sol alumbrando la mañana aterrizamos en Base Rayo.

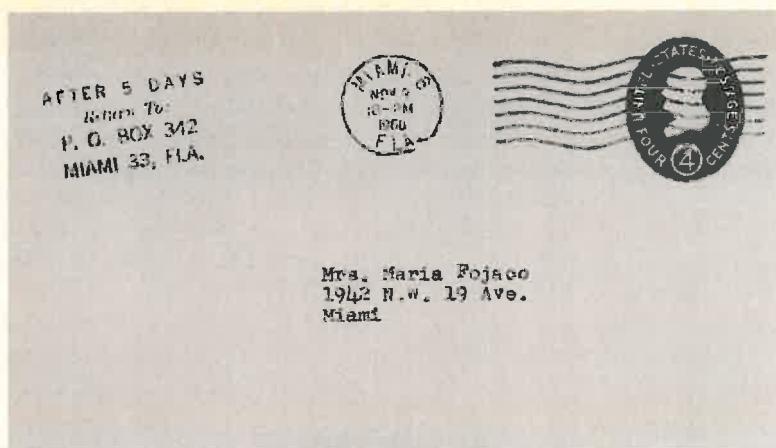
Nuestros consejeros norteamericanos nos estaban esperando para que rindiéramos el informe de nuestra misión que también fue grabado en cinta magnetofónica. Dimos el mayor número de detalles; ellos nos iban interrumpiendo con preguntas a medida que describíamos la misión. Por último *Billy Carpenter* nos dijo que no comentásemos los detalles con nuestros compañeros, al menos respecto al incidente de la "L", pues este tipo de situación ocurriría con frecuencia y no había motivo para desmoralizar al grupo. Por el contrario debíamos decir que todo en la misión había marchado perfectamente y que había sido un éxito total. Tan pronto salimos de allí fuimos al comedor a desayunar y nos rodearon nuestros compañeros que nos acosaron con preguntas.

Las demás misiones fueron efectuadas de la misma manera y siempre en noches de luna llena para facilitar la visibilidad. Se volaron un total de 68 misiones entre los meses de septiembre de 1960 y marzo de 1961. De éstas solamente 7 llegaron a manos de las guerrillas que operaban en la Sierra de los Organos en Pinar del Río, al oeste de la isla de Cuba, en la Sierra del Escambray, al centro, y en la Sierra Maestra al este. Este número constituye un raquítico diez por ciento de efectividad que ha dado pie a las quejas de los guerrilleros de que la aviación no rendía la labor de abastecimiento en forma adecuada. Esta acusación la he oído muchas veces en los años del destierro y me parece justo comentar algo al respecto; se trata de una aclaración y nada más. Muchos de los vuelos que se efectuaron no establecieron contacto con las guerrillas y los capitanes optaron por regresar con el cargamento. En otros vuelos se decidió lanzar el material bélico con la esperanza de que las guerrillas que operaban en la zona los encontrasen más adelante. La mayoría de las veces al llegar el avión a la zona de lanzamiento no encontraba señal. Me imagino que se debía a la falta de coordinación que existía entre las guerrillas y la aviación. Aunque parezca muy elemental y casi absurdo es totalmente cierto: NO HABIA CONTACTO DIRECTO ENTRE LAS GUERRILLAS Y NOSOTROS. La

aviación recibía información por la vía que actuaba de intermediaria y que tenía la función de comunicar a ambos grupos de la fecha y lugar de lanzamiento para sincronizar las misiones. En el error de esta agencia radica el fallo de las misiones, y no en la aviación como se han quejado los guerrilleros, ni en los guerrilleros como se han quejado algunos de los pilotos.



VICENTE BLANCO "BLANQUITO", RADIOTELEGRAFISTA CON SOLO 17 AÑOS DE EDAD.



(P.O. BOX 342)
MIAMI 33, FLORIDA, U.S.A.

En aquellos días recibí la primera carta de mi mujer que ya se encontraba en los Estados Unidos. Por ella supe que mis hijos asistían a la escuela en Miami y que habían hecho la transición sin mayores problemas. Me contaba que estaban en un modesto apartamento de dos cuartos en el área del *North West* de la ciudad de Miami y que el *Frente* le enviaba mensualmente un cheque por 275 dólares. El sistema de asistencia económica que daba el *Frente* a los familiares de los combatientes era de esta forma según me contaba ella:

Cada miembro de la Brigada percibía 175 dólares, que mensualmente recibían sus familiares, y además, según el caso, se daban 50 dólares para la esposa y otros 25 dólares por cada hijo pequeño. Estos cheques eran entregados puntualmente todos los meses y no lo hubiera mencionado si no fuera por una razón que a mi entender es muy importante.

Entre las acusaciones que se hicieron en contra nuestra estaba la de "mercenario", lo cual indica un término usado totalmente fuera de proporción y con la intención deliberada de denigrar a los miembros de la Brigada y la Fuerza Aérea. Los cheques que se recibían eran simplemente una asistencia económica a las familias de los combatientes, pues nadie iba a exponer la vida por un chequcito mensual que apenas si alcanzaba para cubrir las necesidades más esenciales de una familia. La motivación de cada uno de los miembros del Ejér-

cito de Liberación podía variar en cuanto a la orientación política de cada cual; pero de ahí a la acusación de servir a los intereses de una potencia extranjera a cambio de un pago en dinero, el trecho es insalvable.

En muchas ocasiones, durante mi estancia en la Base, pensé en la reducida situación económica que afrontaba mi familia con aquella limitada cantidad de dinero para sus gastos: pagar el alquiler, vestirse, comer y no digamos de una emergencia imprevista, lo cual podía ocurrir con facilidad teniendo dos hijos pequeños.

Me imaginaba a mi pobre mujer pasando horas tristes por todas estas consideraciones, sumadas a mi ausencia y las incertidumbres propias de una guerra inminente.

Durante la noche, repasando los detalles que me daba por carta de su reciente instalación en Miami, me ponía a meditar sobre los sentimientos que me unían a mi familia.

Mientras trataba de expresarme con la pluma, más se acrecentaba el desprecio hacia mí mismo. No quería decir las verdades que moraban en mi mente. Como humano me abochornaba de mis sentimientos. Sabía que muy pocos los comprenderían.

Egoísmo, sí, egoísmo. ¿Tenía acaso derecho a exponer la vida del padre de mis hijos, por una causa que por su edad no podía ser la de ellos . . . ? Cuba era mía, pero yo era el padre de ellos.

Egoísmo, porque tampoco los quería por ser su padre, sino por ser ellos mis hijos. ¿Y para mi mujer qué? Egoísmo. No la quería por lo que ella era sino por lo que yo sentía cuando estaba a su lado.

Esto es lo que creo que nadie ha dicho del amor. Me decía a mí mismo que nadie lo había dicho porque si así lo sintieron les fue motivo de bochorno. El amor no es más que egoísmo.

La soledad que ocasiona la separación de los seres queridos acelera los sentimientos hasta el punto de que el egoísmo constituye el verdadero "YO". Desvíe la ruta a través del olvido en múltiples ocasiones por miedo a que al final del viaje hacia la "Isla Yo", en vez de euforia sintiera repulsión . . .

Empuñé la pluma y me limité a escribir con la hipocresía que todos escriben cuando median distancias.

NOVIEMBRE 1960

CAPITULO I

En la Fuerza Aérea las cosas se desenvolvían con mucha más camaradería al llegar el mes de noviembre. Ya teníamos suficiente personal guatemalteco en la Base y ninguno de nosotros tenía que realizar labores de limpieza, ni de cocina.

Con la ayuda de los trabajadores guatemaltecos construí una pantalla de *plywood* de unos cinco metros de ancho por cuatro de alto. La pintamos de blanco y noche tras noche los dos proyectores que teníamos vomitaban sobre ella escenas de guerra. El improvisado teatro al aire libre era el lugar de reunión después de la comida. Nuestros compañeros hacían de camarógrafos con un toque casi profesional.

Las películas de guerra tenían el objeto de levantar la moral del grupo y de instigar un espíritu combativo. Sin embargo, en una ocasión, y creo que por error, llegó una comedia musical con el nombre de *Pal Joey*. Como figura principal masculina tenía al famoso artista y cantante Frank Sinatra. Y las estrellas femeninas eran Kim Novak y Rita Hayworth. La película en cuestión levantó la moral del grupo, aunque yo no diría que en el aspecto guerreril, ya que se trataba del reverso de la medalla. Todo era lujo, música, mujeres hermosas y tiernas escenas de amor. Tomando en consideración que los hombres que allí nos encontrábamos hacía cuatro meses que no veíamos mujer alguna, aquella película provocó una serie de cambios psicológicos que me sorprendieron.

A petición popular, la película tuvo que ser repetida más de siete veces en menos de quince días. Era curioso ver que los hombres se vestían con el uniforme mejor arreglado y se afeitaban con más esmero para presenciar el *show*. Había mucha alegría en el grupo a consecuencia de dicha película. No obstante, por las mañanas costaba más trabajo despertar a la gente, y durante el día se veían algo más extenuados y ojerosos. De esta condición general no se escapaban ni los

instructores norteamericanos, pues los mismos síntomas se observaban en ellos.

En la Base había un grupo que nunca logró adaptarse a las comidas de allí y desde el principio comenzaron a perder peso rápidamente. Hubo quien llegó a perder hasta cuarenta libras en los siete meses que estuvimos en aquel lugar. Respecto a esta situación, yo, como oficial de moral, teniendo acceso a la cocina y a sugerir los menús tuve que hacer una serie de concesiones para con los desgastados compañeros. Por las noches después del cine se quedaba un grupito merodeando por el comedor en espera de sándwiches y batidos que les preparaba yo mismo. Por lo general los sándwiches eran de jamón y queso, o *bacon* y tomate, con un poco de lechuga y alguna que otra chuchería similar. Los sándwiches algunas noches pasaban de cincuenta y los batidos de chocolate había que hacerlos por cantidades de no menos de un par de galones.

Algunos vivían prácticamente de esto nada más, pues no comían nada de lo que se servía en el comedor durante el día. Uno de los tantos chistosos que se quedaban por la noche para los sándwiches tuvo la ocurrencia de ponerle el apodo de "El Carmelo" a nuestras reuniones nocturnas. Para quien no conozca la ciudad de La Habana, será conveniente explicar que el nombre provenía de un famoso restaurante que había en la capital cubana y que tenía una gran popularidad entre el elemento nocturno de la ciudad.

En el grupo de los pilotos habíamos tres que teníamos una profunda vocación por la música, y después del cine nos sentábamos o recostábamos en el piso del *mezzanine*, donde con sumo deleite nos extasiábamos escuchando desde un bolero cubano hasta la música popular americana del momento. Estos tres éramos, Gonzalo Herrera, Osvaldo Piedra ("Chirri-no") y yo. Gonzalo era alto y buen tipo. En el escuadrón B-26 estaba considerado como uno de los pilotos más capacitados y tenía fama en el grupo de ser uno de esos hombres que no se detienen fácilmente ante el peligro. Sin haber tenido formación militar de ninguna clase, Gonzalo se había adaptado a nuestro ejército con mayor facilidad que ningún otro de nosotros los civiles; trabajaba intensamente en todo lo concerniente a la organización de la Fuerza Aérea. Sin embargo, en su carácter serio, desprovisto de jocosidad, había una sensibilidad enorme para la música, distintivo de las personas que sienten profundamente.

Oswaldo Piedra era el opuesto del anterior, ya que siendo de extracción militar no era tan seriente como Gonzalo. Reía constantemente, y muy a menudo solía dedicarnos un ameno cuento de relajo. Era muy querido por el grupo, puesto que tan solo con su presencia impartía alegría a los demás. En ocasiones nos dejó saber que aunque la mayoría de los allí presentes odiaban la persona del expresidente Fulgencio Batista, él era su amigo y cuando le decíamos algo malo de Batista se limitaba a contestar:

—Está bien, señores, todo lo que ustedes quieran, pero el hombre se portó muy bien conmigo —y ahí mismo quedaba la discusión.

Los discos de la famosa cantante Julie London fueron nuestro deleite en muchas de aquellas noches. Del repertorio de la London había una canción que desquiciaba a *Chirrino*, y ésta era "*If I am Lucky*". Una noche estábamos en el *mezzanine*, cada cual acomodado por su lado como mejor podía y *Chirrino*, que estaba acostado en el piso, contemplaba una carátula de un disco de Julie London donde se exhibía una foto de la preciosa artista a todo color. Los ojazos azules de gran expresión engalanaban una sonrisa . . . el silencio de la noche era el fondo musical a las cuerdas y aquel "*If I am Lucky*" se enroscaba en nuestros cuerpos haciéndonos sentir como si estuviéramos flotando . . . De repente un grito rajó la dulce melodía . . .

—¡Ay, Julie sería capaz de caerte encima en el mismo medio de la *Grand Central* de Nueva York!

El ocho de noviembre de 1960, el nuevo presidente electo de los Estados Unidos, John F. Kennedy, declaraba su triunfo jubilosamente al pueblo norteamericano que lo había elegido a la suprema posición del país.

En aquellos días se nos encomendó a Gustavo Ponzoa, René García y a mí el diseño del uniforme que habría de utilizar la Fuerza Aérea. Tras proponer y descartar unas cuantas ideas quedó aceptado finalmente el diseño siguiente: Botas y medias negras, camisa y pantalón de caqui agrisado y cinturón, corbata y quepis azul prusia. Cada escuadrón usaría como distintivo una bufanda o pañuelo de distinto color. Estos eran azul para el escuadrón de transporte C-46, amarillo

para el escuadrón de transporte C-54 y rojo para el escuadrón de bombarderos B-26; el negro quedaba reservado para la plana mayor.

Como insignia, René García ideó un emblema del Ave Fénix, pájaro mitológico que resurgía cíclicamente de sus cenizas. Esto fue inspirado en el hecho de que nuestra pequeña Fuerza Aérea estaba compuesta de "ex" todo, o sea, expilotos comerciales, expilotos navales, expilotos militares, expilotos batistianos, expilotos rebeldes . . . unidos todos en un mismo propósito.

Como armas se nos asignó la pistola calibre 45 automática y la ametralladora M-3 del mismo calibre. Esto último nos fue impuesto contra nuestra solicitud de pistolas *Browning* de 9mm. y el rifle FAL, ambas armas de fabricación belga. La razón detrás de nuestra selección era muy sencilla. Estas eran las armas que más abundaban entre las tropas castristas y por ende en caso de una emergencia en la que estuviéramos desprovistos de parque siempre quedaría la alternativa de utilizar el que ocupásemos al enemigo.

En cuanto a los uniformes de vuelo se pidieron unos monos o trajes enterizos de color gris.

Aunque parecía prematuro, se hicieron los preparativos concernientes a la formación del mismo organismo en una Cuba supuestamente liberada. Se acordó que los oficiales superiores, de comandante para arriba, ostentarían en la visera de la gorra unos dibujos bordados en hilos de oro como distinción de rango.¹ Cuando se hablaba de este detalle del uniforme, yo con mi poca preparación militar no atinaba a dar con el nombre que le daban a ese conglomerado de hojas de laurel y olivos dorados; al referirme a ello lo llamé "matorral". Aquello trajo risas entre los demás, sobre todo entre los de extracción militar, y Raúl Solís, quien habría de ser mi copiloto, me encasquetó el apodo de "*Coronel Matorral*" y por tal me habrían de llamar los demás durante la campaña. El apodo pegó de una manera fulminante pues en menos de veinticuatro horas había llegado a oídos de todo el personal de la Base.

El trece de noviembre de 1960 se produjo una insurrección militar comunista en las guarniciones guatemaltecas de *Saca-*

1. En la Fuerza Aérea norteamericana la alta oficialidad lleva en la visera de la gorra unos bordados en hilos de plata que semejan nubes y rayos. Este ornamento es llamado comúnmente "*Scrambled Eggs*", o sea revoltillo de huevos, por su semejanza con el tradicional desayuno.

pa y Puerto Barrios. Esto ocasionó que en nuestra Base se tomaran las medidas de seguridad como el aumento de guardias y se cavaran trincheras en torno a la Base. En una de ellas se encontraba de guardia el brigadista Guillermo Lastre cuando fue mordido en una oreja por una serpiente venenosa. Lastre fue atendido durante dos meses por el enfermero Guillermo Tabraue, quien después de administrarle el antídoto se mantuvo a su lado constantemente hasta que aquél fue trasladado a un hospital en los Estados Unidos, ya que quedó parcialmente inválido a causa de la mordida.

CAPITULO II

La actividad militar que nos mantenía allí no se detenía. Las tripulaciones fueron confeccionadas por el jefe de operaciones, capitán Luis Cosme, y los jefes de los distintos escuadrones, con la idea de que volando juntos, los hombres se compenetraran en carácter y funcionamiento técnico.

Mi copiloto en el C-46 y C-54 era Raúl Solís, exoficial de la Aviación Naval cubana. Los mecánicos de los equipos C-54 eran Héctor Hernández, exmecánico de la Aviación Naval, y Carlos López que había sido mecánico de la Compañía Cubana de Aviación.

En las ocho misiones que volé a Cuba antes del 17 de abril de 1961, tres fueron como navegante y las cinco restantes como capitán.

En muchas ocasiones los aviones eran tiroteados cuando llegaban a la zona del *drop* y como resultado de esto varias misiones tuvieron que hacer aterrizajes forzosos en Base Rayo. Algunos que no pudieron llegar se vieron obligados a aterrizar de emergencia en las islas de Jamaica y Gran Caimán, y otros en Puerto Barrios, Guatemala. Este tipo de situación se hizo harto frecuente, pues cualquier equipo que perdiera el funcionamiento de un motor por causa de las balas enemigas, o por defecto mecánico quedaba imposibilitado de ascender a la altura necesaria para sobrevolar las altas montañas que se interponían en el trayecto a Base Rayo.

En el mes de noviembre estaba yo de guardia una madrugada cuando tuve que despertar a los jefes de la Base con la noticia de que regresaba un avión con una emergencia. Siendo las cuatro de la madrugada aproximadamente vimos el C-46 en cuestión que regresaba con el sistema hidráulico desbarata-

do por las balas de los comunistas. El tren de aterrizaje lo traía parcialmente asegurado en su posición de ruedas abajo.

La tripulación de esta misión no había encontrado señal alguna de la guerrilla en territorio cubano y había regresado con el cargamento de armas a la Base. Debido a las condiciones irregulares en que se tenía que realizar el aterrizaje, el capitán Mario Tellechea decidió lanzar los armamentos sobre nuestra Base antes de proceder al aterrizaje. El propósito de este lanzamiento era el de aligerar el peso del avión para facilitar la difícil maniobra. Tellechea al fin logró posar el avión en tierra sobre la rueda derecha e iniciar el aterrizaje defendiéndose hasta el último instante en que la rueda izquierda se *colapsó*, es decir, cedió al peso de la nave causando un brusco viraje hacia la izquierda enterrándose en las afueras de la pista en dirección al polvorín. Los que presenciábamos este accidente en los últimos segundos, quedamos espantados y con los pelos de punta, pues parecía que el choque era inevitable, y de haber sido así nos tendría en este momento hablando con San Pedro, o con Satanás, según fuera el caso. Afortunadamente el avión se detuvo a menos de cien pies del polvorín y la tripulación no sufrió más que lesiones leves.

En muchas ocasiones nos lamentamos que las guerrillas no tuvieran mejor entrenamiento en los sistemas de comunicación y que tampoco hubiera en el Escambray personal enviado específicamente para coordinar los *drops*. Si lo hubo fue tan pésimo que el resultado no pudo ser peor.

En aquella época ya existían mejores sistemas que el usado por nosotros. Por ejemplo, se pudo haber utilizado el sistema de transmisores llamado *radio-beacon* que funciona por medio de una frecuencia determinada que los aviones pueden seguir hasta el punto exacto de donde procede y efectuar el *drop* con mayor precisión. Este tiene la virtud de eliminar el anticuado uso de las linternas cuya luz puede ser detectada por el enemigo y poner en peligro la misión y la seguridad de la guerrilla. Este sistema a que me refiero también podía ir acoplado con otro sistema de transmisores-receptores tipo *VHF* (del inglés, *Very High Frequency*) que tienen un alcance de 40 a 50 millas y hubieran servido para intercambiar información con los miembros de las guerrillas y hacer los *drops* más efectivos.

Se llegó a crear un clima de desconfianza y antagonismo entre los dos grupos. Las guerrillas se expresaban denigrante-

mente de la Fuerza Aérea por falta de abastecimientos. Ellos alegaban que solían permanecer en un lugar citado dos o tres días sin mayor peligro y que cuando las circunstancias lo permitían, hasta una semana, esperando por el avión sin que éste apareciera. La otra queja que más he oído por parte de los guerrilleros es que los pertrechos que recibían iban empacados en una forma que era la indicada para un ejército convencional con facilidades de transporte, pero no para una guerrilla que tenía que estar constantemente corriendo de un lado para otro.

La queja se reduce a que los materiales venían envasados en unidades grandes en vez de unidades pequeñas. Por ejemplo, me contaban que la comida venía en latas y sacos de tamaño de ciento y tantas libras en vez de venir en pequeñas unidades individuales. De esto tampoco teníamos conocimiento en la Fuerza Aérea, y además estaba fuera de nuestro control. Por otra parte, la Fuerza Aérea se quejaba que después de tantos preparativos minuciosos y del largo vuelo que promediaba unas once horas tediosas, las guerrillas no fueran capaces de encontrarse en el lugar indicado para hacer la señal cuando llegábamos sobre la zona de lanzamiento.

DICIEMBRE 1960

CAPITULO I

Llegado el mes de diciembre las relaciones cubano-norteamericanas en el campamento se estrecharon hasta el punto de llegar a compartir socialmente.

Los entrenamientos habían acabado y en los diferentes vuelos de práctica se llevaban tripulaciones mixtas. Se daba el caso de un capitán cubano llevar un copiloto norteamericano y viceversa. También se nos invitó por primera vez al *Club* y al entrar notamos que alguien había borrado sigilosamente el letrero discriminatorio de *CLASSIFIED PERSONNEL ONLY*.

Billy Bell fue reemplazado en aquellos días. Este mismo señor que antes se había expresado despectivamente de nosotros los cubanos, ahora observaba una actitud completamente distinta. Se tornó cariñoso, comprensivo y, sobre todo, en muchas ocasiones llegó a manifestar que nos admiraba, pues había visto con cuánto sacrificio los que estábamos allí luchábamos desinteresadamente por nuestro país.

La tarde que abordaba el avión, un grupo de nosotros fuimos a despedirlo. Ya encontrándose en la puerta del avión y minutos antes de ponerse en marcha los motores, el grupo cantó:

*"For he's a jolly good fellow . . .
... that nobody can deny."*

Por primera vez sentíamos que desaparecían las barreras y nos identificábamos absolutamente como miembros de la Fuerza Aérea y no como cubanos o norteamericanos. En los ojos de *Billy Bell*, al cerrarse las puertas del avión que lo llevaría a donde sus superiores lo destinaban, había lágrimas. Sabiendo nosotros que *Billy Bell* era un hombre introspectivo y de carácter reservado, aquello de verlo llorar nos llenó de

cariño hacia nuestro compañero norteamericano.

Sin embargo, por aquellos días varios pilotos cubanos decidieron no seguir en la contienda y solicitaron ser trasladados a Miami. Sin entrar a considerar las razones que tuvieron esta docena de compañeros nuestros, aquello fue un duro golpe para los que seguimos adelante sin más meta que la liberación de Cuba. Era amargo ver que muchos que habían estado con nosotros desde el principio y que ahora desempeñaban cargos de importancia, tales como la segunda jefatura de la Fuerza Aérea, la jefatura del escuadrón de transporte C-54, la jefatura del escuadrón de transporte C-46 y otros, renunciaban al privilegio de luchar por su patria.

Se tuvo que reestructurar los cargos; Gustavo Villoldo asumió la jefatura de seguridad, Daniel Fernández Mon quedó en calidad de oficial de moral, el capitán José Pérez Menéndez asumió la jefatura del escuadrón de transporte C-54, y a mí se me nombró jefe del escuadrón de transporte C-46. Todos estos cargos fueron dictados por nuestro jefe de la Fuerza Aérea, Manuel Villafaña, con la aprobación de nuestros consejeros norteamericanos.

Al asumir mi nueva responsabilidad, me dediqué a reorganizar los cuadros del escuadrón nombrando dos nuevos capitanes, Sergio García y César Luaices. Las horas de instrucción que estos ascensos requerían las compartí con Mario Tellechea. Esto me trajo un problema serio. Había elevado mi petición de hacer los nuevos capitanes por los canales reglamentarios, basándome en el hecho de que el escuadrón sólo contaba con cuatro capitanes, incluyéndonos Mario Tellechea y yo, que también teníamos que volar los C-54.

Un buen día fui llamado por Villafaña y Cosme a la oficina del primero y allí les informé que había comenzado el entrenamiento de Luaices y García, a quienes les correspondía el ascenso por escalafón y capacidad dentro del grupo de pilotos de mi escuadrón.

Cosme, visiblemente alterado, me argumentó que estaban al llegar de Miami varios pilotos que tenían más experiencia que los dos antes mencionados; que tenía que esperar el arribo de estos últimos antes de hacer los nuevos capitanes.

Argumenté con la misma violencia diciéndole que aquello no era justo, pues César y Sergio habían sido probados sobre el fuego de las baterías antiaéreas enemigas y su comportamiento había sido ejemplar. Por lo tanto, el hecho de que los pilotos que estaban en camino tuviesen más experiencia no

tenía validez, pues eso no indicaba cómo reaccionarían ante una acción de guerra. Agregué que, a mi juicio, como los pilotos por llegar eran más expertos profesionalmente, deberían volar de copilotos de Sergio y César para que los ayudaran con su pericia. Encima de todo lo que se pudiera decir a favor de los que aún no habían llegado, Sergio y César llevaban cinco meses de entrenamiento militar.

La discusión aumentó en vehemencia y calor, pues de ambas partes nos íbamos poniendo cada vez más violentos hasta que Villafaña nos interrumpió diciéndonos que si queríamos seguir nos fuéramos a hacerlo fuera de la oficina.

Cosme y yo salimos dirigiéndonos al camión-bomba de incendio, situado al lado derecho del edificio principal, y allí seguimos discutiendo acaloradamente. Luis empezó a golpear fuertemente con su puño un guardafango del camión y llevó la discusión al plano personal. Yo reaccioné con palabras obscenas y él no tardó en reciprocarme de idéntica manera. Olvidados los dos de nuestras respectivas posiciones y perdida la ecuanimidad, nos gritamos como dos energúmenos. Recuerdo que dije:

—Tú no tienes que meterte en las cosas internas de mi escuadrón; ¡allí yo hago lo que me salga de los timbales!

—Yo soy el jefe de operaciones y tú tienes que obedecer lo que yo te diga, hijo 'eputa.

—Tú eres muy poco hombre para hablarme de esa forma, maricón. Ahora mismo vamos a entrarnos a tiros; te espero detrás de las barracas y cuando me veas no medies palabras y empieza a tirar.

—Allí nos vemos.

Dando media vuelta nos dirigimos cada cual a su barraca. Como la mía quedaba más cerca, recogí la cuarenta y cinco y partí al punto de cita. Al llegar al lugar había una garita y el soldado guatemalteco que debió notar la cara de pocos amigos que traía, al verme rastrillar la pistola, depositó su fusil suavemente en el interior de la garita y empezó a caminar, alejándose discretamente de su posta. Los minutos pasaban y mi acaloramiento descendía. Creo que me repetí varias veces la pregunta de si nos habríamos vuelto locos. Que lo sucedido no era tanto como para un duelo.

Por detrás de la cerca que bordeaba las barracas aparecieron Villafaña y René García, quienes antes de asomar la cabeza me gritaron prudentemente que eran ellos. Entonces avanzaron hacia mí, adelantándose René:

—Tú y el *Cabezón* (refiriéndose a Cosme) están locos de remate. Dame la pistola, Ferrer.

Villafaña empezó a decir:

—Yo le dije a Cosme que venía para acá y pudimos agarrarlo a tiempo; que no se metiera más en los asuntos de tu escuadrón. La próxima vez que esto suceda los dos van a perder sus jefaturas. En el ejército no se puede proceder de esta manera y menos ustedes que siendo jefes han dado un pésimo ejemplo.

Entregué el arma a René, al mismo tiempo que le decía a Villafaña:

—Tiene razón. Siento lo sucedido.

CAPITULO II

Una mañana en medio de un vuelo de práctica de emergencia en la base de San José de Guatemala, haciendo aterrizajes y despegues, nos encontrábamos en el avión Sergio García, Raúl Solís, Salvador Miralles y yo. A Miralles le decíamos cariñosamente el *Enano* por sus cinco pies de estatura.

El calor de esa mañana era sofocante y poco a poco las camisas empapadas en sudor fueron a parar una sobre otra en un rincón de la candente cabina. Por último nos quedamos en *shorts* y botas por toda indumentaria. Divisando a un lado de la pista un área colmada de cocoteros, decidí estacionar el avión en la rampa militar. Apagamos los motores y nos apeamos del C-46 con la idea de conseguir algunos cocos que mitigaran nuestra sed. A los pocos minutos hizo su aparición un *jeep* con dos soldados guatemaltecos y en un susurro me dirigí a mi tripulación:

—Postura militar todo el mundo y nadie hable. Yo me voy a encargar de esto.

Me dirigí a los del *jeep* y saludándolos militarmente los increpé con tono autoritario:

—¿Quién es el jefe de la Base?

—El teniente coronel Fulano de Tal —respondió uno de los soldados.

—Lléveme ahora mismo a donde está —dije hablando con un acento guatemalteco que me salía bastante bien.

—Enseguida, mi Capitán.

—CORONEL —le respondí.

—Perdón, mi Coronel.

Todos abordamos el *jeep*, que después de rodar por varios minutos al borde de la pista, se desvió por un camino de tierra en dirección a unas barracas de madera que estaban escondidas entre los cocoteros. Salió un oficial guatemalteco

de unos cincuenta años, de aspecto soñoliento, y me dijo:

—¿En qué puedo servirlo?

—Soy el *Coronel Matorral*, este es el comandante García, este es el capitán Solís, y este es el *CABO* Miralles. Quisiera que me mandara algunos de sus números a recogernos unos cuantos cocos para llevarlos a nuestra Base en Reu.

—Como no, Coronel —y rugió—: a ver, ustedes, bajen unos cuantos cocos para estos oficiales. Decía esto a sus subordinados a la vez que nos miraba algo desconfiado y con sobrada razón, pues teníamos aspecto de cualquier cosa menos de militares. Pero de todos modos hacíamos el papel manteniéndonos firmes y con una postura airosa.

En menos de cinco minutos había más de dos docenas de cocos en el piso del *jeep*. Saludamos militarmente al oficial; le dimos las gracias y nos pusimos en dirección al *jeep* que se encontraba estacionado a unos cincuenta metros. Marchábamos casi en escuadra y con grandes zancadas. Miralles no se podía mantener al paso con los demás, ya que cada paso nuestro era casi dos de los de él y, entre dientes, rezongaba del rango a que lo había *degradado* en la presentación:

—*Matorral* . . . me cago en tu madre . . . por lo menos debiste hacerme segundo teniente . . . hijo e'puta . . .

Todos aguantábamos la risa a duras penas. El que más disfrutó fue Raúl Solís, pues unos días antes le había tocado sufrir una decepción que lo tenía bastante alicaído. Su disgusto ocurrió por la siguiente razón: Raúl se había hecho construir un enorme armario en la barraca, donde guardaba, entre otras cosas, los cartones de cigarros de la cuota a que teníamos derecho todos. No siendo fumador, los estaba ahorrando para comerciar con ellos en uno de nuestros viajes a la capital guatemalteca.

Un día le avisé que se preparara, que teníamos un vuelo a Ciudad Guatemala. Al rato, Raúl, como hormiga laboriosa, había cargado la barriga del C-46 con tres sacos militares llenos de los cartones de cigarros. Al verlo le pregunté:

—¿Qué estás haciendo Raúl?

Y me contestó:

—¡Déme un voto de confianza, jefe, que nos vamos a hacer ricos! Mientras decía esto se sonreía entre dientes con su peculiar *jum, jum* gutural. Pero sucedió que en el momento preciso que estaba cargando el último bulto, llegó Mario Zú-

ña, el ayudante de la Base y sorprendiéndolo en la operación, le ordenó descargar los sacos.

Raúl, visiblemente sonrojado, cumplió la orden y mientras, en voz baja, me decía.

—Este *buitre* de mierda no deja a nadie defenderse. No hay derecho. Me iba a buscar como doscientos *quetzales* que nos iban a servir para mandar a buscar comida decente al pueblo con los guatemaltecos. Ahora se nos jodió la paella.

Al pobre Mario Zúñiga, desde entonces, se le quedó el sobrenombre de *Buitre*, el cual se ha mantenido hasta la fecha.

Raúl, además de perder su trueque, fue sentenciado por Mario a seis guardias nocturnas seguidas por meterse a merca-
der no autorizado. A mí me había hecho gracia ver la idea maliciosa de Raúl que, como un niño, había esperado pacientemente durante cuatro meses para llevar a cabo su estrategia comercial. Yo sabía de sobra que aquello no podía ser, pero entretenido en su jueguito se mantenía ocupado y no pensaba en otras cosas que abatían a algunos hombres tornándolos tristes por añoranzas y desesperación de que acabara de empezar la ansiada guerra.

CAPITULO III

A mediados de diciembre aterrizó un C-54 procedente de Miami. Como siempre llegaba en horas de la mañana y traía unos cincuenta hombres de infantería. Después de darle la consabida bienvenida a Guatemala y llevarlos a desayunar, me informaron que acompañara el grupo hasta la Base Trax, pues tenía que recoger cuatro prisioneros. La orden me sorprendió. No supe hasta ese instante que hubiera alguien castigado hasta el punto de privarlo de libertad. Desconocía las causas. No obstante, cumplí con la orden que había sido emitida por uno de los consejeros norteamericanos. Abordé el camión junto con los dos soldados custodios y emprendimos el viaje hacia la base de infantería con los nuevos reclutas, muchos de los cuales aún no habían salido del asombro de saber donde estaban.

Para sorpresa mía, el recorrido no fue a través de la finca Helvetia como me imaginaba, sino por otro camino que conducía a la Base por una vía más directa. Este camino estaba mejor preparado que el anterior, aunque con los mismos precipicios y despeñaderos.

El viaje duró poco más de hora y media, no por la distancia solamente, sino por lo lento que había que ir, pues había tramos en que se hacía tan estrecho el camino que las ruedas traseras del camión se salían unas pulgadas sobre el borde y desde luego había que hacerlo a paso de tortuga. Iba sentado a la derecha del chofer mirando desde mi ventana aquellos precipicios que se perdían en la profundidad y no me hacían ninguna gracia.

Ya una vez a la entrada de la Base vi dos postas, una a cada lado del camino. Aún no se divisaban las instalaciones pues el último tramo a recorrer era loma arriba y esto ocultaba la vista de la Base desde afuera. El camión se detuvo para que

las postas nos identificaran. Momentos después de la rutinaria inspección nos pusimos en marcha de nuevo. Doblamos a la izquierda inclinándonos loma abajo y entonces en una especie de valle artificial, construido por los soldados cubanos, vimos las instalaciones.

Había más de una docena de barracas y en el centro de todas un polígono. Al lado derecho y en una loma, una casa donde luego supe vivían los consejeros norteamericanos.

Nos detuvimos en una oficina y allí ya nos esperaban algunos soldados de infantería que habían venido a recibir a los nuevos reclutas con mucho entusiasmo.

Me dirigí al interior de la jefatura, pregunté por el jefe de la Base y al poco rato se aparecieron José (*Yayo*) Varona, Jefe de Inteligencia y José de San Román. Este último era el jefe de la Base. Después de saludarnos militarmente nos estrechamos las manos y procedí a entregarle la lista de los reclutas recién llegados.

Hicimos algunos comentarios y luego me dijeron que había cuatro soldados que estaban presos por revoltosos y que *Frank*, el nuevo jefe militar norteamericano, había ordenado que los mantuvieran fuera del resto del personal de la Brigada. Por esa razón querían que los tuviéramos por una o dos semanas en la pequeña cárcel de la Fuerza Aérea en la Base Rayo, mientras se esperaba el traslado a un lugar no especificado.

Había empezado a llover fuertemente en el tiempo que estuve allí y decidí no enfrentarme al lodazal de aquellos caminos bajo la lluvia, de manera que esperé hasta el próximo día para emprender el regreso por la mañana. Aproveché la oportunidad para escudriñar todo aquello y saludar a algunos amigos. Me encontré que ya había un dentista allí, el Dr. Polanco, y lo fui a ver para que me extrajera un fragmento de hueso que me había quedado como resultado de la extracción de la muela que tres meses antes había sufrido en *Retalhu-leu*. Al parecer el *veterinario* que me atendió se había olvidado de aquel pedazo, que me estuvo molestando hasta ese día.

Comencé mi recorrido por las diferentes barracas, saludando y conversando con muchos de los soldados. Volví a ver a José Vergara, que había querido permanecer como soldado de infantería al contrario de Alberto Pérez que prefirió ser P.D.O. y estaba en nuestra Base.

Pepe me mostró todas las instalaciones e inclusive me llevó a la ladera de una loma donde tenían una imagen de la Virgen

de Santa Bárbara colocada en un saliente.

El pobre Pepe estaba más flaco que un alambre y al sentarme a comer con ellos esa noche, pude comprender porqué. Pepe, que notó la cara que puse al ver la cara del plato, me dijo riéndose:

—A todo se acostumbra uno . . .

A lo que yo le respondí:

—Menos a vivir sin comer, y el que lo logre no creo que haga el cuento.

Por fin Pepe me dijo en un tono más conciliador:

—Ni mires lo que comes; lo importante es tragar para subsistir.

Ya en la noche contemplaba los grupos reunidos, algunos cantaban, otros conversaban. Viéndolos así, metidos en aquel lugar tan joviales pese a las circunstancias, me maravillé de lo alegre que somos los cubanos que hablamos de cualquier cosa y nos reímos de todo. Algunas veces una simple conversación da la impresión, sobre todo a los extranjeros que desconocen nuestra idiosincrasia, que estamos presa de cólera y, sin embargo, si entendieran el idioma se percatarían que no es más que una sencilla plática, sólo que con más gestos y aspaviento que un director de orquesta. Se puede afirmar que uno de los grandes entretenimientos nacionales es el de producir palabras aunque éstas no digan necesariamente nada y no estaría lejos de la verdad afirmar que el arma más efectiva para silenciar a un compatriota es atarle las manos.

Dormí bien esa noche y al otro día muy temprano, en ayunas, me presenté en el calabozo a recoger los cuatro prisioneros. Los montamos en la parte de atrás del camión y con ellos los dos custodios armados con sendas carabinas M-1. Me senté a la derecha del chofer y arrancamos hacia Base Rayo.

El viaje de regreso apenas si tuvo eventualidades dignas de relatar, excepto que fue algo más engorroso por la lluvia que había caído el día anterior. En Base Rayo, desde que llegamos, fuimos directamente a un edificio de mampostería que se construyó posteriormente al resto de las instalaciones y que estaba situado cerca del polvorín. Este edificio se fabricó con la función específica de servir de cárcel y fue estrenado por estos cuatro hombres que traje ese día.

Para su vigilancia se organizó una guardia rotativa de 24 horas cuya responsabilidad recayó en el personal de la Base. En varias ocasiones fui personalmente a llevar la comida de los penitenciados. Los guardias los acompañaban cada vez

que salían a asearse y no los dejaban fuera de vista ni por un instante.

CAPITULO IV

A mediados del mes de diciembre me fue encomendado preparar los festejos de Navidad. Para este fin preparé una lista enorme de las vituallas habitualmente usadas en los países nuestros para celebrar estas fiestas. Pedí turrone, dátiles, higos, avellanas, nueces, uvas, manzanas, sidra española, un árbol de Navidad, discos de villancicos, distintas decoraciones alegóricas, en fin, cuanta cosa podía hacer falta y en grandes cantidades. El comedor fue engalanado con todos aquellos adornos navideños; se creó un ambiente cordial, las canciones y villancicos ayudaron para darle ese sabor típico de esa época del año.

Todo funcionaba como en cualquier hogar cristiano, sólo que en ausencia de nuestras familias y, quizá, por esa falta que compartíamos todos en común, nos refugiamos en el cariño mutuo de la gran familia que formábamos.

El día 24 de diciembre, NOCHEBUENA, ya se habían hecho los arreglos para los festejos; las mesas formaban una larga fila frente al edificio principal donde colocamos todas las golosinas que habíamos recibido los días anteriores.

Esa tarde, creo que impulsado por el espíritu navideño, encaminé mis pasos a la cárcel donde estaban los cuatro prisioneros. Al llegar a ella le pedí la llave al custodio, al mismo tiempo que le entregaba mi pistola y, sin más, abrí la celda. Cuando se cerró la puerta de hierro tras de mí, tuve la sensación extraña de que lo que iba a hacer era algo estúpido y riesgoso puesto que sabía cuál era la desesperación de aquellos hombres. Pero mis sentimientos humanos fueron mayores y vencieron aquel pensamiento de desconfianza. Me senté en el piso y les ofrecí un cigarro a cada uno.

—Como ustedes saben esta noche es Nochebuena, había pensado traerles su comida como de costumbre a las siete de la noche, pero . . . se me ha ocurrido preguntarles algo: ¿si los

llevo a asearse, les doy ropa limpia y después, junto conmigo y sin separarse de mí en ningún momento, participan de la cena con nosotros, del cine y de la Misa, pudiera contar con la palabra de honor de ustedes de que no van a tratar de escaparse, y que en todo momento han de permanecer a mi lado hasta la una de la madrugada, hora en que los traeré de vuelta para acá?

Aquellos hombres se miraron como asombrados; hubo un silencio, y seguí diciéndoles:

—Necesito tener la palabra de ustedes, pues si hacen algo mal, me voy a ver comprometido, puesto que la responsabilidad será únicamente mía.

Uno de ellos me respondió:

—Antes que todo somos cubanos; podremos estar de acuerdo o no con los procedimientos que se están llevando a cabo allá arriba (refiriéndose a la Base Trax), pero el nombre de los cubanos, en lo que se refiere al honor, no va a ser manchado por nosotros.

Tras estas frases, cada uno de ellos me dio su palabra de cumplir con el acuerdo que yo les había propuesto. Cuando salimos, eran las seis de la tarde.

Relevé al custodio de su función al mismo tiempo que me enfundaba la pistola. El atónito guardia cumplió la orden con expresión estupefacta y permaneció un rato inmóvil como tratando de comprender aquella acción mía.

Fuimos al *Supply* a recoger uniformes limpios y los llevé a las duchas a que se bañaran, afeitaran y vistieran pulcramente. Unos minutos antes de terminar el aseo, llegó Manuel Villafaña, el jefe de la Fuerza Aérea, y haciendo un pequeño aparte me dijo:

—Ferrer, ¿tú estás loco? Si uno de éstos se fuga vas a perder tu posición y quedarás desacreditado ante los ojos de todo el mundo.

—¿Y si no pasa así? —le pregunté.

—No habrás ganado nada, puesto que esta gente no se merece nada.

—¿Usted me ordena que los regrese al calabozo?

—No, pero acuérdate que la responsabilidad es enteramente tuya.

—Enterado.

Juntos asistimos a la comida, cine y Misa.

Jamás olvidaré el mal rato que pasé cuando uno de ellos se levantó durante la película y tocándome en un hombro me

pidió permiso para ir a la mesa a buscar una sidra. Le dije que sí, pero temí que iba a desaparecer. Pasó un rato en el que fingía mi atención a la película, pues no quería demostrar desconfianza, ya que los otros tres estaban sentados a mi lado.

Después sentí que me tocaban por la espalda. Al volverme me encontré con que había regresado y en la mano traía una botella de sidra fría que me brindó diciéndome:

—Esta es para usted.

Saboreé aquella sidra como ninguna otra de las que bebí esa noche.

A las doce y cuarenta y cinco volvimos al calabozo y mientras me encontraba abriendo el candado, uno de ellos me preguntó:

—¿Por qué hizo usted esto? A nosotros nos resultaría muy fácil en este momento desarmarlo y darnos a la fuga.

—Es verdad —respondí . . . Eso me enseñaría a no creer en el honor de ningún hombre durante el resto de mi vida.

Terminé de abrir la puerta del calabozo y entraron ellos. Al cerrarla, alguien dijo: “Gracias” y otro, “Felicidades”. Caminando de vuelta hacia las barracas, sentí que con cada paso que daba aumentaba mi satisfacción, o quizá . . . felicidad . . .

ENERO DE 1961

La noche del 31 de diciembre de 1960 a las doce fueron cantados los Himnos Nacionales de Cuba, Guatemala y Estados Unidos. Para festejar la fecha tuvimos una gran cena y la bebida corrió libremente. Entre los tres grupos que compartíamos la despedida del año reinaba una alegría colectiva y un congenial espíritu de compañerismo.

El nuevo año 1961 trajo la noticia, muy agradable por cierto, que los Estados Unidos habían roto relaciones con el gobierno de Fidel Castro. La decisión fue tomada por el presidente saliente, Dwight D. Eisenhower, unos días antes de abandonar la Casa Blanca. Hasta el presente no he podido averiguar si el cambio de poderes en Washington tuvo algo que ver con el cambio de mandos en nuestra Base, pero lo cierto es que a raíz de la toma de posesión de John F. Kennedy, el jefe de la Base, *Billy Carpenter*, fue reemplazado.

Un día como tantos me encargaron ir a Ciudad Guatemala para entregar unas cajas a la Fuerza Aérea guatemalteca. Al llegar, mi copiloto Raúl Solís y yo, fuimos recibidos por el mayor Antonio Batres quien nos comunicó que tendríamos que esperar un par de horas antes de regresar a "Rayo", pues a la vuelta teníamos que llevar a un americano, al cual todavía estaban esperando en el aeropuerto La Aurora. Batres nos convidó a un almuerzo en el club de los oficiales y estando allí nos hizo este relato. Resultó que como los aviones nuestros y los de la FAG estaban pintados y numerados igual, era relativamente fácil confundirse. Esto, claro está, no sucedió por casualidad, sino fue hecho con toda intención para disimular nuestra presencia en Guatemala. Unos días antes, un B-26 de los nuestros que realizaba un vuelo de práctica sufrió una avería viéndose obligado a aterrizar de emergencia en La Aurora. El avión en cuestión era el número 408 y nosotros teníamos órdenes de identificarnos como FAG siempre que

tuviésemos que aterrizar en alguna base guatemalteca que no fueran las que estábamos usando para el entrenamiento. El piloto se identificó con la torre de control y pidió autorización para aterrizar de emergencia. La torre se demoró en contestar y al cabo de una pausa silenciosa, preguntó intrigada:

—¿Cómo es posible que usted esté pidiendo autorización para hacer un aterrizaje de emergencia si lo estoy viendo en la cabeza de la pista listo para despegar?



BOMBARDERO MEDIANO B-26.

Efectivamente, un B-26 de la FAG con el número 408 estaba esperando despegar en ese instante. El piloto que oyó la conversación entre la torre y el B-26 nuestro, intervino rápidamente y radió a la torre explicándole que existía la posibilidad que dos aviones se hubieran pintado con el mismo número por equivocación y regresó a la zona de estacionamiento. El nuestro aterrizó, se le dio curso y el incidente quedó en el anonimato.

Seguimos esperando a nuestro pasajero charlando de sobremesa un buen rato, más de las dos horas que nos había dicho Batres inicialmente.

Hizo su aparición un americano largo y flaco, de unos

cincuenta y pico de años. Nos lo presentaron por el nombre de *Lou* y al poco rato ya tenía prisa por ir para la Base. Me preguntó:

—¿Cuándo nos vamos, Eddy?

A mí medio que me chocó aquella prisa repentina después de habernos tenido esperando media tarde; le respondí en tono jaranero.

—Pues ahora mismo, *Lou*; llevamos largo rato esperando. ¿Dónde está la puntualidad americana?

Este, sonriendo, me respondió:

—O.K. Eddy, no me regañes.

Con la misma sonrisa le dije que ya nos íbamos y nos despedimos de Batres, no sin antes darle las gracias por la invitación.

Durante los primeros minutos de vuelo yo estuve ocupado con los controles y apenas si puse atención a la conversación que se traían Raúl y *Lou*. Cuando ya llevábamos un rato en el aire, *Lou* salió de la cabina de mando y se fue al fondo. Tan pronto éste estuvo a buena distancia, Raúl se viró hacia mí preguntándome:

—Eduardo, ¿tú sabes quién es el viejo ése?

—No, pero tiene un tipo de desbaratado de madre, me hago la idea que será un nuevo cocinero o algo por el estilo . . .

—¡Ese viejo es el nuevo jefe de la Base!

—¡No me digas! Y yo regañándolo por llegar tarde . . . bueno, quién lo manda a andar así . . . le zumba tener un jefe que llegue de buenas a primeras en *shorts*, se presente como *Lou* a secas, y con esa pinta de flaco y feo . . . ¡Ni que uno fuera adivino!

Los entrenamientos seguían, ya más avanzados, y el arribo de más pilotos norteamericanos por día. Entre los instructores de B-26 que teníamos estaban: *Al, Bill, Don, Joe, Lee, Pete, Riley, Ron y Wade*. Todos procedían de la USAF, pero en aquel momento ignorábamos si estaban activos o no. Años después me enteré que todos estaban con licencia temporal de las distintas ramas de las fuerzas armadas y habían sido reclutados para esta misión por la CIA. Entre el personal norteamericano se destacaba uno de ellos, que por su corpulencia, gestos, pelado de reglamento y procedimientos en el escuadrón B-26, se notaba que era un oficial de alto rango.

Este señor era el mayor general *Reid Doster*, comandante general del Ala de Reconocimiento Táctico número 117 de la *Alabama Air Guard*. Mientras estuvo con nosotros se hacía llamar simplemente *Reid*; era tan sencillo en su trato con nosotros que hubo quien se confundió, pasándole lo que a mí con *Lou*.

Uno de los que se equivocó de plano con *Reid* fue Joaquín “Pupy” Varela. Cuenta “Pupy” que una mañana vio en la tablilla que tenía fijado un vuelo para ese día y le habían puesto de copiloto a un tal *Reid*. Al llegar al avión se encon-



CAPT. JOAQUIN “PUPPY” VARELA

tró con un americano grandón y coloradote que estaba en *shorts* y zapatos de tenis. Pupy al verlo pensó que le habían endilgado a un “sargentazo” de copiloto y no le prestó mayor

atención al asunto, pero cuando estaban en el aire el norteamericano fue a tocar algo en el panel de controles y Pupy, muy orondo, le ordenó que dejara los aparatos tranquilos. El americano alzó las pobladas cejas y en la comisura izquierda del labio, según Pupy, se dibujó un amago de sonrisa. El americanote le respondió:

—O.K., *sonny* . . .¹

Pupy indignado de que lo hubieran tirado a muchacho, tan pronto aterrizó, le dijo:

—Yo quiero que sepa, que usted está hablando con un oficial de la Aviación Naval de Cuba, así que no vuelva a llamarme *sonny*.

Aquel "sargentazo" lo miró de arriba abajo, contuvo la risa, y en un tono casi paternal le respondió:

—O.K., *sonny*.

El americano dio media vuelta y se fue de largo dejando a Pupy rabiando y echando pestes de él. El asunto quedó sepultado durante catorce años y resucitó una tarde en que *Reid* y Pupy se volvieron a encontrar con motivo de una fiesta en mi casa en Miami. Pupy se dirigió a nuestro amigo y le dijo:

—General, hace catorce años que le debo una disculpa. ¿Se acuerda usted de mí?

Reid se quedó pensativo unos segundos. De repente soltó una carcajada y le extendió la mano efusivamente . . .

¡Sí, cómo no! . . . Tú eres *sonny*.

Entre Miami y Retalhuleu se volaban un promedio de cinco vuelos semanales en C-54. También se volaba a otra base de la que no teníamos conocimiento alguno. La razón por la cual nosotros desconocíamos su existencia y paradero era porque de allí sería lanzada la invasión. El personal que hacía estos vuelos era norteamericano, los que devengaban un sueldo de dos mil dólares mensuales más otros seiscientos por concepto de dietas, aunque se alojaban y comían en la misma base que estábamos nosotros.

Los componentes de esas tripulaciones no tenían casi ningún contacto con la gente nuestra; además, eran rotadas cada seis u ocho semanas, así, pues, los veíamos poco.

En un pequeño lago situado a veinte millas al noreste de la playa de Champerico y a tres millas de la costa del Pacífico se hacían las prácticas de ametrallamiento con los B-26. Yo volé

una vez de copiloto con José Alberto Crespo en uno de sus vuelos de práctica. Aunque yo pertenecía a un escuadrón de transporte, las prácticas en el B-26 me vinieron muy bien, pues fue un aprendizaje superficial de un aspecto de la aviación que no conocía hasta entonces.

Para las prácticas de ametrallamiento los transportes lanzaban unas balsas hechas con tanques de cincuenta galones vacíos y cerrados que habían sido unidos por medio de cañas de bambú y cables. Las balsas al caer al lago se quedaban flotando en la superficie y servían de blanco a los B-26.

En mi único vuelo de práctica, Crespo le dio dos pases al lago; en cada pase el impacto de las balas calibre 50 estremecían las balsas que eran tocadas y éstas quedaban destrozadas en un abrir y cerrar de ojos, tras lo cual se hundían dejando por único rastro una mancha de burbujas sobre la superficie. Al final del segundo pase, Crespo había hundido dos balsas y dando por terminada la práctica, decidió regresar a la Base. Cuando llegábamos nos enteramos que Pupy Varela había tenido un aterrizaje forzoso momentos antes y la pista estaba temporalmente cerrada; así, pues, tuvimos que quedarnos en el aire haciendo círculos sobre la Base durante media hora. En cuanto llegamos a tierra nos interesamos por Pupy. Nos dijeron que se le había roto el sistema de frenos hidráulicos y para aterrizar tuvo que usar los frenos neumáticos, o de emergencia. Como éstos se usan tan poco, son más difíciles de



VISITA DEL GENERAL YDIGORAS FUENTES A BASE RAYO.

controlar y en consecuencia el avión se había ido de narices contra la valla que estaba a lo largo de la pista. La operación de rescate tardó unos treinta minutos y por suerte ni Pupy ni su copiloto Raúl Vázquez recibieron lesiones de gravedad.

Por esa época recibimos la visita del presidente de Guatemala, general Miguel Ydígoras Fuentes, que vino acompañado del alcalde de *Retalhuleu* y un buen número de oficiales.

El general Ydígoras inspeccionó nuestras instalaciones y presencié prácticas de bombardeo. Después fue a la Base Trax, y allí participó como observador de las prácticas de infantería de la Brigada 2506.

Hacia finales de ese mes de enero empezaron a suceder una serie de incidentes desagradables para nuestro grupo. La ansiedad aumentaba, los periódicos norteamericanos empezaron a divulgar noticias sobre la existencia de los campos de entrenamiento con un lujo de detalles verdaderamente asombroso. En *The New York Times* se llegó al extremo de publicar un mapa indicando la posición de nuestra Base. El periódico guatemalteco "La Hora" ya había publicado a finales de 1960 algunos datos al respecto. Poco después, *Ronald Hilton*, un reportero vinculado a la Universidad de Stanford, en California, también proclamó nuestra presencia en Guatemala.

Sucesivamente la prensa en Latinoamérica y Norteamérica, así como en Europa anunciaba a los cuatro vientos nuestra estancia en Centroamérica. De manera que el secreto a medias que hasta entonces se había logrado mantener, ahora quedaba expuesto ante el mundo entero. Como es de suponer, esta publicidad dio al traste con los planes de realizar un ataque inesperado, con todas las ventajas que esto hubiera representado para nosotros.

En una ocasión se nos informó que al día siguiente iban a visitar la Base un grupo de reporteros provenientes de casi todos los países de América y unos cuantos de Europa. Serían unos cincuenta en total y venían con el fin de confirmar los rumores de nuestra presencia allí. El gobierno de Castro había formulado acusaciones ante las Naciones Unidas y estos señores de la prensa se encargarían de verificar tales acusaciones.

El avión que traía los periodistas llegaría a las once de la mañana. A las nueve ya no quedaba ni uno de nosotros en la Base. Desde muy temprano habíamos recibido órdenes de empacar nuestros equipos y marchar selva adentro. Pasamos la mañana metidos en la maleza con nuestras mochilas y can-

timploras lo más cómodamente que pudimos.

Para cubrir nuestra ausencia y justificar la existencia de la base se trajo un destacamento de tropas guatemaltecas.

A las cuatro horas supimos que el "Constellation" con los periodistas había emprendido el viaje de regreso al lugar de donde vinieron y comenzamos la marcha de vuelta a "Rayo". Es difícil calcular las distancias dentro de la jungla, pero me atrevo a afirmar que penetramos cerca de tres kilómetros antes de detenernos a descansar, y con los otros tres de vuelta fueron aproximadamente seis kilómetros que anduvimos ese día. El que conozca lo que es una selva centroamericana sabrá lo divertido que fue ese "paseíto".

Cuando entramos a nuestra residencia nos salió a recibir el coronel Alfonso Algara, quien estaba al frente de las tropas guatemaltecas que nos suplantaron. Al verme, soltó una carcajada a mandíbula batiente y empezó a decir:



CORONEL ALFONSO ALGARA, TERCERO DE IZQUIERA A DERECHA.

—Los hemos engañado, capitán... *horita* se fueron esos reporteros hijos de la chingada... je, je, ... y se fueron sin poder usar sus babosadas de cámaras... uuuy... ¡qué bueno estuvo esto...!

Me invitó a su cuartel a celebrar el éxito del día y sacó una botella de un ron llamado "BRILLANTE", que por el nombre, y más aún por el sabor, me hizo recordar la "LUZ

BRILLANTE”¹ que se vendía en Cuba para una serie de usos domésticos. Por supuesto que le agradecí al pintoresco coronel Algara aquella gentileza, pero al pasar aquel diabólico líquido a través de mi garganta, sentía que me equiparaba al “Dragón de San Jorge” y más tarde sentía como si el hígado lo tuviera en proceso de desintegración.

El día del natalicio de José Martí, 28 de enero, me asignaron volar una misión a Jagüey Grande y recuerdo que el I.P. a la zona de lanzamiento fue el pueblo de Girón, al este de la Bahía de Cochinos. Como ocurría casi siempre, no encontramos ni señas de la guerrilla, teniendo que regresar con el avión lleno de armas y el consiguiente disgusto. Lo que sí me pareció un tanto extraño fue el interés que mostraban nuestros consejeros durante el *debriefing* o informe posterior a la misión. Varias veces repitieron la misma pregunta sobre las defensas antiaéreas de Girón.

A nosotros nos había parecido un poco raro que hubiese una guerrilla en una zona tan llana y pantanosa. Lo comentamos durante el vuelo.

El *debriefing* resultó tan peculiar que al enterarnos meses después que la invasión desembarcaría por aquella región nos asaltó la duda de que nos hubieran usado como conejillos de Indias para obtener información sobre las defensas del pueblo.

1. En Cuba existía una marca comercial de Kerosene llamada “LUZ BRILLANTE” que se usaba como combustible para estufas entre las familias menos pudientes.

FEBRERO DE 1961

El principio de febrero no podía haber sido más monótono. A excepción de los cambios de los consejeros norteamericanos nada se movía. No había misiones que volar y los vuelos de prácticas quedaron reducidos al mínimo. Todo había quedado paralizado de una manera que nos hizo pensar que tal vez el cambio de poderes en Washington traería alguna demora en nuestros planes.

Todo el mundo en la Base hacía conjeturas con relación al futuro y en especial, al futuro de la invasión tan ansiada por todos allí. La tensión acrecentaba por minutos y se manifestaba en distintas formas. Se dio el caso penoso de dos compañeros, Osvaldo "Chirrino" Piedra y René García, que se entraron a trompadas a consecuencia de una discusión trivial. La hostilidad entre ambos quedó zanjada y se trocó en una estrecha amistad.

Todo caminaba con una lentitud como si anduviésemos de rodillas y algunos empezaron a infringir las regulaciones, como la orden de no abandonar la Base sin autorización. Para salir de ésta se suponía que fuera únicamente con la autorización oficial de los jefes, como cuando se iba a Trax a llevar o traer gente, o si se trataba de una emergencia.

Cada vez que alguien requirió asistencia médica fue trasladado en el acto. Hubo quien estando hastiado de estar metido dentro de la Base día tras día, fingió alguna dolencia como pretexto para salir y de éstos hubo muchísimos casos.

Alguien descubrió que el oculista más cercano estaba en la ciudad de *Quetzaltenango* y aquel descubrimiento causó una epidemia, porque enseguida aparecieron un montón de problemas oculares. Uno dijo que astigmatismo, otro que miopía, aquél que tenía no sé qué en la córnea. En fin, que todo el mundo quería ir al oculista.

Las noticias que llegaban de Miami y los recortes de periódicos que enviaban los familiares dentro de las cartas no podían ser más desalentadores. La prensa seguía delatando abiertamente nuestra posición geográfica, el número de alistados, las armas en que nos estábamos entrenando y demás información que le interesaba al enemigo.

De todos los que estábamos en la Base los más ocupados éramos los del escuadrón C-46, puesto que teníamos dos vuelos todas las mañanas para el entrenamiento de los paracaidistas. Los B-26 habían terminado sus prácticas y los C-54 tenían muy poco que hacer. En consecuencia, el mes de febrero tuvo como veinte días en que se desniveló un poco el comportamiento de unos cuantos. Cuando me di cuenta de la relación que existía entre la ociosidad y la indisciplina, me ocupé de buscarle algo que hacer a cada uno de los que estaban a mis órdenes.

En una ocasión estando yo de guardia, fui notificado por nuestro jefe, Manuel Villafaña, que un grupo de mi escuadrón había "COGIDO VENADO".¹ Me llamaron a la oficina y cuando llegué Villafaña me dijo:

—Tus amigos "los marineritos", se están bañando en la piscina del motel La Colonia, en las afueras de Reu. Agarra un jeep y ve a buscar a esos cabrones y les metes cinco guardias nocturnas a cada uno.



Tomé el jeep conforme a las órdenes y me dirigí al motel que estaba a unos minutos de la Base. Tan pronto paré frente a la oficina del lugar oí un chapoteo como de varias personas que se tiraban al agua a la misma vez. Me dirigí hacia la piscina y vi cómo Raúl Solís, prendido al borde, asomaba la cabeza. Al reconocermme se viró para los demás diciendo:

1. "Coger Venado" significa escaparse un rato de la Base sin la debida autorización.

—No hay problemas, señores, es *Matorral* . . .

—Ustedes están locos —les dije—; el que me mandó fue Villafaña. Así que ya lo saben, de las “imaginarias” (guardias) no los salva ni el médico chino.

Eran unos cuantos: Raúl, Mario Ginebra, Ignacio Rojas, Antonio Bascaró, Vicente Secades y otros, casi todos miembros de mi escuadrón y exoficiales de la Aviación Naval, o sea, viejos amigos de parrandas.

Mario Ginebra se acercó y hablándome en tono suave, conciliador y diplomático me dijo:

—Mire, Jefe, como usted dice, esto no tiene remedio, pero como de todas maneras vamos a ser castigados, sería una lástima que perdiéramos la comida decente que hemos negociado con los cigarros de Raúl. ¿Por qué no demoramos un poquito el arresto y así tendremos el gusto de que usted nos acompañe en el banquete?

Decía esto con una sonrisa socarrona dibujada en el rostro. Accedí.

Tres horas más tarde regresábamos. Antes de entrar en la Base todos asumimos un porte militar que el que nos viera así de serios, jamás se imaginaría la clase de juerga que nos teníamos armada unos minutos antes. Me encaminé al despacho de Villafaña consciente de que la que me esperaba iba a ser de padre y muy señor mío. Entré, saludé formalmente y me cuadré aguardando la rociada que no se hizo esperar mucho.

—Mira que tú tienes cojones. Así es que te mando a buscar a los “marineritos” y te quedas con ellos. Asígnate tú mismo tres guardias consecutivas de oficial de día y que no vuelva a suceder esto. ¿Enterado?

—Sí, señórrrr . . .

En otra ocasión fui informado que dos pilotos nuestros andaban por las calles de *Retalhuleu* en muy grata compañía. En cuanto llegué me enteré que era el día del Santo Patrón de la ciudad; había una procesión que se movía cual serpiente por las estrechas callejuelas. Metidos en la procesión vi a mis dos compañeros, cada cual con tremenda cara de santón y sendos cirios en las manos, religiosamente marchando a paso lento entre el gentío de fieles. Les hice señas discretamente que salieran y me respondían en tono de ruego que les diera un “chancecito”. Trabajo me costó controlar la risa que me producía verlos tan solemnes, vela en mano y suplicando que los dejara un rato más. No creo que sea necesario aclarar que estos dos individuos no estaban en la procesión por devoción.

Por fin cargué con ellos para la Base donde fueron disciplinados.

Por esos días también tuve que ir a buscar a otro grupo que se había largado a la playa de Champerico y andaban dándose



PLAYA DE CHAMPERICO EN EL OCEANO PACIFICO, GUATEMALA.

la gran vida cuando los encontré. Estos incidentes obligaron a la jefatura a tomar medidas estrictas. Se hizo saber que en lo sucesivo no se daría sólo guardias nocturnas como castigo, ya que éstas no habían surtido efecto; en cambio todo aquel que “cogiera venado” iba a ser encarcelado. Esto sí que cambió la situación radicalmente. Nadie más se atrevió a escaparse.

Un día recibí una carta de mi amigo, el doctor Ricardo Riera. Riera me contaba que María estaba un poco delicada de salud y quería una entrevista personal conmigo para tratar de una posible operación. Me alarmé, al extremo de salir disparado a ver a Villafañá para pedirle que por la vía oficial me dejara saber el estado de mi mujer. En lo que se demoraba la petición y los trámites, le escribí a Riera explicándole lo difícil que era para mí salir de allí, y que si no era de urgencia prefería no ausentarme de la Base.

La enfermedad de María había sido un pretexto para que yo fuera a Miami, pues el comandante Augusto había llegado de Cuba y quería establecer comunicación directa entre la aviación y las guerrillas. Augusto y Riera habían lucubrado el plan para que yo hablara con ellos y juntos organizar un contacto directo con las guerrillas del Escambray.

El "Frente" se ocupó de que un médico fuera a ver a mi mujer enseguida y me informara sobre su estado de salud. El cable que recibí decía así:

To: Air Base

From: Miami

Miami Field Office checked Maria Ferrer wife of captain Ferrer No. 2992, glandular disturbance and consulted with Dr. Riera. He is treating her and she does not require hospitalization nor operation. Otherwise she is fine.

Lou Rotham

Chief Advisor

La traducción del telegrama es:

Para: Base Aérea

Desde: Miami

Oficina de Miami ha chequeado a María Ferrer, esposa del capitán Ferrer No. 2992, trastornos glandulares y consultado el Dr. Riera. Ella está bajo su tratamiento y no requiere hospitalización ni intervención quirúrgica. En otras palabras, está bien.

Lou Rotham

Jefe de Consejeros

Los reclutas siguieron llegando hasta mediados del siguiente mes y la Brigada tenía para entonces cerca de mil quinientos hombres, lo cual levantó el ánimo a muchos que estaban algo pesimistas al principio.

Mario Tellechea y yo seguíamos entrenando el batallón de paracaidistas sobre una finca perteneciente al mismo señor Roberto Alejo, que era dueño de Helvetia. Los paracaidistas estaban estacionados en una base improvisada cerca de la ciudad de Mazatenango. Y como en la lengua Quiché, *tenango* quiere decir *pueblo de*, y allí abundaban las garrapatas, a alguien se le ocurrió ponerle al campamento Garrapatenango. También había una base de paracaidistas más arriba de la finca Helvetia. Allí se había construido una pista rudimentaria de solamente mil quinientos pies de largo entre las monta-

OPERACION PUMA 131

ñas, una situación idónea para entrenar las tropas que se suponía irían a pelear en las regiones montañosas de Cuba. Aquella Base de tiendas de campaña y condiciones típicas de guerra se llamaba “La Suiza” y todavía catorce años más tarde la pista se conserva en bastante buenas condiciones a pesar de su poco uso.

Algunos de los pilotos pedimos ser entrenados como paracaidistas con el objeto de adquirir un conocimiento práctico de esa rama de la aviación. Así, un grupo de nosotros entre los que se encontraban Manuel Villafaña, Daniel Fernández Mon y yo, saltamos un día junto con el batallón de paracaidistas.

Recuerdo que en mi primer y único salto, después de las clases teóricas y las prácticas desde un trampolín, Alejandro del Valle nos aleccionaba a última hora ya dentro del avión:

—Los brazos en alto y no pongan las rodillas rígidas. Si el paracaídas se enreda, separen las cuerdas para que coja aire el cabrón. Procuren no caer sobre el paracaídas del otro; pero si así sucede, corran por el paracaídas del de abajo y vuélvanse a tirar, de lo contrario ambos se “colapsarán” y los dos se partirán los cojones, etc. . . .

Llegó el momento de mi salto y ya preparado en la puerta del C-46, Alejandro nos dijo a Fernández Mon y a mí:

—Al aire, pichones . . .

Salté con muy pocas ganas, pero ya estaba metido en ese lío y no me iba a echar atrás. El paracaídas de Daniel se abrió primero que el mío y oí como me gritaba a corta distancia.

—Coñoooooooooooooooooooo . . . ¡Qué bueno está estoooooo!

Desde el aire, y más desde la tranquilidad del paracaídas, se veía la belleza del paisaje guatemalteco con sus verdes como esmeraldas. El verde era hermoso, pero a medida que nos íbamos acercando a tierra veíamos unos grandes árboles debajo de nosotros y el aire nos llevaba en dirección a ellos. Tratamos como pudimos de cambiar el curso de la caída halando las cuerdas, pero todo era inútil. Daniel gritaba:

—Nos vamos a meter las ramas por el culo; qué horror, y yo que quería caer en tierra . . .

Los dos caímos enredados en sendos árboles. Enseguida llegaron a rescatarnos los compañeros del batallón. Todos vociferaban a la vez diciéndonos cómo salirnos de aquel ato-

lladero, o tratando de decírnos, cómo salir, o diciéndonos cómo tratar de salir.

— . . . Abran la reserva y bajen por ella . . .

Como el árbol donde caí era relativamente pequeño, seguí las instrucciones y me descolgué poco a poco a tierra. Pero Daniel estaba encaramado en la copa de un árbol enorme y tuvo que esperar que un par de indios subieran con sogas y lo sacaran todo cubierto de arañazos. Daniel repetía como un disco rallado la misma frase:

—Qué mierda, coño, qué mierda . . .

Entre los paracaidistas que estaban ese día con nosotros se encontraba el “Negro Tamayo”, una réplica cubana de *Joe Louis*, pero más oscuro, y había que oírlo decir que su abuela era gallega. Tamayo, con quien he tenido una gran amistad desde entonces, es uno de esos negros que vive su vida tranquilo, sin “tormentos” de raza ni nada por el estilo. Tal vez venga bien decirlo aquí, pues la propaganda comunista ha hecho creer a muchos lo contrario. En el grupo nuestro, donde estaban representadas todas las clases sociales y económicas del país, no había nadie, absolutamente nadie, que tratase con prejuicio a Tamayo ni a ninguno de los otros negros cubanos que participaban en aquella campaña. Prueba de esto es que años después cada vez que se ha reunido a excombatientes, hemos venido con nuestras familias, blancos y negros, sin distinción de color.

Junto con los nuevos reclutas que llegaban asiduamente, los aviones traían cada vez más correo. Ahora llegaban, además de las cartas, los paqueticos con regalo de las familias. Mayormente lo que se recibía en los paquetes era comida en lata, galleticas, caramelos, bombones, etc. Cada vez que llegaba un paquete, el que lo recibía se alegraba de tener algo con qué compensar la comida que se servía en el comedor.

Una noche fui despertado a la una de la madrugada. Me informaron que preparara una tripulación y un avión con el objeto de volar lo antes posible a la capital ya que había que trasladar al brigadista Nildo Rivero, quien tenía una bala en el estómago, que le había disparado accidentalmente otro soldado que estaba limpiando el arma. Con nosotros voló el médico cubano doctor Armstrong, que fue el que operó a Rivero en un hospital de Ciudad Guatemala. Para aterrizar tuvimos que bajar haciendo círculos desde una altura de trece mil pies, pues la entrada al aeropuerto entre los volcanes del Agua y del Fuego era imposible esa noche. Ambos estaban despi-

diendo enormes bocanadas de humo y fuego.

Pocos días después ocurrió una de las tragedias más lamentables de este período de entrenamiento. Haciendo prácticas de desembarco en una playa, a veinte millas al sureste de Champerico, la resaca arrastró al brigadista Tony Suárez ante los ojos de sus aterrados compañeros, entre los cuales se encontraba el Jefe de la Brigada, José de San Román, el cual trató inútilmente, lanzándose al agua, de darle auxilio al infortunado compañero. Los soldados espantados presenciaron como el cuerpo de Tony desaparecía entre el oleaje.

A fin de mes fuimos visitados por varios dirigentes del "Consejo". La comitiva estaba compuesta por los doctores José Miró Cardona, Antonio de Varona, Manuel Artime, el doctor Antonio Maceo, nieto del Generalísimo y Alfredo Gaudi. Para recibir a los visitantes se hizo una serie de maniobras aéreas y se efectuaron prácticas de bombardeo.

Lo último que recuerdo de este mes fue que casi a finales volví a volar en otra misión al Escambray. Regresamos desilusionados una vez más . . .



VISTA PARCIAL DE LA LINEA DE VUELO DE LOS B-26.

MARZO 1961

En el mes de Marzo Fidel Castro había enviado 50,000 milicianos a la Sierra del Escambray con la idea de efectuar una *limpieza*. En esta operación cayeron apresados más de 300 patriotas que formaban parte de las guerrillas en dicho lugar. El régimen llamó oficialmente a esta operación "La limpia del Escambray". El resultado fue desastroso para la oposición; la situación de los pocos guerrilleros que quedaron se hizo desesperante.

El día 5 de marzo le fue asignada una misión al capitán José Pérez Menéndez con el objetivo de efectuar tres *drops* en distintos puntos del Escambray. Formaba parte de su tripulación como telegrafista, Vicente Blanco (Blanquito), quien a pesar de su juventud era un gran radioperador.

El primer *drop* se estaba llevando a efecto con toda regularidad pero ocurrió que uno de los bultos se trabó en la puerta al momento de salir, lo que obligó a Pérez Menéndez a realizar un giro para dar tiempo a los P.D.O. a resolver la situación. El enemigo en tierra, que ocupaba casi toda la zona, pudo en esos momentos localizar con precisión el avión, disparándole desde todos los ángulos. El resultado fue la pérdida de un motor y un gran salidero en varios tanques de gasolina. La crítica situación obligó al Capitán a dirigir su avión en dirección al mar. Se desconectó el sistema eléctrico y por ende el de comunicaciones con idea de evitar un posible incendio a bordo, no sin antes haber comunicado a la Base el estado de emergencia en que estaban. La gasolina se perdía rápidamente, ya sobre el Mar Caribe dejaron caer el resto de los pertrechos así como las armas personales para evitar más sospechas de parte de las autoridades del país donde aterrizarían.

El aterrizaje se efectuó en Montego Bay, Jamaica, donde el

OPERACION PUMA 135

cover story, tantas veces repetido en los *briefings*, fue usado: "Eran tripulantes de un avión de carga guatemalteco en ruta a Miami. Al pasar sobre la isla de Cuba habían sido alcanzados por fuego antiaéreo, al parecer producto de una equivocación". Pérez Menéndez pidió hacer uso del teléfono para comunicarse con los dueños de dicha "compañía de carga", pero la telefonista de Guatemala le informó que el "número solicitado estaba descompuesto". Ante los acontecimientos, uno de los miembros de la tripulación se comunicó con su señora en Miami, dejándole saber a medias de la emergencia que habían tenido y el país donde se encontraban.

En las primeras horas de la mañana fueron transportados en dos automóviles a la jefatura de policía en Kingston. Allí Pérez Menéndez fue reconocido por el jefe del puesto con el que había tenido trato en la época que como capitán de la Compañía Cubana de Aviación, volaba a ese país; el señor en cuestión hizo los arreglos para que se trasladaran a un hotel, pero en esos momentos llegó un comunicado del Fiscal General, ordenando el encarcelamiento de toda la tripulación hasta tanto se esclareciera el hecho. Durante cuatro días angustiosos temieron una deportación a Cuba.

El suceso se hizo público en Jamaica. Al día siguiente los tripulantes recibieron la visita de un norteamericano, hijo del dueño de la Textilera Ariguanabo, industria que por muchos años había residido en Cuba y que había sido expropiada por el régimen de Fidel Castro. Ya en conocimiento de la verdad, el joven norteamericano hizo contacto con el Consulado de los Estados Unidos en el lugar, así como también consiguió de las autoridades inglesas una promesa de asilo político llegado el momento.

Una madrugada fueron sacados de las habitaciones que ocupaban en la jefatura de la policía y llevados al aeropuerto de Kingston, o mejor dicho, a la cabeza de la pista donde permanecieron, a oscuras, hasta que aterrizó un C-54, el cual sin apagar los motores abordaron rápidamente. Fueron transportados a Miami y veinticuatro horas más tarde estaban de regreso en Base Rayo.

El capitán José Pérez Menéndez gozaba de respeto entre los miembros del escuadrón de C-54 que comandaba por su valiente actuación y comportamiento en las misiones que había realizado. En distintas ocasiones su avión regresó dañado por el fuego antiaéreo.

El día trece recibí órdenes de llevar otra misión con pertrechos al Escambray. Al llegar no vimos señales de la guerrilla y cuando iniciaba una segunda vuelta recibimos un enorme *barrage* de fuego antiaéreo de armas de pequeño calibre que dejaron su marca en el fuselaje del avión. Al sentir el impacto de las balas enemigas aceleramos los motores y bajamos a menos de cien pies sobre el terreno para ponernos fuera de alcance. Por suerte ninguna de las balas causó daño serio al equipo, ni a la tripulación.

Recuerdo que a finales de mes fui como navegante en un C-54 a la Sierra de la Vela, al norte de la Base Naval de Guantánamo. Una vez en el lugar del *drop*, no encontramos señal alguna de la guerrilla. Confirmamos nuestra posición geográfica y no había error; estábamos volando sobre el punto exacto que nos habían indicado. Me dirigí al capitán, que era René García.

—René, aunque hemos dado dos vueltas y esta gente no aparece, ¿por qué no tiramos las armas por navegación, o sea, en el lugar donde se suponía que estuviera la señal? Si la encuentran los de la guerrilla, les van a venir muy bien; si las cogen las tropas de Castro, qué más da; si no las descubre nadie, no se habrá perdido nada más que las armas.

René lo pensó un momento y optó por aceptar mi proposición. Se efectuó el *drop*. Al regreso de la misión pasamos a unas diez millas de la Base de Guantánamo. Las órdenes que teníamos respecto al uso del radio eran estrictas; no hacer contacto con nadie más que con nuestra base en *Retalhuleu*, pero como conocíamos la frecuencia de la torre de Guantánamo, René tomó el micrófono en el momento que pasábamos muy cerca de allí y simplemente dijo: "Good night", al cabo de un corto silencio alguien en la torre apretaba dos veces el botón del micrófono y, por toda respuesta, oímos el peculiar *tac, tac*.

La coincidencia que se dio con estas armas fue algo asombroso. Año y medio más tarde, en la barra del Hotel Bel Aire en Miami Beach, René y yo estábamos dándonos unos tragos. La conversación cayó en el incidente que acabo de contar y René hizo el comentario:

—Sabrá Dios dónde fueron a parar aquellas armas.

Dos individuos que se hallaban en la barra, a corta distancia de nosotros, se acercaron. Habían estado oyendo nuestra conversación y se identificaron como miembros de aquella guerrilla que operaba en la Sierra de la Vela antes de la inva-

sión. Nos contaron que en una ocasión, cuya fecha coincidía con la misión que nos habían oído hablar, no tenían noticias que se iba a efectuar un *drop*, y un campesino les avisó que a cinco kilómetros de donde estaban había visto unas telas blancas y anaranjadas enredadas en el follaje de unos árboles. Dos guerrilleros acompañaron al campesino al lugar mencionado y allí encontraron los bultos.

Nos dijeron que entre lo que contenían había *booby traps* (minas de sorpresa) que resultaron muy efectivas contra las tropas enemigas. Pero lo más importante había sido la comida, que les vino como anillo al dedo, pues tenían mucha escasez de alimento.

El mes de marzo terminó con tristeza para todos, pues el 27 se produjo un accidente que dejó un saldo de dos vidas perdidas. Uno de los consejeros norteamericanos, a quien le llamábamos *Jim de la Selva*, que había sido el primer instructor que conocimos en Helvetia, viajaba desde esta finca hacia Base Rayo. Con él venía el brigadista Gustavo Cuervo Jr. El *jeep* en que viajaban se salió de la angosta carretera y en la negrura abismal de la noche se despeñaron barranco abajo.

Al ser recogidos del barranco *Jim* era cadáver, no así Gustavo Cuervo Rubio, el cual fue trasladado en avión al hospital de la Fuerza Aérea de Guatemala donde fue asistido por el Dr. Oliveira Sierra. El mayor Antonio Batres se hizo cargo de la situación. Viéndose imposibilitado de comunicar a los familiares del brigadista la gravedad de su estado, en gesto paternal llevó a su señora a la cabecera del moribundo. Ella permaneció a su lado hasta el momento de su muerte, que tuvo lugar en la madrugada del día veintiocho.

Desde el hospital el cadáver de Gustavo fue trasladado a la funeraria Reforma, donde el mayor Batres dispuso que cuatro soldados guatemaltecos le hicieran guardia de honor hasta las primeras horas de la mañana en que fue sepultado. La señora Norma Algara de Batres, en representación de la madre ausente, no sólo estuvo a su lado en el momento de su muerte y durante las horas que el cadáver estuvo insepulto, sino que todos los años en los aniversarios de su natalicio y muerte, llevaba flores a la tumba de aquel "Soldado Desconocido".

ABRIL DE 1961

Si marzo cayó del almanaque con la pesadumbre de fracasos y fatalidades en su haber, abril llegó haciendo florecer nuestras esperanzas. El primer día del mes fue para nosotros como un despertar al aire de una mañana fresca y radiante después de una larga y pesada noche. Se puede decir que fue un mes cruel que nos recibió con una amable sonrisa, pero antes de terminar nos traería la mueca sarcástica de la derrota.

La alegría inicial se debió a la noticia que nos dio el jefe de la Fuerza Aérea, Manuel Villafaña, al decirnos que en veinticuatro horas seríamos trasladados a otra base más cerca de Cuba. Recibimos la noticia muy temprano en la mañana del día primero, y a las ocho ya todos estábamos ocupados en los preparativos de evacuación para el día siguiente.

El día dos, al amanecer, cada uno de los capitanes recibimos un sobre sellado que contenía el plan de vuelo y los mapas necesarios para proceder a nuestro destino. Además, una lista del personal de la Fuerza Aérea y los pertrechos militares que llevaríamos en nuestros aviones.

Eran las seis de la mañana cuando mi escuadrón, compuesto de cinco C-46 cargados de personal de tierra, partía con rumbo desconocido. Ya en el aire, mi copiloto, Raúl Solís, abrió el sobre donde se encontraba el nombre del lugar:

PUERTO CABEZAS

Nombre de Guerra: "HAPPY VALLEY"

Después del despegue del avión, mirábamos cómo paulatinamente nos íbamos alejando de Base Rayo, Retalhuleu . . . Guatemala, esa tierra hermosa que nos había tendido la mano con el cariño espontáneo de sus habitantes.

Todos los que allí participamos nos quedamos con un gran apego y eterno agradecimiento a la tierra del noble y valiente guerrero Maya, Tecún Umán.

OPERACION PUMA 139



TECUN UMAN

MONUMENTO A TECUN UMAN, EN QUETZALTENANGO, GUATEMALA

“HAPPY VALLEY”

Volando a altura de crucero pasamos sobre la Base de San José, que fue nuestro punto de entrada a Guatemala. Al rato de vuelo ya divisábamos la República de El Salvador. Siguiendo la línea de la costa vimos el Golfo de Fonseca, en el que se unen las fronteras de tres países: El Salvador, Honduras y Nicaragua. A nuestra izquierda se erguía una colosal cordillera de montañas como una inmensa muralla verde. Volamos sobre la ciudad de Managua pasando entre el lago del mismo nombre, a la izquierda, y el lago Nicaragua a la derecha.



VISTA GENERAL DE “HAPPY VALLEY”.

OPERACION PUMA 141

Poniendo rumbo noreste cruzamos la altiva cordillera centroamericana, internándonos en un hermoso valle, que bien se merecía el nombre de guerra que se le había dado a nuestra Base. Ya habíamos recorrido casi 500 millas de nuestro plan de vuelo y nos acercábamos al punto de destino. A las tres horas de haber salido de Base Rayo divisamos la costa del Mar Caribe. Usando la frecuencia indicada en el sobre de instrucciones establecimos comunicación con la torre de control de *Happy Valley*. Pedimos instrucciones para el aterrizaje. Cuando recibimos la autorización dimos un giro previo alrededor de la pista para compenetrarnos con la apariencia de Puerto Cabezas y la zona inmediata al aeropuerto.

Desde el aire vimos la larga fila de bombarderos B-26 que estaban estacionados a ambos lados de la pista de asfalto. Había un total de 17 bombarderos. La pista era larga y más ancha que la de Base Rayo; tenía 6,200 pies de largo y 200 de ancho; estaba orientada de este a oeste en ángulo 090° - 270° y a una altura de 49 pies sobre el nivel del mar.

Quizá lo que más nos llamó la atención desde que descubrimos la Base era que solamente habían dos grandes edificios, uno a cada lado de la pista y casi al centro de ésta. Parecían almacenes y nos intrigó que no hubiera barracas para nuestro alojamiento. Ya en el aproche final a la pista número nueve, volando a poca altura se veía con más detalles la superficie del terreno, y Raúl vio por el lado derecho las hileras de tiendas de campaña que no habíamos distinguido desde la altura porque el color verde de éstas se confundía con el follaje que las rodeaba. Raúl enseguida me indicó donde estaban las tiendas de campaña.

—Allí están, mira . . .

Las vine a ver cuando ya estábamos a 200 pies del suelo. Estacionamos el C-46 en el lado norte y al centro de la pista, que fue donde nos indicaron desde la torre de control portátil situada al lado opuesto. Al descender del avión nos estaba esperando Daniel Fernández Mon en un *jeep*. Nos recibió con una amplia sonrisa y una invitación a un recorrido *turístico* de la Base, mientras el resto de la gente que vino con nosotros en el avión estaba cargando con sus bultos de pertrechos a las tiendas. Raúl y yo fuimos con Daniel a dar una vuelta en torno al área.

La primera parada fue frente a un almacén en cuyas inmediaciones estaban formadas largas hileras de material bélico. Por un lado había más de mil bombas de *fragmentación* de

250 libras; por otra parte unas trescientas bombas *incendiaras* de *napalm*, de 750 libras; más adelante se encontraban alineadas unas quinientas bombas de *demolición* de 500 libras y al final un poco más alejados, más de mil cohetes de 5 pulgadas.

En el interior del polvorín vimos una enorme cantidad de cajas; eran cientos de ellas y contenían granadas de mano, pistolas calibre 45, ametralladoras M-3, *Thompson*, fusiles automáticos BAR, etc.

Después fuimos a la cabeza de la pista número nueve; de allí tomamos por un camino que se desviaba hacia el sur en una serpentina de curvas. Al final encontramos varias barracas de madera, convenientemente situadas en una zona llena de pinos. Una de las barracas estaba en servicio de sala de operaciones de vuelo; otras dos servían para aislamiento. Por último, había otra en medio de una alambrada. Allí funcionaba el centro de comunicaciones, constantemente custodiado y atendido por personal estadounidense.

Siguiendo nuestro viaje de inspección llegamos a una especie de glorieta de unos treinta pies de largo que tenía un mostrador y una docena de mesas con sus respectivas sillas. A la entrada había un letrero que decía *Bar*. Frente por frente había otra estructura similar, sólo que el letrero decía *Supply*. De este punto en adelante, a ambos lados de la carretera había una docena de tiendas de campaña, al final de las cuales estaba una tercera glorieta que hacía de cocina y comedor.

En el costado norte de la cocina se encontraba un área de unos setenta pies cuadrados que había sido destinado a las duchas. En el piso se habían colocado planchas de madera y una cerca de lona servía de pared. La parte de arriba quedaba al descubierto. Dentro debían de haber unas dos docenas de duchas aproximadamente.

Al pasar el tinglado de las duchas se encontraba otro grupo de tiendas de campaña. Estas las ocupaban las tripulaciones de los escuadrones de B-26 y C-46. En medio de las dos hileras y hacia el fondo había una tienda pequeña donde estaba instalada la capilla en la que oficiaba el padre Caveró. Al oeste del sendero había otro grupo de tiendas similarmente ordenadas. Allí se alojaban las tripulaciones de los C-54, los P.D.O., los mecánicos y los armeros.

En los primeros días los pilotos cubanos nos dedicamos a efectuar prácticas en nuestros respectivos equipos. El tiempo

que nos quedaba libre lo empleábamos en ayudar al personal de tierra en el mantenimiento de los aviones, o armando cohetes y bombas bajo la supervisión de los armeros. No recuerdo la fecha exacta, pero a los pocos días de estar nosotros allí llegó un C-54 con un cargamento de diez o doce botes de metal. Estos tendrían cerca de dieciocho pies de largo y venían equipados con unos motores *fuera de borda* que tuvieron que ser colocados por unos mecánicos de los barcos que estaban anclados cerca de Puerto Cabezas. Acercándome a uno de los mecánicos, le pregunté:

—¿Y esos botes para qué son?

—No sé, me ordenaron que los alistara pero no sé para qué los quieren. Cuando volé a Girón volví a ver los botes; se habían usado para desembarcar parte de las tropas.

A la hora de dormir teníamos que cubrir las camas con mosquiteros, no solamente por las moscas y mosquitos sino para protegernos de los muchos escorpiones y arañas peludas que campeaban por su respeto en aquel lugar. En muchas ocasiones tuvimos que matar algunos de estos dañinos insectos que se metían debajo de las colchonetas. Como precaución nadie se ponía las botas ni pieza de ropa alguna sin antes sacudirlas y examinarlas minuciosamente.

Lo que hacía las veces de letrina era una zanja de dos metros de largo y un pie de ancho. Encima tenía unas tablas con hoyos redondos. Esta estructura quedaba a la intemperie y en el fondo habían echado una camada de cal, razón por la cual mucha gente se quejó de irritación en las nalgas. No todo el mundo se conformó con aquella situación y algunos preferíamos irnos a un riachuelo cercano, donde era necesario *actuar* pistola en mano, por los muchos animales salvajes que rondaban el campamento.

En el grupo nuestro había un buen número de exmilitares que conocían cuántos de sus antiguos compañeros se habían quedado en Cuba sirviendo en las fuerzas armadas castristas; quiénes estaban sufriendo condenas y los que habían tomado la ruta del exilio. Haciendo una recopilación de los que se integraron a la Fuerza Aérea Rebelde se hizo un estudio informal de la cantidad y calidad del personal enemigo contra quien habríamos de enfrentarnos en fecha no muy lejana.

Entre los pilotos con más experiencia militar que se habían quedado sirviendo al régimen, estaba Enrique Carrera Rolas, a quien se le conocían más de 5,000 horas de vuelo; era experto en aviones de combate reactores y de hélices. Carrera Rolas también volaba bombarderos y transportes, había tomado cursos de persecución en la USAF y era un hombre relativamente joven, pues tendría unos treinta y tantos años.

Otro de los pilotos comunistas era Luis Silva Tablada, que tenía más de 4,000 horas de vuelo, experiencia en bombarderos medianos y había asistido a cursos de perfeccionamiento en los Estados Unidos.

También teníamos conocimiento de que Alvaro Prendes estaba firmemente de parte del régimen y tenía a su haber más de 2,000 horas de vuelo y bastante experiencia en T-33 y Sea Fury.

De los que menos experiencia tenían había que contar con *Douglas Rood de Sánchez Mola*, el cual había sido cadete y estaba todavía en proceso de entrenamiento en la USAF cuando la revolución tomó el poder en 1959.

Había un buen número de pilotos jóvenes recién entrenados, con poca o ninguna experiencia militar. Entre éstos figuraban Rafael del Pino, Alberto Fernández, Gustavo Bourzac y otros. Estos que mencioné antes habían recibido entrenamiento en Sea Fury y T-33 en los escasos dos años que la revolución llevaba en el poder.

No podemos omitir que también en Cuba había otros pilotos, pero no cubanos sino extranjeros a sueldo, o sea, mercenarios disfrazados con el barniz de revolucionarios. Que se sepa había por lo menos tres pilotos nicaragüenses que habían pertenecido a la Fuerza Aérea de Nicaragua. Eran Ernesto Guerrero, Carlos Ulloa y Alvaro Galo.

Además de los tres antes mencionados había por lo menos nueve chilenos contratados como instructores con experiencia militar. Entre éstos figuraban Chacho Acevedo, Carlos Riderelli, Andrés Andrade y Jacques Lagas. Había otros pero no recuerdo los nombres. Jacques Lagas fue el único que renunció a su puesto como instructor y al sueldo correspondiente de setecientos dólares mensuales, más dietas, para ingresar en la Fuerza Aérea Rebelde con el grado de capitán. Más tarde sería nombrado Segundo jefe del Escuadrón de B-26 que comandaba Silva Tablada.

Al repasar la lista de nombres, se consideró a un grupo que a pesar de ser militares y estar dentro de las fuerzas armadas

del régimen castrista, dudábamos que fueran a tomar parte en la acción de guerra contra nosotros. Entre éstos se había mencionado a los hermanos Roberto y Guillermo Verdaguer, Willy Figueroa y Antonio Blázquez. En esto no nos equivocamos pues los Verdaguer se asilaron en los Estados Unidos días antes de la invasión; Figueroa se negó a volar en una acción de combate contra nosotros y fue encarcelado, como también le pasó al nicaragüense Alvaro Galo; y Blázquez cayó preso por sus frecuentes argumentos anticomunistas que vociferaba a diario.

Estos mencionados no eran los únicos oficiales de la fuerza aérea castrista en aquellos días, pero fueron los únicos cuyos nombres fueron citados en nuestras conversaciones previas a la invasión.

Si bien teníamos algún conocimiento directo del personal, también estábamos muy enterados de los equipos que disponían. Presumíamos que la fuerza aérea de Castro tenía los aviones mal mantenidos pero capaces de volar. Esto se debía a la falta de piezas de repuesto y escasez de personal de tierra capacitado.

Entre los aviones capaces de causarnos daño había que contar primero que todo con los cinco T-33 que tenía a su disposición el enemigo. Estos aviones de entrenamiento podían ser usados en combate. Eran cazas pequeños, de un solo motor *jet*, de velocidad subsónica, mucho más rápidos que cualquiera de los aviones nuestros. Los T-33 portaban cohetes debajo de las alas y llevaban dos ametralladoras calibre 50 de alta velocidad, cada una con una capacidad mortífera de 1,200 disparos por minuto.

Además de los T-33 teníamos que vérnolas con otros cinco



JET T-33 COMO LOS USADOS POR LA FUERZA AEREA CASTRISTA

Sea Fury británicos de un solo motor, uno de los cazas de hélices más rápidos en la historia de la aviación. Además, el Sea Fury disponía de una maniobrabilidad excepcional y cuatro cañones de 20mm. en las alas.

El enemigo también tenía seis bombarderos medianos B-26 como los nuestros. Las diferencias entre los de ellos y los nuestros eran notables. Los de ellos llevaban un total de diez ametralladoras, tres en cada ala y cuatro en la cola; los nuestros llevaban solamente ocho y todas en la nariz. Los de ellos tenían la nariz o morro de material plástico; los nuestros de metal.

Por los informes que teníamos sabíamos que dos cazas F-47 y F-51 que poseía la aviación castrista no estaban en condiciones de vuelo. El resto del equipo consistía en tres transportes C-47, un avión anfibia PBY (Catalina) y otros aviones pequeños de reconocimiento. También se sabía, según la información de inteligencia militar, que en Cuba había aviones de caza Mig-15, de fabricación rusa, que estaban recién llegados y aún no habían sido ensamblados. Desde mediados del año anterior el régimen había enviado cerca de mil cadetes a Checoslovaquia para recibir entrenamiento en este tipo de aparato.

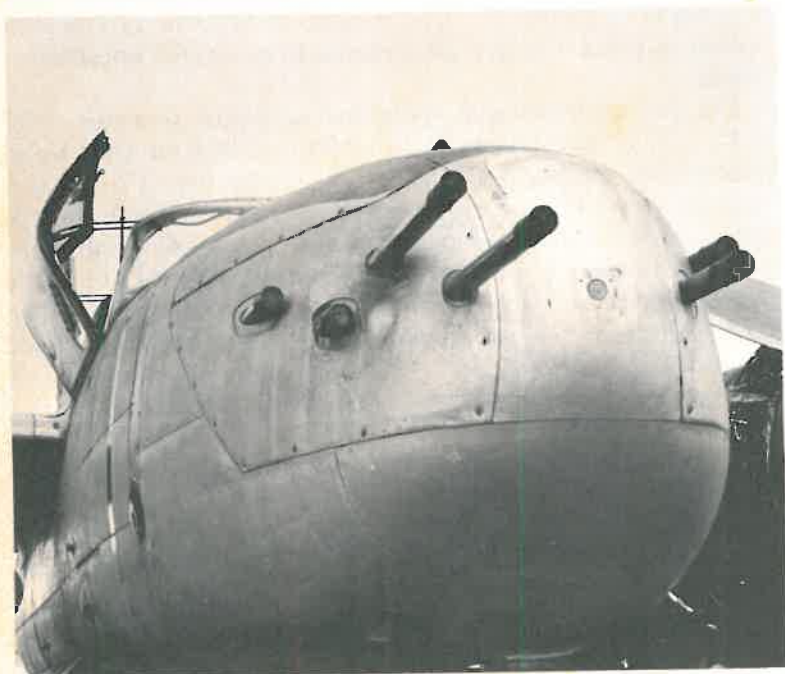
Con respecto a nuestros equipos habíamos recibido una evaluación alentadora por parte de Acelo Pedroso, que había sido sargento armero de la Fuerza Aérea de Cuba por muchos años. Acelo había llegado a *Retalhuleu* el mismo día que a mí me tirotearon sobre el Escambray, el trece del mes anterior. Semanas antes llegó a Miami procedente de Cuba y fue alistado por Villafaña en uno de sus frecuentes viajes que realizaba a esa ciudad con el fin de reclutar gente, especialmente técnicos de aviación.

Conocedor del armamento que usaban los B-26, puesto que había trabajado en ellos por años, Acelo fue una gran ayuda a los sargentos Tomás G. Matos y Jesús Couce. En total creo que había cerca de una docena de cubanos que tenían experiencia como armeros.

Acelo recibió una sorpresa el día que llegó y se encontró los diecisiete B-26 nuestros alineados a ambos lados de la pista en *Happy Valley*. Tan pronto se bajó del avión que lo traía se fue a inspeccionar los bombarderos y se fascinó de ver lo bien que estaban. Hablando de eso conmigo me dijo:

—Todos los componentes están en perfectas condiciones. Hasta los cañones de las ametralladoras son nuevos.

Estuve preparando con Acelo las bombas de *Napalm* de 750 libras. El nos explicó inicialmente lo que era el *napalm*; un polvo blanco parecido a cualquier detergente casero, sólo que al mezclarlo con gasolina en una proporción determinada al cabo de una hora esta gasolina se convertía en una sustancia gelatinosa de aspecto inofensivo. Al estallar la bomba la gasolina se esparcía y comenzaba a arder hasta que se consumía el último residuo.



NARIZ DE UNO DE LOS B-26 CON OCHO AMETRALLADORAS CALIBRE 50 EMPLAZADAS.

Las demás bombas eran de dos tipos: las de demolición (que pesaban 500 libras) que al caer se incrustaban en el suelo para reventar desde abajo arrancando con todo en las inmediaciones del lugar donde caían, y se usaban contra instalaciones militares mayormente; las otras eran de fragmentación y estaban provistas de espoletas que las hacían detonar en el aire regando metralla en todas direcciones.

Un día le oí decir a Acelo, refiriéndose al poder de fuego de la aviación nuestra:

—Con el material que tenemos aquí podemos hacer de Columbia y San Antonio dos campos de pelota.

12 DE ABRIL DE 1961

El día 12 de abril aterrizó en *Happy Valley* un Super-Constellation que tenía la insignia de la USAF pobremente cubierta con pintura blanca tratando de ocultar los letreros que indicaban su procedencia.

Algunos de los mecánicos de tierra nos contaban más tarde que al estacionarse el avión en la rampa norte se apearon unos doce individuos, tres de ellos procedieron a quitarse los uniformes y vestirse con ropa de civil. El grupo se dirigió a lo que era usado como bar. Para esta reunión se cubrieron los cuatro costados del cobertizo con lonas y telas de paracaídas y se colocó un centinela con fusil automático en cada uno de los cuatro ángulos del improvisado cuartel general.

La comitiva deliberó durante seis horas, al cabo de las cuales se volvieron a montar en el mismo avión que los trajo y se largaron. En la reunión estuvieron presentes los jefes de nuestros consejeros y los *misteriosos* señores que nunca llegamos a conocer, pues de los 67 pilotos cubanos que habíamos allí ni uno solo estuvo presente.

A la hora de la comida todo el mundo comentaba la visita tan extraña que habíamos recibido. Algunos expresaban sorpresa y desencanto al saber que ningún cubano había sido invitado a tomar parte en la conferencia, sin tener en consideración opinión alguna de los que al fin y al cabo íbamos a pelear en la guerra. Nos parecía injusto que oficiales como Villafañe y Cosme que eran los jefes de nuestra Fuerza Aérea, hubieran sido ignorados de esa forma, pues ni en calidad de oyentes fueron invitados a tomar parte en la reunión, y suponíamos que en ella se habrían tratado los planes de la invasión.

¿Era posible que desconfiaran de nosotros? ¿No se tomaba en consideración el hecho de que siendo cubanos tendríamos

OPERACION PUMA 149

mos conocimiento geográfico y de la idiosincrasia de nuestro pueblo, que podrían resultar beneficiosos? ¿No se consideraba a los que entre nosotros contaban con una carrera militar a lo largo de sus vidas? ¿Se olvidaban que entre nosotros había por lo menos veinte exoficiales de la Fuerza Aérea cubana y catorce de la Aviación Naval? Era inminente la invasión y, al menos por caballerosidad, se debió extender la invitación a los jefes, ya que se trataba de Cuba y no de los Estados Unidos donde se iba a efectuar la acción bélica.

Los más optimistas alegaron que nosotros no éramos estrategas. Además, ¿no se trataba del Coloso del Norte? Otros opinaban que para los estadounidenses todo lo que había desde el sur de sus fronteras hasta la Patagonia no éramos más que indios incultos y salvajes . . .

Los comentarios mordaces e irónicos se recrudecían a medida que la oscuridad de la noche lo iba envolviendo todo y las heridas al amor propio pisoteado se infectaban de amargura.

Me retiré a mi tienda de campaña tragándome mi orgullo y todo aquel mar de ideas confusas. Mis dudas fueron todas estrellándose contra la muralla de credibilidad que representaban nuestros aliados.

Años más tarde, cuando ya todo había quedado al descubierto, supimos que en aquella reunión se trató el plan confeccionado por la CIA y aprobado por el Estado Mayor del Pentágono (*Joint Chief of Staff*). Habían tomado parte en su preparación el general *Lyman Lemnitzer*, jefe del Estado Mayor Conjunto; el almirante *Arleigh Burke*, jefe de Operaciones Navales; *Allen W. Dulles*, director de la CIA; *Paul Nitze*, sub-Secretario de Defensa; *Thomas Mann*, sub-secretario de Estado para Asuntos Latinoamericanos; los ayudantes presidenciales *Mc George Bundy*, *Arthur Schlesinger Jr.* y *Richard Goodwin*; el consultante presidencial *Adolf Berle*; y *Richard Bissell*, de la CIA, el encargado de la supervisión directa de la *Operación Pluto*, nombre con que se había designado la invasión.

13 DE ABRIL DE 1961

El día 13 de abril, alrededor de las diez de la mañana, los consejeros norteamericanos citaron al escuadrón de B-26 a la oficina de operaciones. En su interior había unas treinta sillas similares a los pupitres usados en las escuelas, con un brazo escritorio a la derecha.

Allí les informaron que se necesitaba un voluntario para una misión especial muy peligrosa. El que fuera aceptado sería aislado del grupo inmediatamente y en el vuelo tendría que ir solo, es decir, no llevaría el acostumbrado navegante que solía llevarse en nuestros B-26. Todos levantaron la mano ofreciéndose y Cosme seleccionó de entre ellos a Mario Zúñiga. Siguió la reunión con el informe de que se iban a seleccionar las tripulaciones para los ocho aviones que harían el primer ataque a Cuba comunista. Esto trajo como consecuencia una protesta que adquirió carácter violento. Los pilotos protestaron —con sobrada razón— que tratándose del primer ataque, como tomaría por sorpresa al enemigo, se debería hacer uso de todos los equipos disponibles, ya que había suficiente personal para tripularlos todos simultáneamente, y este personal estaba no sólo capacitado, sino determinado y dispuesto a todo por el bien de Cuba. La protesta no fue, o no pudo ser atendida. Se les dijo que las órdenes eran para que salieran ocho aviones y nada más.

Hubo un sinfín de conjeturas al respecto, pero nada se podía hacer. Era incomprensible que un ataque tan importante, y por ende el más eficaz, se hubiera limitado a menos de la mitad el uso de la fuerza disponible. Las tripulaciones quedaron escogidas y los nombres seleccionados de la manera siguiente:

OPERACION PUMA 151

ESCUADRILLA PUMA

Líder Capt. José A. Crespo
Navegante Lorenzo Pérez Lorenzo

Número 1 Capt. Daniel Fernández Mon
Navegante Gastón Pérez

Número 2 Capt. Osvaldo Piedra
Navegante José A. Fernández

ESCUADRILLA LINDA

Líder Capt. Luis Cosme
Navegante Nildo Batista

Número 1 Capt. René García
Navegante Luis Ardois

Número 2 Capt. Alfredo Caballero
Navegante Alfredo Maza

ELEMENTO GORILA

Líder Capt. Gustavo Ponzoa
Navegante Rafael García Pujol

Número 1 Capt. Gonzalo Herrera
Navegante Angel López

Hasta ese momento nadie sabía en qué consistirían las misiones, ni los lugares a que se dirigían. Al resto de los pilotos que no fueron seleccionados en este grupo les dieron la orden de retirarse a sus respectivas tiendas.

Al salir éstos de la oficina de operaciones, los pilotos de los otros escuadrones los esperábamos con ansiedad, queriendo adivinarles en los rostros lo que se había discutido en la reunión. Un momento después salía Mario Zúñiga acompañado de un consejero norteamericano que conocíamos por el nombre de Schick. Detrás de ellos salieron los pilotos de las restantes misiones; formaban tres grupos diferentes. Cada grupo iba acompañado por un consejero.

Mario y su acompañante entraron en una tienda y el resto del grupo se dirigió a otra. Estas tiendas estaban en un área rodeada de alambres de púas y custodiada por norteamericanos que portaban ametralladoras. Era un lugar designado

fuera de límites.

Esa noche conversando con uno de los pilotos de B-26 que no había sido de los agraciados, me contaba que en la reunión había estado presente *George*, un americano de los que había llegado en el Super-Constellation el día anterior y a quien los demás lo llamaban *el general*. También me contaba que al saberse que sólo saldrían ocho aviones en el primer ataque, el general *Reid Doster* conocido en aquellos momentos como *Reid*, había hecho un gesto de mal genio mientras conversaba con *Gar*, el nuevo jefe norteamericano que teníamos desde nuestra llegada a *Happy Valley*.

Uno de los consejeros me contaría más tarde que *Reid*, al enterarse de la orden de limitar el uso de las fuerzas disponibles a la mitad, se había enfurecido y de un tirón lanzó un maletín de vuelo contra las paredes de la barraca y que con palabras soeces maldijo y renegó de los directores de la operación, quienes desde sus posiciones encumbradas en altas esferas habían emitido semejante orden.

En aquel momento teníamos estacionados en la rampa una larga hilera de diecisiete B-26, que los pilotos cuidaban con esmero y amor propio. También el personal de tierra (mecánicos y armeros) trabajaba arduamente en ellos para mantenerlos en perfectas condiciones de combate. Si descontamos el avión que usaría Mario Zúñiga para su misión especial, quedaban dieciséis aparatos para el resto de las operaciones. Nos habían prometido que cada avión que perdiéramos sería reemplazado por otro igual, en óptimas condiciones.

Mario Zúñiga recibió en un *briefing* estas instrucciones: su misión consistía en hacer un vuelo directo desde Puerto Cabezas, Nicaragua, hasta Miami, donde debía llegar en las primeras horas del domingo 15 de abril alegando ser un piloto de la fuerza aérea castrista que había desertado. Debía memorizar unas declaraciones que daría a la prensa al llegar a esa ciudad. Desde que avistara las costas de la Florida pararía uno de los motores del avión para que al aterrizar pudiera hacer creer que había sido tiroteado por baterías antiaéreas al escaparse de Cuba, donde se estaba llevando a cabo una rebelión por parte de los pilotos de la Fuerza Aérea. Para presentar estas pruebas los *cowlings* —cubre-motores— del B-26 que usaría Mario serían desmontados del avión y balaceados en tierra

OPERACION PUMA 153

antes de iniciar la misión. Al parar el motor haría contacto con la torre de control del aeropuerto internacional de Miami, se identificaría como un piloto de la Fuerza Aérea de Cuba que se encontraba en una emergencia.

Vestiría un pantalón caqui, un *T-shirt* blanco y una gorra de pelotero; todo tenía etiquetas de fabricación cubana, incluso le darían un paquete de cigarros cubanos. Solo en su avión tenía que recorrer una distancia de 740 millas náuticas desde el punto de salida en la costa de Centroamérica hasta la península de la Florida.

Su avión estaba pintado al igual que los B-26 de la FAR, y llevaba por número el 933, conforme a la numeración usada por la aviación castrista.

Terminado el *briefing*, Mario tomó el paquete que le entregaron con la ropa y los cigarros y se encaminó hacia el B-26 que estaban preparando. Volaría a través de Cuba pasando cerca del pueblo de Sancti Spíritus con el 85% de la potencia de su equipo, cruzaría la estrecha faja que formaba la Isla de sur a norte a una altura de 300 pies sobre el terreno. Ya sobre el agua una vez más, con rumbo norte, reduciría la velocidad y descargaría las bombas sobre el mar para que se notara que el avión había estado armado.

Las tripulaciones de las escuadrillas *Puma*, *Linda* y el elemento *Gorila* fueron trasladadas a una tienda grande donde se dividieron cada grupo por su lado con el consejero correspondiente.

La escuadrilla *Puma* había sido asignada a volar al aeropuerto militar de Columbia —ahora llamado “Libertad”— al oeste de la ciudad de La Habana donde se encontraban estacionadas varias rastras cargadas de municiones destinadas a las nuevas armas antiaéreas de fabricación checoeslovaca, popularmente llamadas *cuatro bocas*, que habían sido adquiridas recientemente por el gobierno castrista. Además de estos cargamentos había otras rastras cargadas de bombas cuya destrucción era vital.

La escuadrilla *Linda* tenía a su cargo volar a la base de San Antonio de los Baños,¹ al sur de la capital. Por último, pero no por eso menos importante, el elemento *Gorila* fue destinado al aeropuerto Maceo en la ciudad de Santiago de Cuba en el extremo este de la Isla.

El objetivo primordial de estos dos B-26, era la destrucción de los aviones enemigos en tierra. Según las fotografías obte-

1. Ver Glosario.

nidas por la inteligencia militar, los aviones de la oposición se encontraban en estos aeropuertos.

A cada tripulación se le dio un mapa grande del área que le correspondía y las fotos del lugar. También se les facilitó lupas para que pudieran escudriñar con precisión los lugares exactos donde se encontraban estacionados los aviones enemigos. Los pilotos de estas tripulaciones sabían cuáles eran los lugares asignados a cada misión, pero los detalles del área y el planeamiento del ataque lo hicieron por separado, cada uno en su grupo.

Se tenía preparada una tripulación extra para el caso en que surgiera cualquier contratiempo a última hora. Esta tripulación estaba a cargo del capitán Raúl Vianello y su navegante Demetrio Pérez, los cuales fueron instruidos en los detalles de cada uno de los tres puntos de ataque.

Previo al despegue los hombres de estas tres misiones fueron mantenidos aislados y custodiados en todo instante. A donde quiera que iban: al comedor, al baño, etc. los acompañaban consejeros norteamericanos armados.

Llegó la orden de salida fijando la hora de despegue para las dos de la madrugada del *día quince*. Así llegarían al área de ataque en las primeras horas de la mañana para efectuar el primer bombardeo. El mismo día las mismas tripulaciones saldrían nuevamente de *Happy Valley*, a las dos de la tarde, para realizar un segundo bombardeo sobre los mismos objetivos al atardecer. La razón por la cual los bombardeos se harían al amanecer y al atardecer era porque a estas horas la luz del día permite menos visibilidad y consecuentemente los aviones caza de la FAR serían menos efectivos, o, idealmente, no se utilizarían para la defensa.

Se les hizo saber que para el día 16 se habían señalado otras dos operaciones similares, con el mismo número de aviones, a fin de exterminar cualquier reducto de la aviación castrista que sobreviviera a los bombardeos del día anterior. Además se atacarían las áreas militares de infantería, como Managua, los puentes y las carreteras para entorpecer el avance de las tropas que Castro enviaría al lugar del desembarco de la Brigada 2506. El día 17 se harían otros dos bombardeos para complementar el desembarco. Hasta ahí llegaban las órdenes.

En resumen, el plan consistía en hostigar al enemigo durante tres días consecutivos con un total de *cuarenta y ocho misiones*, lo cual se consideraba suficiente para destruir fulmi-

nantemente el poderío castrista.

Las fotografías aéreas que fueron mostradas a nuestros pilotos para confirmar las posiciones de los equipos enemigos ratificaban la información que teníamos referente a ese asunto. Cinco bombarderos B-26 aparecían como estacionados en la Base de San Antonio y uno en Santiago de Cuba; los cuatro Lockheed T-33 estaban distribuidos: tres en San Antonio y uno en Santiago; de los Sea Fury se veían claramente dos en la capital oriental y tres en San Antonio junto con dos F-47 y un F-51 que estaban dados de baja. Había tres C-47, uno en Santiago y el resto en San Antonio. El único PBY (Catalina) que había, estaba en Santiago. Respecto al rumor de que había *Migs* en Cuba, el Departamento de Inteligencia Militar afirmaba que no había ninguno ensamblado.



VISTA AEREA DE GIRON EN HORAS DEL ATARDECER.

14 DE ABRIL DE 1961

La atmósfera que se respiraba en *Happy Valley* el día 14 de abril era de expectación; todos los ojos estaban pendientes de los movimientos que ocurrían en las tiendas donde se encontraban las tripulaciones aisladas. Presentíamos que la hora se acercaba, pero en concreto no sabíamos nada.

Desde muy temprano en la mañana, los C-54 tripulados por nuestros consejeros norteamericanos habían estado transportando desde Base Rayo a *Happy Valley* a los miembros de la Brigada, en grupos de cincuenta hombres por viaje. Era un espectáculo sensacional. Los batallones con sus uniformes de camuflaje formaban a su llegada uno tras otro. Hubo un momento que había trescientos hombres que marchaban integrando los diferentes pelotones. Después se dirigían hacia los barcos que esperaban en los muelles.

En horas tempranas de la tarde las tripulaciones de los B-26 se dirigieron a los aviones, donde cada uno hizo el último chequeo a su equipo. Todos habían estudiado los objetivos asignados. Durante gran parte del día y la noche se habían preparado para las condiciones del ataque teniendo en cuenta, según informes de Inteligencia, los muchos y poderosos emplazamientos de AAA¹ y 20mm. en todos los aeropuertos, así como también barcos-radar en la ruta y, por último, la localización de los aviones en tierra que era el objetivo principal.

Se inspeccionaban las municiones, bombas y *rockets*. Cada avión debería llevar diez bombas de demolición de 250 libras cada una, o seis de la clase antes especificada de 500 libras; ocho ametralladoras *Browning*, calibre 50, con 260 balas cada una; y ocho cohetes *HVAR*² de 5 pulgadas de espesor.

Todos los detalles fueron cuidadosamente revisados, con el deseo común de asestar un golpe certero y efectivo contra las

1. Ver Glosario.

2. Ver Glosario.

fuerzas enemigas. Hora tras hora se comprobó y reafirmó el plan a seguir, memorizando meticulosamente cada paso, cada movimiento que debía estar coordinado entre los líderes y sus números, a fin de evitar colisiones sobre los blancos, o la posibilidad de caer bajo el fuego o las bombas de algún compañero. Al marcharse las tripulaciones los aviones quedaron bajo la custodia de soldados armados. Los pilotos se perdieron una vez más detrás de las alambradas en camino a las tiendas de campaña para descansar unas horas y estar frescos a la hora de salida. Las cabinas quedaron vacías, silenciosas, preparadas con los mapas e instrumentos de navegación, esperando que llegara el momento de salida para ser abordadas y despegar . . .



VISTA AEREA DEL MUELLE DE PUERTO CABEZAS DE DONDE ZARPO LA INVASION HACIA CUBA. AL FONDO LA PISTA DE "HAPPY VALLEY".

Cerca de las cinco de la tarde fui invitado por *Gray*, uno de nuestros instructores, a abordar el *jeep* en que se dirigía a la costa para ver zarpar los barcos que conducirían las tropas de infantería de la Brigada 2506 con destino a las costas de Cuba.

Acelo Pedroso, el armero, fue embarcado en el carguero Caribe junto con otros mecánicos de aviación. A bordo se encontraban municiones, bombas y cohetes que serían utilizados para armar los B-26 en algún aeropuerto de Cuba, desconocido hasta aquel momento por nosotros. En este mismo barco iban cerca de trescientos hombres pertenecientes al Batallón Blindado (Bonblin).¹

Anclados en el área estaban el *Bárbara J* y el *Blagar*. Eran barcos de tipo *L.C.I.*,¹ construidos cuando la segunda guerra mundial. Tenían emplazadas torretas giratorias con ametralladoras calibre 50 y a los lados cañones dobles, del tipo vulgarmente conocido como *Pompom*. Dichas armas servían mayormente para protección contra ataques aéreos.

En el *Bárbara J* iban los hombres-ranas y una parte de la infantería. En el *Blagar* iba la mayor parte del ejecutivo de la Brigada.

Entre los que acudieron a despedir a la Brigada se encontraba el general Luis Somoza Debayle, Presidente de Nicaragua. Llegó acompañado por un séquito de oficiales del gobierno. Cuando se despedía de los brigadistas el general Somoza le gritó a un grupo que abordaba el barco: "Tráiganme unos pelos de la barba de Castro".

Aquellas figuras paradas en la borda de los barcos se despedían con los brazos alzados, en muchas de las manos se veían los pañuelos de diferentes colores distintivos de cada batallón. A medida que los barcos se alejaban se iban apagando las voces que gritaban adiós. Las caras se confundían dejando ver sólo la sonrisa de sus labios, prueba de la alegría y alta moral que llenaba el pecho de aquellos cubanos, mientras en los ojos de algunos de los instructores iban apareciendo lágrimas de emoción.

De regreso a la Base comenté con *Gray* que me sentía muy preocupado con respecto a la falta de aviones de combate cazas y lo indefenso que lucían nuestros B-26 sin las ametralladoras de colas que fueron desmanteladas con idea de sustituir su peso por tanques de gasolina adicionales; *Gray* me echó una mano al hombro y me dijo:

—Yo sé . . . yo sé, pero no te preocupes. Van a haber pilotos *cubanos*, que no hablan español, rubios y de ojos azules, cuidándonos desde un portaaviones con cazas de último modelo . . . pintados de blanco . . . por supuesto . . . "No tenemos pérdida".

1. Ver Glosario.

15 DE ABRIL DE 1961

A las dos de la madrugada del día 15 de abril arrancaron los motores, uno tras otro, los aviones de las escuadrillas *Puma* y *Linda* y el elemento *Gorila* y despegaban surcando el aire con un ruido atronador rumbo a Cuba.

Dos horas más tarde, el capitán Mario Zúñiga despegaba en su B-26 *cubano* rumbo a Miami a pedir *asilo político*. Allí daría a conocer al mundo la noticia de una rebelión militar en Cuba.

A las diez de la mañana el ambiente era tan tenso en *Happy Valley* que el aire que respirábamos nos parecía sólido. Muchos habíamos estado oyendo en la radio las estaciones de Cuba. Por este medio supimos que los ataques aéreos ya se habían realizado. Las emisoras al servicio del régimen tildaban a los ataques hechos por nuestros compañeros, de *agresión yanquista*. Todos esperábamos con ansiedad el regreso de los aviones.



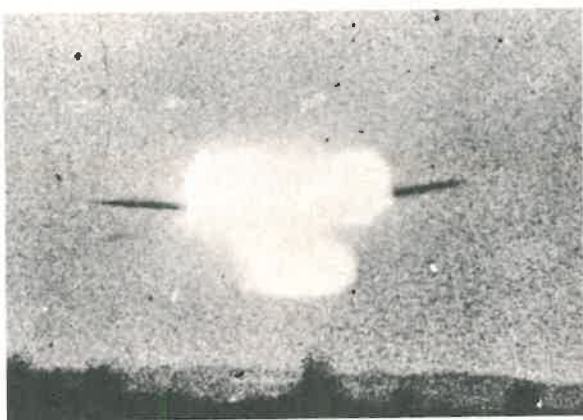
EL B-26 "SECUESTRADO" POR EL CAPT. MARIO ZUNIGA.

Linda Uno y Dos aterrizaron. Tan pronto pusieron pie en tierra, Luis y René fueron conducidos bajo escolta a la Sala de Operaciones donde informaron los detalles del ataque a la Base de San Antonio de los Baños.

Al poco rato corrió la noticia que el capitán Alfredo Caballero y su navegante, Alfredo Maza (Linda Tres), no habían podido regresar por un problema de combustible, teniendo que hacer un aterrizaje de emergencia en la isla de Gran Caimán cuando venían de regreso.

Después aterrizó el capitán Osvaldo Piedra. El informe que traía era que el capitán José A. Crespo había sido alcanzado por el fuego antiaéreo, viéndose obligado a hacer un aterrizaje forzoso en la base aérea de Boca Chica en Cayo Hueso, Florida. La otra noticia era sumamente triste. El capitán Daniel Fernández Mon y su navegante Gastón Pérez, habían sido derribados por el fuego antiaéreo.

Con el rostro visiblemente apenado Chirrino Piedra, después de dar el informe oficial en operaciones, nos contó cómo se produjo el ataque y la pérdida dolorosa de nuestros hermanos. Según Chirrino, cada uno de los aviones había hecho tres pases sobre el objetivo de Columbia. Daniel y Gastón fueron alcanzados al salir del tercero. El avión reventó en el aire y cayó en el mar como una bola de fuego, a poca distancia de las playas situadas al oeste de la ciudad de La Habana. Lo último que dijo Chirrino en aquella conversación fue:



—Después del primer pase, y me imagino que los otros debieron sentir lo mismo que yo, era tan nutrido el fuego antiaéreo que me dije a mí mismo: “del próximo no sales”; la

OPERACION PUMA 161

suerte estuvo de mi lado y del de Crespo, pero los pobres Daniel y Gastón . . .

De sus ojos corrieron lágrimas de hombre, como lo era Chirrinó. La muerte de estos dos compañeros había sido un golpe brutal, pero tanto peor para Chirrinó y Crespo que los habían visto estrellarse sin poder hacer nada por ellos. La noticia llegó a los oídos de todos en el campamento donde el dolor se hizo general, se trataba de las dos primeras víctimas de la guerra.



CAPT. RENE GARCIA FERNANDEZ.

Cuando René García salió del *debriefing* era esperado afuera por el resto de los pilotos que nos habíamos quedado en tierra. René comenzó a hacernos un relato detallado de cómo había sido su misión.

Por la madrugada había un fresco que venía del mar. Los pilotos se habían encaminado a los aviones en la penumbra.

Llevando con ellos las instrucciones, los mapas, las fotografías y el recuerdo de las últimas palabras que habían oído en el cuarto de conferencias entre el ruido de los radios y el martilleo constante de los teletipos del Servicio de Inteligencia. Allí le habían dicho a René que era el número Dos de la escuadrilla Linda y que su objetivo era la base de San Antonio de los Baños, en el centro de la provincia de la Habana.

René, como creyente que es, se apartó un instante para orar. Había dialogado más que orado y nos contó que se sentía presa de una extraña sensación de certeza. Inexplicablemente tenía la impresión que era inmune a la acción enemiga; le parecía remota la idea de que pudiera morir; esta actitud optimista le perturbaba. Cuando fue a orar no quiso pedir protección para su vida; le parecía que no era honrado puesto que si su causa era buena para matar, también tenía que serlo para morir.

Cuando llegó al avión saludó al mecánico que le daba los últimos toques a aquel B-26 más oscuro que la noche.

La escuadrilla Linda estaba alineada al lado de la escuadrilla Puma. Subieron a la cabina y comenzaron a amarrarse a los asientos. Luis Ardois, su navegante, un joven ingeniero, era uno de los hombres más capaces para la labor a realizar, y René se sentía confiado llevándolo en esta misión.

Llegó la señal para arrancar los motores y el quejido de los arranques causado por la inercia se dejó escuchar. Después, y casi al unísono, los seis aviones interrumpían el silencio de la madrugada. Las llamas y el humo azulado que soltaban los colectores de escape¹ se mezclaban con la brisa. La torre de control comenzó sus instrucciones . . .

—*Linda Flight, clear to taxi . . . Linda One you are clear to take off.*

El jefe de escuadrilla, capitán Luis Cosme, comenzó a elevarse en la oscuridad de la noche.

—*Linda Two, you are clear to take off.*

René abrió los aceleradores hasta el máximo. Poco después se hacía al aire suavemente.

A los pocos minutos de vuelo se acercaron los tres aviones y comenzaron a trepar en formación. Una hora después, Linda Tres está teniendo problemas. Caballero comunica que los tanques desprendibles no estaban transfiriendo combustible. Cosme le contesta:

—*Linda Tres . . . Linda Uno. Aborte la misión y regrese a la*

1. Ver Glosario.

Base.

Era la orden lógica, pues sin esa gasolina extra el vuelo de regreso era físicamente imposible, puesto que para combatir Linda Tres tenía que desprender sus tanques dejándolos caer, ya que si no lo hacía, el peso del combustible no usado limitaba la maniobrabilidad y aumentaba el riesgo de incendio sobre fuego antiaéreo enemigo.

—Linda Uno . . . Linda Tres. Negativo. Continúo la misión y después ya veremos.

Caballero no estaba desobedeciendo una orden, sino simplemente ejerciendo su autoridad de Capitán. René, al oír la respuesta, sonrió en la penumbra de la cabina y le agradó el coraje sin adornos de este valeroso cubano. La escuadrilla tronaba a nivel en escalón a la derecha¹ con Luis Cosme y Nildo Batista delante, René y Luis Ardois al centro y rezagados por el peso de los tanques obturados Alfredo Caballero y Alfredo Maza. Ya a lo lejos, el sol se levanta en el horizonte iluminando tenuemente . . .

A la distancia calculada comenzaron el descenso desde la altura de crucero a que volaban hasta ponerse a quinientos pies sobre el mar, para evitar una posible detección por radar, o lo que podía ser peor, un encuentro casual con cazas enemigos que volaran en patrulla sobre el área.

Debajo, ligeramente atrás y a la derecha, René seguía al líder en su descenso con el radio-altímetro activado. De repente notó que Linda Uno se alejaba. Por instinto reaccionó del estado hipnótico producido por el vuelo nocturno en formación y miró hacia delante pues venía mirando hacia arriba y ligeramente a la izquierda, siguiendo con la vista el avión guía de la escuadrilla. Si se hubiera vuelto un segundo más tarde se habría estrellado en el mar. Tan cerca de la superficie estaba que vió con claridad las pequeñas gotas de agua que se desprendían de las crestas de las olas. Tiró del control con la mano izquierda para enderezar el avión y con la derecha abrió a fondo los aceleradores. Los motores tosieron en protesta del trato brutal, pero se estabilizaron y Linda Dos se deslizó a ras de las olas. René se acordó de las veces que había pensado que sólo un idiota podía caerse de semejante forma.

Después de este incidente y como consecuencia de las nubes bajas que cubrían parte del área, perdió de vista al guía de la escuadrilla. Rompiendo el silencio impuesto por razones

1. Formación aérea militar en que el líder vuela al frente del elemento y los demás se colocan en posición escalonada hacia atrás por la derecha del líder.

tácticas, llamó a Linda Uno pidiendo orientación. Cosme le respondió que continuara al objetivo individualmente y atacara de acuerdo al plan.

Ya habían entrado sobre la isla y de 500 pies bajaron a ras de los árboles. El radio-altímetro enloquecido destellaba rojo tras rojo tratando de llamar la atención sobre la proximidad de los obstáculos. La bruma de la mañana reflejando la luz incipiente del sol limitaba la visibilidad horizontal. Ardois calculaba y anunciaba la llegada a los puntos sobre los cuales debían pasar y lo hacía con la precisión de una computadora. De pronto, se enfrentaron con la base que debían atacar.

Frente al objetivo giró trepando hacia la izquierda aprovechando la velocidad que llevaba para subir hasta la altura de 3,000 pies a la que debía comenzar una picada de 40 grados nivelando al llegar a 1,500 pies para soltar las diez bombas de 260 libras en el tiempo que nivelaba. A los pocos segundos gira de nuevo, pero a la derecha. Ya está a 3,000 pies y abre las puertas del compartimiento de bombas.

Al mismo tiempo enfila hacia una hilera de ocho o diez aviones enemigos que debe tratar de destruir. Inicia la picada justo en el instante en que la batería antiaérea que estaba en la cabeza de la pista número cero-cinco, abre fuego contra él. Según Inteligencia, se trataba de ocho cañones de 37mm. o quizá más. "Yo no sé cuántos cañones estaban funcionando, pero puedo decirte, Eddy, que los muchachos de la batería tiraban bien y eran obstinados".

Rodeado de gruesas trazadoras cuyos *whoosh* se podían escuchar desde el avión, apretó el disparador de las bombas y éstas cayeron en el lugar indicado, haciendo vibrar los controles del avión cada vez que estallaba una. Un diluvio de trazadoras pasaba por los lados. René observaba los destellos del intervalómetro, uno por cada bomba, y hasta que soltara todas no podía cerrar el compartimiento. Pero la aguja selector del intervalómetro había sido puesta en el número quince para estar seguro de soltarlas todas en caso de mal funcionamiento. Por esto tuvieron que esperar quince destellos en vez de diez, demorando la maniobra unos cuantos segundos, que fueron los suficientes para perder la posición apropiada y enfilar contra la batería enemiga.

Ya libre del peso de las bombas, el B-26 se movía con gran agilidad, pedal y timón a la derecha, en dirección al enemigo. Las trazadoras se muestran inciertas, la violencia de la maniobra los ha desconcertado. Pasando como un rayo sobre sus

OPERACION PUMA 165

cabezas se pega a las hierbas de la llanura mientras cuenta en voz alta:

—HabanaunoHabanadosHabanatresHabanacuatro . . .

Y así sucesivamente hasta diez para dar tiempo a salir del alcance de las baterías. En el momento que pasaba sobre ellas, oyó a Caballero que le decía por radio:

—René, ¡te están tirando por la espalda!

Está insinuando que zigzaguee pero con buena disciplina de radio no dice *gira*, lo cual se puede interpretar como que se trata de un caza enemigo. Esto alegró a René, pues sabe que ya Linda Uno y Linda Tres están sobre el campo y tiene el respaldo de sus dieciséis ametralladoras. Cuando llega "Habanadiez" hace un giro vertical y la brusquedad de la maniobra saca estelas de condensación a las puntas de sus alas. Aumenta la altura para darse espacio y poder tirar en buen ángulo. Las trazadoras vienen hacia él y las ve hundirse delante del avión. En segundos se decide la situación final. Es la vida de ellos o . . .

René hace acopio de toda su voluntad para no tirar antes de tiempo y observa como el emplazamiento va apareciendo gradualmente en la mirilla de sus ametralladoras. Las trazadoras lo rozan casi y comprende que debe tirar desde la mayor distancia posible si quiere vivir. Aprieta el disparador y dos cohetes salen de sus alas. Las dos flechas incandescentes de sus cabezas de contacto cargadas de explosivos parten contra el enemigo. La batería recibe el brutal impacto en el mismo centro y el río de proyectiles de las ametralladoras del B-26 salpica de fosforescencia lo que la explosión no deshizo. El impulso del ataque ejecutado a máxima velocidad los arrastra hacia la rampa de concreto junto a la torre de control. Allí ve tres aviones, pero todo sucede tan rápido que no puede identificarlos. Sólo se distinguen dos masas oscuras grandes, y un avioncito pequeño y plateado. Estaban parqueados en forma triangular de modo que al apuntar a uno dejaba de apuntar a los otros dos. Por otra parte, entre la velocidad y el diluvio de metralla que venía de todas partes, excepto de la batería que acababa de destruir, no había forma humana de enfilear los tres en un mismo pase. En escasos segundos y al mismo tiempo que apretaba el disparador, pateó los pedales para regar el fuego de las ametralladoras como quien meneaba una manguera de agua describiendo un abanico con el chorro. El resultado fue devastador. Los tres aviones explotaron uno tras otro, y el más pequeño con un estallido mucho mayor,

tanto que al pasar sobre él, los controles le saltaron de las manos. El avioncito se deshizo en una nube de humo y Luis Ardois gritaba emocionado: *¡Destruimos un Tetreinta-y-tres-y-dos-be-veintiséis!* Su cara sudorosa sonreía lleno de contento.

Cuando giraron a la izquierda trepando, el humo negro y denso que cubría la base entorpecía la visibilidad enormemente. Delante se veía otro B-26 ametrallando y tirando cohetes a cuanta cosa veía. El espectáculo era de una agresividad atroz. Se trataba de Alfredo Caballero, al centro de la base. René, al verlo, se rió en voz alta, pues el ataque de Caballero le parecía caprichosamente el cuadro de un muchacho travieso tirando piedras. Lo siguió en el ataque tirando cohetes y varias ráfagas de ametralladoras a lo que podía adivinar a través del humo.

Luis Cosme había terminado su pase de bombardeo y venía ametrallando otra sección de la base mientras mantenía bien abiertos los ojos para alertar a los otros dos miembros de su escuadrilla. Al acercarse a dar otro pase al área donde estaba la humareda, René oyó que le decían por radio: "no entres en esa área, que de ahí no sale nadie . . ." Era Cosme, que desde su posición veía el nutrido fuego de las antiaéreas sobre aquella zona. Ya el humo era tan intenso que se hacía imposible hallar objetivos en el suelo.

Finalmente se oyó la voz de Luis Cosme que ordenaba el regreso: "un simple, vámonos . . ."

Los tres aviones giraron y pusieron cola a los destrozos que quedaban en tierra. Caballero, sin combustible apenas, puso rumbo a Gran Caimán. Se revisaron unos a otros los aviones para evaluar el daño que el fuego enemigo les había hecho. No tenían salideros de combustible, aceite ni estela de humo por ninguna parte. Habían tenido suerte. René contaba que al regreso notó que estaba bañado en sudor, y en la boca seca tenía un sabor amargo a pólvora, pues el humo de las ocho ametralladoras invadía la cabina con cada ráfaga que tiraba.

Pensó en la gente de Puma y se preocupó, pues no se les veía regresar ni sabían nada de ellos. La voz de Luis Ardois lo sacó de sus cavilaciones al gritarle eufóricamente:

—Calvo, ¡qué clase de bronca, mi hermano!

Los primeros en aterrizar habían sido los capitanes Gustavo Ponzoa y Gonzalo Herrera, del elemento Gorila. Llegaron a eso de las 9:30 de la mañana. Me encontré con Gustavo a las dos de la tarde. Estaba de lo más entristecido por la muerte de Daniel, pues habían sido íntimos amigos por muchos años. La cara de Gustavo estaba bañada de lágrimas y rabia. Acababa de hablar con *Reid* y éste le había informado que una orden superior, sumamente superior, había mandado a cancelar las misiones de ataque durante las próximas cuarenta y ocho horas.

Al oír semejante barbaridad; me quedé estupefacto. No lo podía creer . . . era demasiado absurdo, increíble . . .

Gustavo con una voz de falsa calma, me repitió:

—LOS BOMBARDEOS DE ESTA TARDE Y LOS DOS DE MAÑANA, DIA 16, HAN SIDO CANCELADOS.

Aquella politiquería emanada de altas esferas en Washington denotaba debilidad y destruía por completo la ventaja del factor sorpresa. Ahora el enemigo tenía tiempo para movilizarse y prepararse. Una serie de ataques seguidos, como se había planeado, mantendría al enemigo desorganizado, ¿pero, ahora . . . ?

Lo único que me venía a la mente era una frase amarga, doblemente amarga, por referirse a nosotros: “Los perros obedecen aunque tengan ideas distintas a sus amos”. Ahora estábamos de perros y no quedaba más remedio que obedecer.

El saldo de las misiones efectuadas fue el siguiente: *Puma* destruyó totalmente las rastras de municiones que se encontraban en la base de Columbia. Testigos presenciales me contarían años más tarde que las explosiones duraron como dos horas. Desgraciadamente Inteligencia no tenía conocimiento de unos nuevos polvorines que se habían construido en Columbia y por esa razón no fueron atacados.

Linda destruyó un T-33, un C-47, dos F-47, un F-51 e inutilizó parcialmente tres B-26, en la base de San Antonio de los Baños.

Gorila destruyó un Sea-Fury que se encontraba en un hangar, dejando destrozados varios aviones pequeños, entre éstos el Aerocommander particular de Raúl Castro, un PBY (Catalina), un DC-3 de Cubana de Aviación, un C-47 de transporte y

un B-26. Nos enteramos que ese mismo día, media hora antes del ataque a Santiago de Cuba, un T-33 castrista se precipitó al mar por causas desconocidas.

Después del ataque, la Fuerza Aérea castrista se quedó con menos de la mitad de su poderío anterior. Le quedaron dos B-26, tres Sea Fury y dos T-33 en San Antonio y un Sea Fury en Santiago de Cuba. Un total de seis cazas y dos bombarderos utilizables.



CAPT. OSVALDO PIEDRA



CAPT. JOSE A. CRESPO

OPERACION PUMA 169

16 DE ABRIL DE 1961

En la mañana del día 16, los pilotos de los distintos escuadrones comentábamos entre preocupados y confusos las insólitas cancelaciones de los bombardeos que se habían planeado. Las conjeturas iban desde el optimismo iluso de los que creían que ya se había hecho el daño necesario, hasta el extremo alarmante de otros que pensaban que algo andaba mal. No obstante, la mayoría de nosotros éramos de la opinión que estando en manos de la nación más poderosa del mundo, no debíamos vacilar, pues aquello, como me dijera *Gray* el día antes, no tenía pérdida. A pesar de todo, la historia llevaría la última palabra y los hechos que ocurrieron en los próximos días pusieron de relieve la ineptitud o mala voluntad de los sabios estrategas que destruyeron en horas el trabajo de meses, amén de la vergüenza, frustración y costo en vidas humanas de hombres que marcharon al combate ciegamente confiados en el respaldo de sus aliados.

Lo que hubiera sido un bombardeo repetido con un total de 48 misiones con los dieciséis aviones durante tres días consecutivos, no sólo a los aeropuertos, sino a todos los objetivos militares, se quedó muy por debajo de las metas originales. El plan a seguir había sido caer sobre las instalaciones militares y objetivos tácticos con el peso demoledor de 124,800 libras de TNT, 384 cohetes y 138,840 balas calibre cincuenta. De más está decir que si con el primer ataque, que fue una mínima parte de lo que se iba a ejecutar según los planes, se destruyó la mitad de la Fuerza Aérea castrista, de haberse llevado a cabo el resto de las misiones se hubieran pulverizado todas las instalaciones y armas mencionadas.

Las fuerzas armadas del régimen comunista tuvieron dos días de aviso gratuito para prepararse a recibirnos y con los míseros escombros de fuerza aérea que les quedó nos habrían

de dar batalla hasta llevar aquel proceso al más desolador de los desastres. El éxito de la invasión de Bahía de Cochinos estaba basado en el dominio del aire, para lo cual era esencial destruir todos los equipos de la oposición en tierra. El día 15 de abril, cuando el Presidente John F. Kennedy suspendió el resto de los bombardeos **CONDENO A MUERTE AL EJERCITO LIBERTADOR.**

Al mediodía llegó Mario Zúñiga de Miami y contó que su misión había salido al pie de la letra conforme a lo ordenado. Esto nos alivió un poco el dolor que sentíamos por la desaparición de nuestros compañeros el día anterior. Mario refirió cómo a su llegada a Miami fue recibido por las autoridades de Inmigración que lo trasladaron a las oficinas en Biscayne Boulevard enseguida, sin darle oportunidad de hablar con los periodistas que se presentaron allí en gran número. Primero lo llevaron a una celda donde lo aislaron el resto del día. Estando encerrado, leyó en los periódicos las declaraciones *hechas por él* a la prensa. Eran punto por punto las mismas palabras que le habían hecho aprender de memoria, pero que en ningún momento había podido repetirlas. Alguien se había ocupado de hacerlas llegar a oídos de la prensa. Esa misma noche del quince lo llevaron al aeropuerto de Opa-Locka y allí lo pusieron en el C-54 que lo traería de vuelta a nuestra base en *Happy Valley*.



CAPT. GONZALO HERRERA.

OPERACION PUMA 171

A la hora de almuerzo me encontré con Gonzalo Herrera que estaba en el comedor rodeado por un montón de gente nuestra que escuchaba atentamente su relato de la misión del elemento Gorila a Santiago. Empezaba en ese instante a contar los hechos una vez más, pues todo el que se encontraba con él quería oír cómo había sido, cuánto daño se había hecho, cuánta resistencia había encontrado, etc.

... el último *briefing* nos fue dado a las 12:30 am. Fue corto y nos dijeron que el ataque se efectuaría a las 5:55 de la mañana, hora de Cuba. También nos confiaron que habría un PBY en el área para recoger cualquier tripulación que cayese al mar después del ataque. Nos dieron las claves y el último informe de Inteligencia referente al emplazamiento de nuevas piezas de artillería o aviones cambiados de posición.

A las 2:20 de la mañana despegamos por separado y después nos encontramos en el aire y así seguimos hasta que llegamos y realizamos el ataque juntos. El despegue fue un poco pesado pues íbamos con 38,000 libras cada uno y hasta entonces no habíamos despegado con tanta carga. Por lo menos yo nunca había hecho un vuelo de práctica con tanto peso arriba. Me pareció que rozábamos los árboles, pero digo *me pareció* porque estaba tan oscuro que no se veía nada. Las dos máquinas apenas si trepaban y, para colmo, se balanceaban como si alguien caminara de proa a popa. Así logré alcanzar una altura de 8,000 pies, siempre manteniendo a Ponzoa a la vista, lo cual lo lograba por medio de las luces de formación, que apagaríamos a las cinco en punto, hora en que estaríamos volando muy cerca de las costas de Cuba. Como nos adelantamos al plan, al llegar a Jamaica tuvimos que hacer un círculo completo para atrasar cinco minutos. Me preocupaba que llegásemos después de la salida del sol y ya tuvieran "perseguidores" en el aire. A las 5:15 A.M. volábamos tan bajo para evitar el radar que mi navegante Angel López tuvo que advertirme que iba a dar con el agua, pues venía tan absorto en observar los alrededores y el avión de Ponzoa, que por poco nos caemos.

De pronto y ya muy cerca de la costa vimos un PB¹ de la Marina de Guerra castrista que estaba al paio y al vernos comenzó a hacer señales de luz alertando a los artilleros de la costa. No atacamos en ese momento al barco por no alertar al personal de tierra, que al parecer ya estaba alertado de todas formas, lo cual parecía un poco absurdo pues nuestras opera-

1. Del inglés: Patrol Boat (Bote de Patrulla).

ciones habían sido coordinadas en el más completo secreto, en una habitación donde sólo tenían acceso la gente de Inteligencia y los pilotos que íbamos en las misiones.

A las 5:55 A.M. Ponzoa se estaba colocando en posición de combate para tirar sus bombas, mientras yo bajaba a ametrallar a los artilleros. Con dos ráfagas certeras me llevé los dos primeros nidos de cincuenta y veinte milímetros que estaban a la cabeza de la pista número veintisiete. Al pasar sobre el final de la línea de artilleros observé que los dos últimos nidos se quedaban vacíos, pues los ocupantes, al ver como los dos primeros quedaron patas arriba del primer pase que les di corrieron a guarecerse en el edificio central. Giré levemente. Concentré el fuego en el grupo, que serían unos quince hombres, anotando un blanco completo. Girando hacia el agua, es decir *sur franco* como habíamos planeado y picando para ganar velocidad, ya me estaban haciendo fuego desde los otros puestos y podía ver que el mar hervía a mi alrededor con la llovizna de proyectiles. Empecé a girar para colocarme en posición de soltar mi carga de bombas, mientras oía las explosiones de las bombas que estaba lanzando Ponzoa. Vi entonces cómo varios aviones que estaban en la rampa se partían en pedazos y se armaba una confusión horrible en tierra. Pero, aún los artilleros seguían mi vuelo tratando de acertarme con sus potentes *cuatro bocas* de 20mm y las ametralladoras calibre 50.

A las 6:00 A.M. solté mis diez bombas de fragmentación sobre el aeropuerto militar, destruyéndolo todo y causando un incendio espantoso, pues la rampa se quebró y los miles de galones de gasolina que estaban almacenados debajo comenzaron a arder y a explotar. Saliéndome del patrón de tiro y girando hacia el mar para evadir el cañoneo antiaéreo, vi cómo una ráfaga de grueso calibre me tocaba el motor izquierdo. Había recibido varios impactos fuertes y por reflejo me ladeé, poniéndome de canto hacia las baterías y bajando en picada ganando unos 300 nudos y reduciendo el blanco lo más posible, pues ya ponía cola a los artilleros y veía cómo las trazadoras me seguían en todas direcciones. Sentí más impactos pero no pude ver dónde. Después, al llegar aquí, Angel y yo contamos 21 agujeros y el sistema hidráulico destruido, que tuve que aterrizar sin frenos.

Los dos nos estábamos moviendo rápidamente, sin perder de vista los emplazamientos. En eso noté que frente al hangar de la antigua Moa Mining Company, que lo había dejado en

llamas en el pase anterior, había una fuerte concentración de fuego antiaéreo contra mí. Abrí con mis ocho cincuenta y solté dos cohetes. El emplazamiento desapareció y al pasar por dentro del humo que salía del hangar le coloqué dos cohetes más para rematar. A todas estas, Ponzoa viene girando y tomando altura para otro pase con seis bombas de fragmentación. Para cubrirlo, abro fuego contra los artilleros. Esta vez las bombas de Ponzoa hacen más daño aún y las llamas y explosiones convirtieron el campo en un verdadero infierno. Habiendo soltado todas las bombas, me decidí a terminar y exterminar con todo lo que quedaba de artillería, a pesar de que las órdenes eran de retirarse tan pronto estuviesen destruidos los objetivos. Pero como todavía tenía municiones y dos cohetes bajo las alas, concentré el fuego en otro grupo de 20mm, pero me quedé corto y haciendo un tiro instintivo de cohete lo coloqué encima de la rampa militar y uno de los aviones ya destruidos cogió candela. Pasé a ras de suelo y cuando me disponía a girar rumbo al mar otro grupo de cincuenta empieza a tirar y me dan en el ala baja. Invertí el avión y le hice un tiro vertical, pero estoy bajando con sólo 1,500 pies y me vi obligado a aplicar plena potencia sin dejar de disparar. Para cubrir la retirada sigo perdiendo altura hasta casi tocar el asfalto de la pista. Salvé el suelo por unos pies y dejé que el avión cayera por los arrecifes a unos 200 pies sobre el mar. Las balas de los 20mm. y las cincuenta me vuelven a dar. Cuando recobro altura sigo subiendo hasta 2,000 pies y desde allí y a 300 nudos vuelvo a atacar el nido que unos segundos antes me estaba tratando de derribar. Desde los 1,000 pies hago un tiro que riega balas por todo el emplazamiento; cuando suelto el gatillo ya nada se mueve frente a mi proa. Empiezo a girar buscando posición para otro tiro y oigo que Ponzoa me dice que debemos retirarnos. Habían transcurrido veinte minutos de batalla.

El barco que nos delató aparece por debajo de mi ala izquierda. Estaba entrando en la bahía y no se atrevió a hacernos fuego. Tanto ellos como nosotros estábamos conscientes de que una sola ráfaga de nuestras cincuenta bastaba para destruirlo. La gasolina y el tiempo apremian, pero antes de poner rumbo a la Base doy un último pase sobre el edificio central donde un agitado movimiento de milicias trata de apagar las llamas y recoger los heridos.

De regreso nos revisábamos uno al otro. Le digo a Ponzoa que aminore la velocidad de crucero, pues tiene la cola rota

por impactos en el elevador. El me responde que haga igual, pues mi ala derecha lucía un gran boquete y tenía el fuselaje bañado de líquido hidráulico.

Mandamos el mensaje a la Base anunciando que la misión había sido cumplida.

Después de oír el relato de Gonzalo Herrera hasta el final, me quedé un rato escuchando las preguntas que le hacía el



CAPT. GUSTAVO PONZOA.

OPERACION PUMA 175

grupo y pensé por un momento que a lo mejor era correcto lo que decían algunos optimistas, que los ataques habían sido cancelados porque ya se había hecho suficiente daño al enemigo.

Como a las cuatro de la tarde me notificaron que Villafaña me quería ver. Corrí a su oficina y en cuanto llegué me ordenó que debía trasladarme con todos los miembros de mi escuadrón a una pequeña colina que se encontraba a un kilómetro de la pista. Allí recibiríamos un *briefing* sobre nuestra próxima acción militar. Reuní a mis hombres y procedimos en varios *jeeps* al lugar indicado.



ALEJANDRO DEL VALLE
JEFE DEL BATALLON 1 DE PARACAIDISTAS.

Allí nos esperaba Alejandro del Valle y los 177 paracaidistas del batallón que él comandaba. Al rato llegó el jefe militar de la base de infantería, un norteamericano llamado *Frank*, con sus asistentes *Jim* y *John*. Estos nos indicaron que nos acercáramos al lugar donde se encontraba un mapa sostenido por dos trípodes y cubierto por una tela de paracaídas. Los hombres de mi escuadrón se colocaron formando una V cuyo

vértice apuntaba al mapa. Ibamos a recibir el plan de la acción que habríamos de realizar y para lo cual habíamos estado entrenándonos durante los últimos meses.

Antes de comenzar, *Frank* se dirigió a Del Valle y le dijo que ordenara a los paracaidistas, que estaban a unos pocos metros de allí, que se pusieran de espaldas al mapa, de manera que no vieran los lugares donde se habrían de efectuar los lanzamientos de los distintos grupos. Que más tarde les explicara en español lo que él iba a exponer a los demás, pues de los paracaidistas eran muy pocos los que entendían inglés. Agregó, por último, que las instrucciones las diera sólo dos horas antes de la salida.

Del Valle se dirigió a su tropa ordenando:

— ¡ATENCIÓN/MEDIA VUELTA/EN SU LUGAR DESCANSEN!

La operación no demoró más de unos segundos. Los paracaidistas quedaron de espaldas al mapa y *Jim* y *John* corrieron a quitar la tela de paracaídas que lo cubría. Comenzaron las instrucciones.

Al ver el mapa se cruzaron las miradas entre nosotros. A las cinco y diez de este día veíamos un mapa donde se delineaba



con pelos y señales la Península de Zapata, destacándose prominentemente la enorme Bahía de Cochinos. Esto nos tomaba a todos por sorpresa, pues como el entrenamiento de la Brigada se había hecho en terreno montañoso suponíamos que el desembarco se haría en una zona cercana a las regiones montañosas de la Isla. Habíamos considerado que los lugares más apropiados serían la Sierra de los Organos en la provincia de Pinar del Río, la Sierra del Escambray en la provincia de Las Villas, o en cualquiera de las regiones montañosas del sur o del norte de la provincia de Oriente. Al ver aquel mapa de la Ciénaga de Zapata nos sorprendimos, pero nadie protestó y las palabras muchas veces repetidas a lo largo de los nueve meses de entrenamiento volvieron a repetirse: *¡Ellos saben lo que hacen!* Al menos, eso era lo que nosotros pensábamos en aquel entonces.

Frank inició su plática diciendo que el nombre de guerra de nuestra misión era *Halcón*. Que al lado este de la Bahía de Cochinos había un pequeño pueblo llamado Girón donde no se esperaba que hubiese, según los datos de Inteligencia, más de trescientas personas y tenía un pequeño aeropuerto situado al oeste de la villa. Más adelante indicó que solamente había tres carreteras que tenían acceso al diminuto pueblo. Las carreteras quedaban en la forma siguiente: una al oeste, que corría paralela a la costa este de la bahía, dirigiéndose hacia el Central Australia y de allí seguía a encontrarse con la Carretera Central. La otra carretera se dirigía hacia el norte, subdividiéndose a unas veinte millas del pueblo, formando una Y cuyo punto de bifurcación era llamado San Blas. De estas dos carreteras la que corría en dirección oeste se dirigía al Central Covadonga y la del este, al pueblo de Yaguaramas. La tercera de las carreteras corría en dirección este, paralela a la costa sur. Se dirigía hacia la ciudad de Cienfuegos. La zona aledaña a la primera carretera fue denominada *Playa Roja* y su nombre geográfico es Playa Larga. La zona contigua a la tercera de las carreteras fue designada militarmente con el nombre de *Playa Verde*. El desembarco se haría por Girón en una zona que había sido nombrada *Playa Azul*. Se nos advirtió de la presencia de un balneario recientemente construido por el gobierno de Castro para premiar a los trabajadores que se distinguieran por su labor, así como para acomodar a los *distinguidos visitantes* del extranjero.

Dos de los seis aviones de transporte (cinco C-46 y un C-54) proseguirían a *Playa Roja*, a unas veinte millas de

Girón, y allí cada uno lanzaría treinta paracaidistas, más los correspondientes equipos bélicos. Los demás seguirían a la intersección de San Blas. Una vez en tierra, los paracaidistas se colocarían a ambos lados de las carreteras para hacer frente a las avanzadas que serían enviadas por el gobierno contra la cabeza de playa establecida por el Ejército Libertador. En *Playa Verde* no se haría ningún *drop*, puesto que dicha zona quedaría controlada por el grueso de las tropas de desembarco de la Brigada 2506.

La distancia desde Puerto Cabezas a los citados puntos de *drops* era de un promedio de 520 millas náuticas. Con esta distancia, nuestros aviones que desarrollaban una velocidad promedio de 160 nudos, necesitarían 3:20 horas de vuelo, y por tanto se fijó la hora de partida para las dos de la madrugada del 17 de abril, hora local de Nicaragua. *En aquella época del año existía una hora de diferencia entre Nicaragua y Cuba; así pues, el despegue tomaría lugar a las dos de la madrugada que equivalía a las tres de la madrugada en hora cubana.* De manera que los *drops* serían efectuados a las 6:20 A.M.

Después de explicar detenidamente el procedimiento a seguir, *Frank* nos hizo las últimas advertencias. Había que tener especial cuidado de que los paracaidistas descendieran muy cerca de las carreteras, puesto que éstas fueron construidas en las zonas más firmes del subsuelo pantanoso de la Ciénaga de Zapata. Me encomendó que designara por números del uno al seis las tripulaciones de la Operación Halcón y que les diera orden de salida con tres minutos de intervalo entre cada avión. Uno o dos de los que efectuaran *drops* en San Blas habrían de inspeccionar desde el aire el pequeño campo de aterrizaje al oeste de Girón. Lo importante era hacerlo lo más pronto posible y salir de allí rápido, pues cualquier avión enemigo que apareciera en la zona de combate acabaría con los nuestros, que eran aviones de transporte, grandes, lentos y desarmados. Esto último lo entendí *alto y claro* y al darle las órdenes a mi escuadrón se las repetí varias veces.

Sincronizando nuestros relojes después de terminado el *briefing*, nos despedimos de los oficiales consejeros. Antes de irnos hice un aparte con Alejandro del Valle para comentar la operación. Este me hizo patente su entusiasmo y ya después

hablando jocosamente, me dijo:

—Mi hermano, le vamos a partir el culo a esos comunistas, acuérdate que nosotros los paracaidistas somos los más cojonudos de este ejército... Con excepción de ustedes los pilotos. Como dicen los guajiros. *sin desdorar los presentes*...

Hablamos un rato y bromeamos hasta que él tomó por su lado con su gente y yo por otro con los míos. Alejandro era un tipazo de hombre: rubio, de ojos azules, bien formado de cuerpo, fuerte como un roble y tenía fama de ser muy duro con sus hombres durante el entrenamiento, pero todos ellos sentían un gran respeto hacia él. También era muy competente como militar; había sido oficial del ejército, recibió cursos especializados en los Estados Unidos; al llegar a la Brigada solamente contaba veinticinco años de edad y estaba considerado como uno de los mejores oficiales.

Me llevé a mis hombres a la sala de operaciones y allí repetí en español, por si alguno tenía dudas, todos los detalles de la operación tal como los había presentado *Frank* un rato antes. En el acto procedí a nombrar los pilotos de las tripulaciones enumerándolos del uno al seis de acuerdo a su posición en la línea de vuelo. Me asigné a mí mismo el punto de *drop* de San Blas y la misión de reconocimiento sobre el campo de aterrizaje.

Después de algunas preguntas técnicas, repetí la orden de mantener absoluto silencio en el radio durante todo el vuelo hacia Girón, haciendo énfasis en que esta orden no debía ser violada bajo ninguna circunstancia. Si alguien experimentaba fallos mecánicos debería tratar de seguir al punto de destino aunque tuviera que aterrizar en el aeropuerto de la cabeza de playa de Girón. La responsabilidad primordial de esta misión era efectuar los *drops*, aunque al hacerlo acarrase la destrucción parcial o total del avión.

A la salida del *briefing* me volví a encontrar con Del Valle quien me comunicó que, como jefe de batallón, se había asignado saltar sobre San Blas. Al saber esto le contesté que en ese caso sería yo el que lo tiraría. Nos alegramos los dos de esta coincidencia y echándonos los brazos por los hombros arrancamos a caminar hacia las tiendas, pues quedaban unas horas para la medianoche y había que descansar, ya que a esa hora comenzarían los preparativos finales para equipar los aviones y dar los últimos toques a fin de que todo se encontrara en perfectas condiciones antes del despegue.

Al llegar a mi tienda me dejé caer sobre el catre y empecé a fumar un cigarro tras otro. Cuando me percaté que no iba a poder dormir me incorporé y fui a las líneas de vuelo donde se encontraban los seis aviones situados en dos grupos de tres, uno frente a otro. El personal de tierra estaba instalando las líneas estáticas¹ en esos momentos. Me puse a inspeccionar los bultos de armas y pertrechos que dejaríamos caer horas más tarde en los puntos asignados.

A las once en punto regresé a mi tienda y me di una ducha para tratar de relajar el cuerpo que lo tenía tenso, producto de la ansiedad que se vivía en aquellos instantes previos a una misión de combate. Por último preparé mis equipos que consistían en una balsa personal, un paracaídas de espalda, una pistola calibre 45 que se usaba a la izquierda del pecho y una ametralladora M-3 con dos cargadores. Me puse el *overall* gris, las botas negras y el quepis azul. Cargué con mi equipo y con él a cuestas llegué a Operaciones donde me esperaba todo el personal de mi escuadrón que había llegado minutos antes con ansiosa puntualidad.

Por última vez se repitió el *briefing* y finalmente agregué:
— ¡Buena suerte, señores!

Me devolvieron la expresión y a las once y cincuenta ya estábamos bajo los aviones comprobando por centésima vez todo de arriba abajo, exterior e interior... momentos después nos alojábamos en las cabinas y hacíamos las inspecciones finales del despegue.

1. Líneas estáticas son las correas que se enganchan al mango del paracaídas por un extremo y a un cable dentro del avión por el otro. Al saltar, el paracaídas se abre automáticamente.

17 DE ABRIL DE 1961

CAPITULO I

Mi copiloto Raúl Solís me leía la lista de chequeo casi a media luz, y noté que sus palabras carecían de la velocidad acostumbrada, como si me obligara a chequear cada palanca, cada chucho, cada instrumento más tiempo que el normal en un vuelo de rutina.

A la una y cinco llegó el batallón de paracaidistas y los hombres se apresuraron a abordar el avión que se les había asignado previamente. A la una y cuarenta y cinco arrancamos los motores para calentarlos y estar listos para el despegue. Mi avión se situaba en el número uno en relación a la proximidad de la pista. A la una y cincuenta y cinco solté los frenos, acelerando los motores para dirigirme al final de la pista. Ya parado frente al punto de despegue, eché un último vistazo a ambos lados donde se encontraban las líneas de estacionamiento de los aviones B-26 y divisaba los movimientos de las tripulaciones y mecánicos preparando los equipos para el despegue de éstos que por ser más veloces que los C-46 despegarían cincuenta y cinco minutos más tarde.

Después de haber visto muchas películas de guerra, por primera vez me enfrentaba a una realidad y aquel espectáculo de carácter bélico me ofrecía la más hermosa de las visiones jamás sospechada ni vista por mis ojos, que casi encendidos me indicaban que había llegado el momento tan anhelado, después de nueve meses de preparación y devoción.

Divisaba a lo lejos las máquinas de guerra que destruirían las hordas comunistas que esclavizaban a los míos. Me traían el placer morboso de utilizarlas para matar, sí, matar a todos aquellos que oprimían a mi pueblo. Aunque fuera en pequeña escala, mi participación era tan ínfima . . . Era uno solo, pero

me sentía con la potencia de un ser sobrenatural que se movía solamente por el amor a la tierra que lo había visto nacer. Era tanta mi ilusión que miraba con inocencia al mundo; luchaba contra aquellos sentimientos y no se lo confesaba a nadie, pero así era.

A las dos en punto volví a soltar los frenos. Aplicando el máximo de potencia nos hicimos al aire como águila a su presa. Destino . . . Girón.

Durante dos horas y media transcurrió el vuelo en silencio. Sólo los mandos de cambio de potencia y de los tanques de gasolina, para balancear el peso de las alas, más los rumbos alterados por los vientos; casi susurrábamos en la enorme cabina. De repente despuntó el alba, y con ella la euforia que los rayos del sol nos imparten. A lo lejos se divisaba ya la costa, pero antes de llegar a ella nos llamaba la atención unas sombras negras en el mar. Las sombras, confundidas en el amanecer, destellaban golpes de luces que pronto interpretamos como una silueta ancha y rectangular, convoyada por dos finas, una a cada lado. De pronto mi mente reaccionó y grité:

— ¡Un portaviones y dos *destroyers*!, y virándome hacia Raúl dije:

— ¡Ahora sí que estamos completos. No tenemos pérdida. Allá abajo están los amigos!

Raúl, como buen miembro de la familia de militares marinos comenzó a chiflar el himno de la armada norteamericana. Yo, emocionado, sonreía.

Soltándome el cinturón de seguridad, le dije a Raúl que se ocupara de pilotear el avión y me fui a la cabina donde se encontraban los paracaidistas. Aquellos soldados sentados, con sus uniformes de camuflaje y cascos sobre las piernas, me brindaron una sonrisa como de admiración. Caminé a lo largo de las filas ofreciéndoles a cada uno mi mano derecha a la vez que le ponía la otra sobre un hombro deseándoles suerte.

Impresionaba el hecho de que parecían hombres que iban a cualquier cosa de carácter agradable más que a una guerra. Estos eran precisamente los que estarían a la vanguardia, protegiendo el desembarco de sus compañeros, resistiendo las embestidas del enemigo. No sabía si lo que sentían era su propio yo, o un yo prestado.

Al final del pasillo, ya incorporado al lado de la puerta de salto, me esperaba Alejandro del Valle. Me dio un fuerte abrazo, que casi me dejó sin aire, diciéndome:

—*Guajiro*, lo único que te pido es que no me tires mal, pues no quiero acabar la guerra tan temprano. Nos veremos pronto pa' tomarnos una cerveza juntos.

Cuán ajenos estábamos los dos que ésta era la última vez que nos veríamos.

Volví a la cabina de mando y a los pocos minutos volábamos sobre el portaviones *Essex*, a ochocientos pies de altura.

Se veía gran actividad a lo largo de la superficie de aterrizaje donde se encontraban cientos de marineros que nos saludaban con la mano. Al mismo tiempo nosotros movíamos las alas de nuestro avión a manera de saludo.

Después de haber pasado los *destroyers* y el *Essex*, apuntamos la nariz de nuestro avión hacia las costas cubanas, que nos ofrecían un espectáculo maravilloso. Divisamos cinco barcos y observamos cómo de éstos partían pequeños botes y lanchas de desembarco llenas de hombres. El día *D* estaba en progreso. Volando sobre el pueblo de Girón y siguiendo hacia el norte, por la carretera a San Blas, apreté el botón rojo que iluminaría una luz en la cabina de atrás alertando a los paracaidistas que se preparasen para el salto.

A cerca de diez millas al norte divisamos un *jeep* que venía por la carretera con tres personas a bordo. Al pasar sobre ellos detuvieron la marcha y nos hicieron varias descargas de fusilería y armas cortas que hicieron impacto en el avión, sin que nos causaran daños de consideración. Al mismo tiempo ya estábamos casi sobre la *Y* de San Blas. Rápidamente calculé que mientras más al norte tirara a los paracaidistas, más distancia abría entre ellos y el *jeep*, con lo que las condiciones para el descenso serían más propicias. Pensando en esto decidí tirarlos en la misma bifurcación y no un poco antes como se había planeado. Al llegar a esta parte apreté el botón verde que haría sonar una campana y en menos de sesenta segundos estaban en el aire los treinta paracaidistas. Entonces inicié un giro al este, dándole tiempo a los PDO Alberto Pérez y *Chiqui* Ginebra a recoger las líneas estáticas y enganchar otras nuevas para los bultos de pertrechos bélicos que después de un largo giro a la izquierda, y con los hombres ya en tierra lanzaríamos a su lado.

Sucedido esto, descendí a cincuenta pies sobre la carretera con la idea de asustar a los tripulantes del *jeep*. Pero para mi sorpresa descubrí que el *jeep* soltaba humo y sus ocupantes parecían muertos. Al ganar altura nuevamente comenté con Raúl:

— ¡Los descojonaron!

Procedí a inspeccionar el pequeño aeropuerto de Girón dando un par de vueltas sobre el lugar y cuando me disponía a salir hacia el mar nos topamos con un B-26 —que utilizando términos de reloj, venía a las once— girando en torno hacia nosotros, y le dije a Raúl:

—Ahí está la gente nuestra . . .

Raúl, alarmado, me cortó la palabra y dijo:

— ¡No, coño, no; éste tiene la nariz plástica y los nuestros las tienen metálicas!

Acabando de decir esto Raúl, vimos aterrados que de las alas del B-26 comunista salía el humo de una descarga de ametralladoras. Como un resorte y sin saber hasta este instante en que lo escribo el porqué, giré hacia el B-26 enemigo. Este confundido por aquel acto sin sentido —pues nosotros no teníamos con qué defendernos— bajó la nariz de su avión perdiéndonos de la línea de tiro. Al mismo instante yo había acelerado al máximo los motores de nuestro avión hasta el punto que llegué a ver doscientos nudos indicados en el velocímetro. Los aviones se cruzaron vertiginosamente a menos de trescientos pies sobre el agua. Presumiendo que el B-26 comunista daría la vuelta para darnos caza, no reduje la potencia. Me dirigí a los barcos con la esperanza que alguno de ellos abriera fuego contra el B-26 para quitármelo de la espalda. En efecto, de uno de los barcos nuestros vimos salir las trazadoras que desde la proa surcaban los aires en pos del B-26. Este desapareció sobre la costa tomando rumbo norte, atenuando nuestra agonía. Los motores llevaban cinco minutos funcionando a toda potencia cuando la redujimos. No obstante, por precaución, seguimos volando en zigzag hacia el sur por unos diez minutos más. Volvimos a ganar altura y procedimos a nuestro regreso a *Happy Valley*. Miré a Raúl y estaba más pálido que una hoja de papel. En contraste con sus ojos verdes, las ojeras grises, casi negras, que los bordeaban, le impartían a su rostro un aspecto tétrico. Fui a encender un cigarro que a duras penas encontró la llama del fósforo. Una humedad extraña habitaba entre mis piernas.

Horas después, *Happy Valley* y el final de nuestra misión, lo que infundía el relajamiento que supongo las mujeres sienten cuando dan a luz.

CAPITULO II

En *Happy Valley* todo estaba dispuesto para repetir los ataques aéreos a las instalaciones militares en Cuba, pero escasamente tres horas antes de la señalada para dar comienzo a esta operación una contraorden había llegado de Washington:

YA NO SE HARIAN LOS PLANEADOS ATAQUES A LAS BASES COMUNISTAS. La aviación nuestra se limitaría a darle cobertura a las tropas que estaban desembarcando en Girón. De nuevo nos alarmamos por las medidas tomadas por nuestros superiores y aliados.

La Brigada había comenzado el desembarco en las primeras horas de la madrugada. En un lento proceso las tropas eran llevadas a tierra en lanchones y botes con motores fuera de borda teniendo que evadir la gran extensión de arrecifes que bordeaba la costa en la oscuridad de la noche.

El desembarco, posiblemente el único en la historia militar que se hiciera en tales condiciones, trajo por consecuencia que al amanecer la mayor parte de los pertrechos estuvieran aún a bordo. Los mil trescientos hombres que aproximadamente llegaron a desembarcar estaban divididos en seis batallones de infantería, un destacamento de armas pesadas, el personal ejecutivo y los cinco tanques de guerra medianos (M-41). La lentitud era desesperante, pues la reducida capacidad de los botes y barcasas de desembarco (LCU)¹ no daban para más. Por suerte la resistencia que se halló en el pueblo de Girón fue mínima.

A la 1:00 A.M. el miembro de la marina Orlando Arrazola hacía su primer viaje al mando de un bote de material plástico con dos motores desde el barco *Houston* que se encontraba internado en la Bahía de Cochinos hacia la costa oeste de

1. LCU: Del inglés "Landing Craft Unit".

la misma. Pocos minutos antes de llegar a tierra comenzó un tiroteo proveniente de la costa. El *Bárbara J* respondió al ataque con el fuego de sus ametralladoras calibre cincuenta. A consecuencia de este intercambio de plomo fue muerto el soldado M.B. Carmenates, quien no tuvo ni siquiera la oportunidad de pisar tierra cubana antes de morir. Arrazola regresó el cadáver de Carmenates a bordo del *Bárbara J* a quien se le dió sepultura en el mar con honores militares al día siguiente.

Mientras tanto en *Happy Valley*, las tripulaciones de B-26 habían comenzado a volar sus misiones de protección desde las 02:45 de la mañana. Los primeros en despegar habían sido el capitán René García con Luis Ardois de navegante (Linda Uno) y el capitán Mario Cortina con su navegante Salvador Miralles (Linda Dos). Las órdenes que recibieron antes de salir eran de sobrevolar la Isla de Pinos donde se suponía se encontraban barcos de la marina de guerra castrista. Al llegar a la zona se encontraron la presa que buscaban, el buque de patrulla y escolta *Baire*,¹ frente al puesto naval de Nueva Gerona.

En el primer pase de ataque, Linda Uno atacó con bombas; le siguió Linda Dos con un pase de ametralladoras. Se repitió el ataque en el mismo orden, esta vez con cohetes, y al final del mismo la mole de hierro desaparecía para siempre tragada por las aguas del Mar Caribe.

Siguieron la ruta asignada sin encontrar nuevos objetivos. Llegando al área de Girón, ya se encontraba allí el segundo elemento que había salido media hora después de ellos. Eran Joaquín Varela y Tomás Afont, (Gorila Uno), y Gonzalo Herrera y Angel López (Gorila Dos). Los cuatro aviones le sirvieron de escolta a los transportes que ya se encontraban en el área dejando caer al batallón de paracaidistas. Linda Uno y Dos tuvieron que regresar a *Happy Valley*, pues habían consumido todo el combustible que les quedaba para operar sobre la zona de combate. Gorila Uno y Dos, haciendo contacto con el jefe del desembarco, recibieron órdenes de atacar a las tropas enemigas que venían avanzando por la carretera

1. "Baire" era un buque de guerra de fabricación alemana. Contaba con un cañón de proa de 1.5", dos 40mm. en la popa y uno de 20mm. a cada lado. Básicamente toda esta artillería era antiaérea.

procedente del cercano Central Australia. En el ataque destruyeron varias gasolineras, transportes enemigos y una lancha patrullera que cruzaba velozmente la Laguna del Tesoro.

A las 03:45 A.M. salieron dos B-26 más; eran tripulados por los capitanes Mario Zúñiga y Matías Farías; llevaban de navegantes a Oscar Vega y Eddy González, respectivamente. El nombre de guerra era *Chico Uno*, los primeros y *Chico Dos*, los otros.

Al llegar a la zona de combate, Mario Zúñiga divisó un Sea Fury que estaba coheteando el barco *Houston*. El daño causado fue tal, que su capitán Luis Morse decidió encallarlo para evitar su hundimiento. Mario se colocó en posición y abrió fuego contra el Sea Fury, que estaba tripulado por el comandante Enrique Carrera Rolas. Las balas del B-26 hicieron impacto en el caza enemigo. El piloto comunista al sentir que uno de los cilindros había sido tocado y el motor le fallaba, se dio a la retirada dirigiéndose al aeropuerto de Varadero, al noroeste de Girón. Matías Farías, que se encontraba más al norte, le informó a Mario que él se ocuparía de perseguir al Sea Fury enemigo para darle caza y rematarlo.



CAPT. MARIO ZUNIGA.

En eso apareció otro Sea Fury, tripulado por el teniente Gustavo Bourzac, que empezó a ametrallar al barco *Río Escondido*, otro de los navíos de la Brigada. Mario giró violentamente su avión para colocarse en posición de combate. Aunque Bourzac le llevaba una gran ventaja en rapidez y maniobrabilidad de equipo, la experiencia de Mario era más que suficiente para neutralizar la superioridad del Sea Fury en manos de un piloto novato. Enseguida que se entabló el combate aéreo, los dos contrincantes quedaron enfrascados en una maniobra de tijera.¹

Cuando el Totí² Bourzac comprendió que le era imposible darle caza al *Viejo Buitre*, decidió hacer un ascenso violento, trepando con la idea de descolgarse desde arriba del B-26 para ametrallarlo en picada, ya que hasta entonces no había logrado ni una sola vez colocarlo en la línea de tiro. Mario, ducho en todas esas tácticas, aceleró a fondo el pesado B-26 para adquirir velocidad y trepó verticalmente en su momento estelar, al mismo tiempo que disparaba dos cohetes que pasaron rozando al lado derecho del Sea Fury. Bourzac al ver aquellas muestras de *cariño* se aconsejó y *gallardamente* se alejó a toda máquina hacia su guarida en la base de San Antonio. Pero con tan mala suerte que al subir a 4,000 pies, de unas nubes estratificadas le salió al paso Gonzalo Herrera, o sea, Gorila Dos, que todavía se hallaba en la zona de combate. Gonzalo al ver al Sea Fury que salía ascendiendo, colocó su B-26 en dirección al enemigo y disparó sus ametralladoras. El Sea Fury, asediado hasta en la retirada, hizo una maniobra jamás descrita en ningún libro de aviación y se internó entre las nubes.

A todas estas el avión de Mario Zúñiga había sufrido averías a consecuencia de las maniobras evasivas que había tenido que ejecutar durante la persecución del Sea Fury. Fueron tantas las *gravedades* impuestas por Mario al B-26, que las lámparas de aterrizaje se descolgaron de las alas, causándole tales vibraciones (por la resistencia al aire) que tuvo que aterrizar de emergencia en la Isla de Gran Caimán y esperar al día siguiente para ser evacuado por uno de nuestros C-54, de vuelta a *Happy Valley*.

1. Tijera: Maniobra de combate aéreo donde dos aviones se cruzan, describiendo entre ambos figuras de "ochos" consecutivos; tratando cada uno de situarse sobre la cola del contrario mediante giros rápidos en los que se enfrentan peligrosamente a muy corta distancia.
2. Totí: Voz india cubana. Ave-pequeña de plumaje negro.

Por su parte Farías y su navegante Eddy González mientras perseguían al Sea Fury de Carrera Rolas fueron sorprendidos por la espalda por un T-33 al mando del teniente Alberto Fernández, quien abrió fuego contra ellos destruyéndole parcialmente el B-26. Eddy González había quedado muerto en la cabina, ametrallado por el primer pase que les dio el T-33. Farías decidió hacer un aterrizaje forzoso en el aeropuerto de Girón, pero cuando estaba en el aproche final recibió la descarga del segundo pase que le hacía el piloto comunista. Volando ya a unos pies de la pista el avión se estrelló bruscamente. Farías salió despedido en el momento del impacto, su cuerpo fue a caer a una buena distancia del avión, el cual se estrelló esparciendo llamaradas por doquier. Varios miembros de la brigada presenciaron el acontecimiento a corta distancia, vieron aquel cuerpo que salió expelido del avión como una bala y aunque las probabilidades parecían remotas, no obstante, corrieron a su rescate.

A las 06:40 de la mañana llegaban al área Lobo Uno y Lobo Dos; el primero era Gustavo Ponzoa con Rafael García Pujol de navegante, y el segundo, Ignacio Rojas con Esteban Bovo Carás. Desde la distancia vieron las grandes columnas de humo que salían de los barcos de la Brigada atacados momentos antes. Rojas trató de soltar los tanques desechables de combustible pero uno se le quedó colgando de una de sus alas y Ponzoa le ordenó que regresara a la Base, pues en esas condiciones no debía entrar en combate. Lobo Uno se comunicó con el *Houston* desde donde le pidieron que se mantuviera sobre los barcos para protegerlos en caso de un nuevo ataque de la aviación comunista. Desde las alturas se quedó patrullando las aguas del área donde se encontraban aquellos siete barcos casi indefensos. Sobre las carreteras las misiones anteriores, Gorila y Chico, habían dejado gran número de vehículos destrozados y no se notaba ningún movimiento.

Cuando ya Gustavo llevaba un buen rato en el aire, sin haber soltado su cargamento mortífero y quedándole solamente 425 galones de combustible —lo justo para regresar a la base— ve aparecer un T-33 que viene subiendo desde 1,000 pies en dirección a él que sobrevolaba a 3,000 pies. Ponzoa tiene puesta la potencia de combate cuando el T-33 le pasa por delante a menos de 500 pies de distancia, momento en

que abre fuego contra el caza y le suelta una ráfaga larga de ametralladora, pero no le causa mayor daño. En ese mismo instante hacen su aparición Paloma Uno y Paloma Dos, o sea, Raúl Vianello con Demetrio Pérez y Antonio Soto con Benito González que vienen a relevarlo. Al regresar a la Base se cruza con dos B-26 que ya iban en camino a Girón.

A las 10:15 de la mañana regresé a *Happy Valley* de mi primera misión. Me sentía agotado, casi no había dormido en las últimas cuarenta y ocho horas. Además del cansancio natural, había que contar con la tensión nerviosa que implicaba una misión de combate.

Me dirigí a Operaciones junto con mi tripulación, y allí informé del resultado de la misión. Terminado esto, encaminé mis pasos hacia nuestra tienda de campaña con la idea de descansar. Aunque estaba extenuado no tenía sueño. Camino a la tienda nos detuvimos en el bar donde nos tomamos unas cervezas para relajar los nervios y más tarde poder conciliar el sueño.

En la Base había un ajetreo enorme. Unas tripulaciones salían y otras llegaban. Como todo el mundo estaba corriendo, al ver acercarse a alguien que venía caminando con mucha calma nos llamó la atención. Era *Doc Majocka*, el médico americano. Lo saludamos y vino a hablar con nosotros. Nos preguntó por la misión que habíamos realizado en la mañana y le contamos como nos había ido con los paracaidistas. Antes de separarnos se me ocurrió decirle:

—*Doc*, estoy muy cansado, pero no tengo sueño . . .

Introdujo su mano derecha en un bolsillo y extrajo una cajita que contenía unas píldoras amarillas, más pequeñas que una aspirina, y me dijo:

—Tengo algo para ti y tus muchachos, Eddy. Tómense una de éstas y verán qué pronto sienten sueño.

Nos retiramos a la tienda, donde el efecto soporífero de las minúsculas pastillas no tardó en hacerse sentir.

Siguiendo el proceso en Girón, habían llegado a la zona del combate el capitán Raúl Vianello y su navegante Demetrio Pérez, Paloma Uno, y el capitán Antonio Soto con Benito

OPERACION PUMA 191

González de navegante, Paloma Dos. Este último, a los pocos momentos de entrar en acción, pierde un motor por causa del fuego antiaéreo, teniendo que hacer un aterrizaje de emergencia en la Isla de Gran Caimán de regreso a la Base.

Paloma Uno siguió tierra adentro hasta el Central Australia para ametrallar la zona militar contigua. Al regreso fue sorprendido por un T-33 tripulado por el capitán Alvaro Prendes, quien colocándolo en su mira abrió fuego contra el B-26 causándole grandes destrozos. Al sentir el impacto de las balas enemigas y comprendiendo que el B-26 había quedado fatalmente averiado, el capitán Vianello dirigió su avión hacia el mar en dirección a los barcos de la marina americana que se encontraban a corta distancia. Ordenó a su navegante Demetrio Pérez que saltara en paracaídas y estrechándole la mano le dijo:

—Allá abajo nos vemos.

Demetrio saltó a menos de mil pies de altura sobre el mar y en el instante que su paracaídas se abrió vio aterrado como el avión, con el capitán Raúl Vianello aún a bordo, se precipitaba violentamente al mar.

Seguían las misiones León Uno y León Dos. De ellos sólo llegó a Girón el segundo tripulado por el capitán Crispín García y el navegante Juan M. González, pues León Uno regresó a la Base a consecuencia de un fallo mecánico que fue descubierto a los pocos minutos de vuelo. Crispín García llegó a Girón cuando ya la misión anterior no estaba en el aire y, solo en su B-26, tuvo que enfrentarse al enemigo que le tiraba desde tierra. Dos horas permaneció en el área cubriendo con su presencia la falta del otro B-26 de su elemento. Por suerte en el tiempo que estuvo patrullando los cielos, no apareció ningún caza enemigo, pero a consecuencia del prolongado período que estuvo sobre la zona de combate consumió el combustible que necesitaba para el regreso, teniendo que dirigirse a Boca Chica en Cayo Hueso para abastecerse y emprender el regreso. Lo último que supimos de ellos ese día fue que salieron de la base floridana a las 5:40 de la tarde.

A las 3:05 de la tarde llegaba a la cabeza de playa Girón el elemento compuesto por el capitán José Alberto Crespo y su navegante Lorenzo Pérez Lorenzo, Puma Uno; el capitán Osvaldo (Chirrino) Piedra con Joe Fernández de navegante, Puma Dos. Haciendo contacto por radio con Erneido Oliva, segundo jefe de la Brigada, le informan que un convoy de aproximadamente setenta vehículos, mayormente *jeeps*, camiones y autobuses, avanzaban amenazantes hacia las posiciones de la Brigada en Playa Roja (Playa Larga). Se trataba del batallón de milicias No. 339 procedente de la provincia de Matanzas.

Erneido Oliva les dijo:

— ¡Délen duro! Con todo lo que tienen.

—Vamos a ellos . . .

Los aviones hicieron tres pases bombardeando con *napalm*, cohetes y ametrallando la contraofensiva enemiga. Las bajas de los comunistas en aquel ataque pasaban de 500 y el camino quedó que parecía una escena del Apocalipsis. Poco después Crespo le decía a Chirrino:

—Vámonos que no tengo más municiones.

—Espérate un poco que me quedan algunas balas y voy a tirarlas a un emplazamiento de ametralladoras que estoy mirando.

Puma Dos dirigió su avión hacia las cercanías del Central Australia mientras que Puma Uno, ya sin parque sobrevolaba en círculos las playas en espera de su compañero para emprender el viaje de regreso . . .

En ese preciso momento aparecieron los T-33 números 711 y 709, tripulados por el teniente Rafael del Pino y el capitán Alvaro Prendes, respectivamente. El teniente del Pino se dirigió hacia el B-26 que volaba en dirección al Central Australia:

—Puma Uno . . . Puma Dos, ¡tengo un T-33 en la cola!

— ¡Pégate a tierra!

Crespo, impotente ante el enemigo por falta de municiones, al oír a Chirrino, había acelerado los motores de su avión poniendo proa al sur. Lo perseguía de cerca un Sea Fury piloteado por el teniente *Douglas Rood de Sánchez Mola*, el cual le hizo un pase destruyéndole un motor y dejándole el avión casi destrozado . . .



CAPT. RAUL SOLIS.

CAPITULO III

No habíamos dormido siquiera dos horas cuando de repente *Doc Majocka* me estaba despertando avisándome que *Gar* quería verme inmediatamente en Operaciones para una misión. *Doc* me brindó una píldora rosada y una cantimplora con agua. Al ver aquello le pregunté entre sorprendido y medio dormido:

—¿Y ésta, para qué es?

—Para que te mantengas despierto.

Entre el médico y yo procedimos a despertar al resto de la tripulación, repartiéndoles píldoras. Algunos estaban tan profundamente dormidos que fue difícil regresarlos a la realidad que nos rodeaba.

Mientras recogía mis equipos, los puse al tanto de lo que me había dicho *Doc* y les ordené que se aprestaran a la mayor brevedad.

Como navegante escogí a Reinaldo Lazo, que estaba fresco pues no había volado en la misión anterior. Al mismo tiempo le dije que fuera a la tienda de los PDO a despertar a Alberto Pérez y a *Chiqui* Ginebra, y que en diez minutos los quería ver a todos en Operaciones.

Agarré el equipo de vuelo y me dirigí con el médico y mi copiloto hacia Operaciones. Cuando pasamos por las duchas, Raúl y yo hicimos una parada para echarnos un chorro de agua fría por la cabeza, y sin secarnos, sólo sacudiéndonos el pelo con las manos, nos volvimos a poner el quepis y seguimos hacia la oficina.

Al llegar, *Gar* me dijo,

—Necesito que hagas una misión a Girón con la idea de aterrizar en el aeropuerto de Girón al anochecer. Llevarás un avión cargado de municiones. Voy a mandar un B-26 para que te escolte, sin bombas ni cohetes, sólo con ametralladoras. Nos han reportado que hay T-33 y *Sea Furies* en el

aire. Ahora bien, acércate a la costa con cuidado y si tienes dudas de aviones enemigos en el área, regresa, pues el B-26 escolta no puede hacer mucho en el aire contra los cazas enemigos.

Además, con el material explosivo que llevarás a bordo, si alguien estornuda revientan en el aire.

—Voy a salir a las dos de la tarde para llegar allá al anochechar. ¿Le parece bien?

—O.K., Eddy.

Eran las 12:30 P.M. Afuera me esperaba el resto de la tripulación. Nos montamos en un *jeep* que nos llevó al C-46 el cual estaba en proceso de terminarse de cargar. Durante el camino les expliqué los pormenores de la misión. A los cinco minutos de haber llegado al avión se presentó *Gar* en otro *jeep*, con la tripulación del B-26 que nos iba a escoltar. Estos eran el capitán Miguel Carro y su navegante Eduardo Barea.

Gar les dijo,

—La vida de estos hombres está en sus manos, así que no se separen de ellos ni un instante.

Después de un estrechón de manos les deseó buena suerte. Carro y Barea se retiraron a preparar el B-26; *Gar* dirigiéndose a mí, me dijo,

—*Good luck*, Eddy.

Me encontraba haciendo los chequeos preliminares del avión junto con el resto de la tripulación cuando hizo su aparición el capellán Cavero, quien vino directamente a mí y me dijo:

—Eduardito, tengo entendido que vas a hacer una misión en la cual aterrizarás en el aeropuerto de Girón, ¿no es verdad?

—¿Quién le dijo eso a Ud., Padre?

—No te ocupes de quién me lo dijo, lo que quiero es que me lleves contigo.

—¡A una misión de combate! ¿Usted está loco, Padre?

—No, no, yo no estoy loco; quiero que me lleves contigo, yo puedo servir de mucho allí en Girón.

—Pero Ud. no comprende que yo no tengo órdenes de llevarlo conmigo. Además hay otros curas acompañando la Brigada . . . Olvídense de eso, Padre. Lo siento, pero no puede ir.

Al mismo tiempo me di la vuelta, diciéndole a Alberto Pérez que se llevara dos fusiles ametralladoras *BAR* y que en todo el viaje tuviera las puertas y ventanas abiertas, para que

en caso de que alguien nos atacara, al menos se sorprendieran de que nuestro avión devolvía el fuego.

El Padre Caveró seguía insistiendo. No sé por cuánto tiempo con palabras que casi no oía, con súplicas me argumentaba sus deseos de que lo llevara. Ya se acercaba la hora de partir y todo estaba dispuesto. Eran las dos de la tarde. El cura Caveró me seguía a todas partes a donde me movía y no paraba de hablar. Estacionado ya en la puerta del avión, frente a la escalera y como para quitármelo de arriba, puesto que me tenía loco con sus ruegos, saqué la ametralladora M-3 que tenía colgada con una cinta al hombro y mirándolo fijo a los ojos, se la ofrecí diciéndole:

—De la única forma que usted viene conmigo es que usted tire con esto.

Hubo un silencio a mi reto, y . . .

—Sí, yo voy a tirar con ella.

Al decir esto tomaba con ambas manos el arma, apretándola fuertemente contra el pecho y abriendo los ojos desmesuradamente. Aquello me emocionó. Quién iba a pensar que un cura diera su palabra comprometiéndose a participar como un soldado en aquella guerra. Sin más que decir, después de la pausa que hice al ver aquel gesto, le dije:

—Suba.

Pusimos en marcha los motores y llamé a la torre notificando mi intención de despegar.

—Elefante Uno. Autorizado a taxeo.

En el taxeo a la cabeza de la pista, noté que Elefante Uno necesitaba de una potencia superior a la normal para moverse. Llamé a la torre preguntando cuántas libras de parque llevábamos a bordo. Información que podían darme indagando los datos de nuestra misión con Operaciones. La voz de Simpson respondió:

—Eddy, más vale que uses toda la pista, pues debes tener unas tres mil libras de sobrepeso en tu avión.

—Enterado. (Pensé en el nombre de nuestra misión, Elefante Uno. ¡Qué ironía!)

Ya se notaba el B-26 que nos iba a proteger arrancando los motores en la línea de los bombarderos.

—Elefante Uno. Listo para el despegue . . .

—Elefante Uno. Autorizado a despegar.

Apliqué potencia y aquella mole empezó a moverse lentamente. Me hice cargo de los controles indicándole a Raúl que ajustara la potencia de despegue. 52 pulgadas de *manifold* y

2,700 RPM. 4,000 caballos de fuerza halaban las supuestas 51,000 libras que pesaba el transporte. Casi llegábamos a la mitad de la pista sin poder parar la cola de aquel mastodonte sobrecargado. A las tres cuartas partes de los 6,000 pies de pista y ya con la cola en el aire teníamos en el velocímetro 100 nudos indicados. Apliqué presión en los controles hacia atrás, pero en vez de despegar, la cola se hundía. Raúl gritó:

— ¡Esta mierda no despega!

Puse mi mano derecha sobre la de Raúl, que estaba sujetando los aceleradores y los empujé de un tirón hasta el tope de su recorrido. Casi al final de la pista y con 110 nudos indicados, Elefante Uno se hizo al aire perezosamente, rozando las copas de los árboles.

— ¡Tren arriba!

Raúl subió la palanca de las ruedas bruscamente. Ambos estábamos crispados en aquel avión que, como pájaro mojado, se resistía a volar. Ya sobre el agua y a unos doscientos pies de altura no me atrevía a reducir la potencia de los motores, puesto que el avión trepaba a razón de 100 pies por minuto nada más, con 120 nudos indicados en el velocímetro. Todavía alterado, le dije a Raúl:

— ¡Cuánta metralla habrán metido en este hijo e'puta que no quiere volar!

Raúl escudriñaba los instrumentos y Lazo se había movido hacia la cola, donde estaba el medidor del tanque auxiliar de gasolina con capacidad de 400 galones. Al cabo de unos segundos regresaba gritándonos que el tanque estaba lleno.

— ¡Dos mil cuatrocientas libras más de lo que suponíamos. No en balde no quiere volar! ¹

A duras penas alcanzamos una altura de 1,200 pies y decidí nivelar el avión con la idea de reducir la potencia a los motores. Estos habían estado trabajando al máximo durante diez minutos (el fabricante Pratt & Whitney limita el uso de la potencia máxima a sólo dos minutos seguidos).

Solís me repetía:

—La cabeza de los cilindros están a 275 grados y el máximo es 260. Si seguimos así los motores van a reventar y con uno que perdamos no hacemos el cuento.

Al nivelar el avión reduje la potencia con 120 nudos indicados. Ordené a Raúl: *manifold* 45 pulgadas, al mismo tiempo que reduje las revoluciones a 2,550. El avión mantuvo la velocidad, pero la temperatura de la cabeza de los cilindros se

1. El tanque extra nada más que se llenaba para las misiones de larga duración.

mantenía en la zona roja. Entonces le dije a Raúl y a Lazo:

—La situación es crítica, ¿ustedes quieren volver, o seguimos?

Ambos respondieron,

—Lo que usted diga.

Me quedé un rato pensativo. El Padre Caveró se acercó diciéndome:

—No podemos regresar, hijo. Fíjateeeé, aquella gente en la playa nos necesita.

Diciendo esto extrajo de su bolsillo una latica que contenía hostias consagradas. Allí mismo, sin confesar nos empezó a dar la Comunión.

—En el nombre del Padre, del Hijo, del . . .

Raúl, Lazo y yo siendo católicos recibimos la Comunión. En ese momento llegaron a la cabina *Chiqui* Ginebra y Alberto Pérez. El Padre Caveró le dio la Comunión al primero y dirigiéndose a Alberto le dijo que se arrodillara él también. Alberto, extrañado con aquel ritual desconocido para él, se viró hacia mí diciendo:

—¿Y esto qué es? Yo nunca he hecho esto anteriormente.

Sin volver la cabeza, pues estaba muy ocupado tratando de mantener volando el avión, le pregunté:

—¿Tú crees en Dios?

—Sí, pero yo nunca he hecho esto antes . . .

—Pues prepárate, que vas a hacer la primera Comunión ahora mismo. Concéntrate en Dios, y si no sabes rezar, al menos piensa en El.

Alberto recibió su primera Comunión. Al cabo de un rato de silencio, le dije a Raúl:

—Reduce la potencia a 40 pulgadas —al mismo tiempo que yo reducía las revoluciones a 2,400.

La temperatura de la cabeza de los cilindros, aunque marginal, estaba ligeramente del lado verde. Le dije a mi tripulación:

—Vamos a dejar esta potencia para consumir bastante gasolina y de esa manera aligerar el avión.

Seguíamos a 120 nudos indicados y 1,200 pies de altura. Al cabo de una hora de vuelo apareció el B-26 del capitán Carro, que volando a nuestro lado nos dijo por radio:

—¿Por qué van tan despacio y bajo? Casi no puedo mantenerme al lado de ustedes.

Contesté llanamente,

— ¡Este *tareco* no da más!

A las cuatro de la tarde, ya llevábamos casi dos horas de vuelo. Carro me informó que los tanques auxiliares no le transferían pero que iba a seguir a nuestro lado ya que no quería abandonarnos. Que al llegar a Girón aterrizaría conmigo, o al regreso haría un aterrizaje de emergencia en la Isla de Gran Caimán.

Le contesté:

—O.K.

A los veinte minutos el B-26 se separaba de nosotros para probar sus ametralladoras antes de entrar en la zona de combate. Entonces volvimos a oír a Carro que nos decía por radio, esta vez la voz sonaba alarmada:

—Elefante Uno . . . León Uno. Las ametralladoras no me funcionan, ¡coño! Están encasquilladas. Pero voy a seguir contigo aun así y que pase lo que pase.

Todos nos miramos . . . Agarré el micrófono y dije:

—En las condiciones que estás no podrás darnos protección alguna. Así que más vale que regreses.

—Negativo. Yo sigo aquí aunque me maten.

Un minuto después.

—León Uno. Elefante Uno.

—Adelante.

—Te ordeno que regreses.

—¿Y ustedes van a seguir, o van a regresar?

—Nosotros seguiremos. Regrese a la Base.

—Pero, ¿cómo carajo van a seguir con ese melón?

—Repito. Regrese a la Base inmediatamente.

Pasaron unos minutos y de nuevo se oyó la voz de Carro:

—Regresando a la Base. Buena suerte. Cuando llegue le voy a decir a todo el mundo lo bravos que son ustedes.

El B-26 hizo un giro brusco a la derecha y puso rumbo a *Happy Valley*. Hubo un gran silencio en nuestra cabina. A partir de ese momento quedábamos a merced del enemigo, pues éramos un blanco tan grande y lento que cualquier tirador, inclusive con un arma de pequeño calibre que nos hiciera fuego desde tierra, era suficiente para hacernos volar en pedazos.

Ya era poco después de las seis de la tarde y estábamos pasando cinco millas a la derecha de Cayo Guano del Este, a unas treinta millas de Girón. Habíamos podido reducir la potencia y ya indicábamos en nuestro velocímetro 135 nudos. De pronto se oyó una voz en el radio:

—May Day,¹ May Day, Mad Dog Four, atacado por T-33 y

Sea Fury.

Raúl enseguida reconoció la voz de Lorenzo Pérez Lorenzo.

Agarré el micrófono y dije:

—Puma Uno. Elefante Uno. ¿Qué pasa?

—No entre en el área Elefante Uno. Hay dos cazas que me están desbaratando. Hace solamente unos segundos que un Sea Fury me ametralló destrozándome el motor izquierdo y muchos de los sistemas de navegación no me funcionan.

Ahora era el capitán José Alberto Crespo el que hablaba.

Mientras sucedía esto vimos que al lado nuestro aparecían dos reactores de la armada norteamericana. Tenían las insignias pintadas de blanco para disimular su procedencia. De repente oímos aterrados cómo Ginebra y Pérez abrían fuego desde la puerta derecha del avión con los BAR, al mismo tiempo el cura Caverro arrodillado desde la ventanilla derecha disparaba como un loco el M-3 que yo le había dado antes de salir.

No sé cuántas veces grité:

—¡Alto al fuego, coño, alto al fuego, que son nuestros amigos!

Con el tableteo de las ametralladoras y el ruido atronador de los motores que había acelerado al máximo, nadie podía oír nada. Lazo corrió a detener aquel infierno de balas que salía de la puerta y ventana de nuestro avión. No me preocupaba que fueran a hacerle daño a los *jets*, lo cual era bastante improbable. Lo que sí me preocupaba era que el cura y los PDO fueran a arrancarme a tiros el ala derecha.

Los *jets* de la Marina desaparecieron del área.

Volví a hacer contacto con Puma Uno.

—¿Te puedes mantener en el aire Puma Uno?

—A duras penas, Eddy. Fuimos salvados por dos *jets* norteamericanos que se interpusieron entre el Sea Fury y nosotros cuando ya me iba a dar un segundo pase. Al verlos huyó hacia la costa.

—¿Qué rumbo tienes? —refiriéndome a la dirección que pensaba seguir.

—Estamos volando en un rumbo de 200 grados a 500 pies de altura y 160 millas indicadas.

Al oír esto ajusté la potencia del avión para ponerme a la misma velocidad y rumbo que el B-26 herido, pues la presencia de los cazas enemigos en el área de Girón descartaban la posibilidad de efectuar el aterrizaje planeado.

OPERACION PUMA 201

—Puma Uno . . . Elefante Uno. ¿Cómo va eso?

—Parece que nos han dado un tiro en un tanque pues estoy perdiendo gasolina rápidamente.

—¿Tienes algún plan?

—Por el momento voy a seguir con este rumbo para ver si logro llegar a algún lugar de las costas de Nicaragua. No te separes de mí. Debemos estar muy cerca el uno del otro, pues aunque no te veo te oigo alto y claro.

Pasaron treinta minutos y entonces Crespo nos informó que el capitán Osvaldo Piedra había sido derribado por un T-33 poco antes de que el Sea Fury lo atacara a él. Aquella noticia nos desgarró el alma. Osvaldo Piedra, nuestro querido Chirrinó y su navegante, Joe Fernández, habían caído. Ninguno de los dos pasaba de los 26 años de edad. La situación en que se encontraban José Alberto Crespo y Lorenzo Pérez Lorenzo aumentaba nuestra amargura, pues llevaban camino de que les sucediera una desgracia en cualquier momento.

Minutos después,

—Puma Uno. ¿Cómo van las cosas?

—Pobrementemente puedo mantener la altura. Estoy perdiendo velocidad.

—Enciende todas las luces que ya es de noche y podré buscarte mejor. Yo voy a encender las mías. Ya estamos fuera de peligro de aviones enemigos.

—Enterado.

Todos los tripulantes buscábamos desesperadamente las luces del B-26. Nadie veía nada. Sin embargo, sabíamos que estábamos muy cerca por el volumen y claridad de las transmisiones de radio.

—Puma Uno. Estamos a cuarenta millas al oeste de Gran Caimán. Ustedes deben estar alrededor de esta área también. Aunque no tienes sistema de navegación para llegar a la Isla, ¿por qué no inicias un *Square Search*?¹ Estoy seguro que la encontrarás antes de una hora. Allí puedes hacer un aterrizaje de emergencia.

—Creo que es mejor seguir. Si nos podemos sostener un par de horas más llegaremos a las costas de Nicaragua, y si Dios nos ayuda a nuestra Base.

Intercambiamos una que otra conversación técnica y una hora después decía Crespo:

—Eddy . . . José. Me parece que esto no anda bien. Ya estoy a 300 pies sobre el agua, cambiando altura por veloci-

1. Square Search: Cuadrado de búsqueda.

dad. He acelerado el motor derecho casi al máximo, pero me parece que en unos minutos más voy a tener que hacer un amarizaje forzoso. Si esto sucede, véngannos a buscar mañana por esta área.

Se me heló la sangre pues sabíamos que los manuales del B-26 especificaban bien claro que el avión en un caso de amarizaje se hundiría en pocos segundos. En otras palabras, no flotaba. Agravaba la situación que la noche era más oscura que las entrañas de un lobo. Pero conociendo las cualidades de José Alberto Crespo que hacían de él un piloto de primera, comprendimos que aquellas palabras equivalían a un reto a la muerte.

En esos momentos el Padre Caveró me pidió hacer uso del micrófono y dijo:

—Crespo y Lorenzo, este es el Padre Caveró. ¿Ustedes quieren confesarse conmigo?

Todos nos miramos . . . Poco a poco fuimos quitándonos los audífonos para no escuchar la confesión de nuestros compañeros que el Padre Caveró oía desde la parte de atrás de la cabina de mando. Católicamente recibieron la absolución.

Después volví a hablar con Crespo y éste me dijo:

—Ya estamos a menos de 200 pies del agua. Te daré un último grito para que tengas una idea, más o menos, de nuestra posición y nos vengán a buscar mañana.

—José, todos te deseamos buena suerte y te felicitamos por tu bravura y la de Lorenzo. Que Dios los ayude . . .

Diez minutos después, un grito:

— ¡Entrando en el aguaaa . . . !

Un silencio absoluto . . . Una hora más tarde divisábamos *Happy Valley*.



CAPITULO IV

En las horas de la mañana la fuerza aérea enemiga hundió los barcos de la Brigada Houston y Río Escondido, los que llevaban una gran cantidad de material bélico. Los jefes de la Operación Pluto ordenaron a los demás barcos que se retiraran a unas quince millas mar afuera de la costa de Girón. En medio de estos movimientos, el Caribe sería ametrallado y el equipo de radiocomunicaciones quedaría destruido dejándolo incomunicado hasta el día siguiente, cuando de una embarcación de la Armada norteamericana le traerían otro equipo.

Esa misma mañana un Sea Fury castrista había tratado de derribar a uno de los C-46 nuestros que regresaba a *Happy Valley* después de dejar caer a los paracaidistas. El capitán del C-46, Mario Tellechea, maniobró hábilmente el pesado transporte, acercándose a los barcos para colocarse al abrigo de la sombrilla de fuego antiaérea de éstos.

Cualquiera pensaría que en esta situación el piloto del C-46 aceleraría al máximo el avión para escapar, pero lo que hizo Mario fue todo lo contrario, o sea, disminuir la velocidad al mínimo. Esto es lo correcto, pues un caza de la rapidez de un Sea Fury no puede mantenerse en el aire a velocidades tan lentas como un transporte. En consecuencia el caza no podía perpetuarse sobre la cola del C-46 para disparar sobre él. Lo único que podía hacer era darle pases y de esta forma se reducía el tiempo que lo tenía en la mirilla de tiro. El Sea Fury siguió empeñado en perseguir al indefenso transporte y el piloto enemigo, un nicaragüense llamado Carlos Ulloa, disminuyó tanto la velocidad en su afán de acabar con el avión nuestro que estando ya muy cerca de la superficie del mar cayó en pérdida de velocidad, estrellándose en el agua. Hay quien dice que fue alcanzado por las balas antiaéreas de nuestros barcos, ya que éstos no cesaban de disparar tratando de

proteger al transporte desarmado.

Minutos después aparecía en el aire el B-26 comunista tripulado por el capitán Silva Tablada, el mismo que se había enfrentado al C-46 donde íbamos Raúl y yo. Los barcos abrieron fuego contra Silva Tablada, el cual fue alcanzado por una nutrida ráfaga de las ametralladoras calibre cincuenta emplazadas en éstos. Los impactos le arrancaron un ala y segundos después caía al mar. Pedazos del avión cayeron aparatosamente sobre la cubierta de uno de nuestros barcos.

Por la noche comprendimos que algo le había pasado a la tripulación de León Dos, Crispín García y Juan M. González, pues aunque sabíamos que habían volado sobre Girón más tiempo de lo que permitía su capacidad de combustible, no obstante, confiábamos en que estuvieran de regreso ya. Pero las horas habían pasado y aún no daban señales de vida. Se les dio por perdidos y no se supo de ellos hasta un año más tarde, cuando los restos del avión fueron encontrados en unas lomas a menos de cincuenta millas de la Base.

Al final del día 17 era obvio que la fuerza aérea enemiga dominaba los cielos de Girón. Los T-33 y los *Sea Furys* nos habían hecho gran daño. No sólo derribando nuestros B-26, sino también castigando duramente a las fuerzas terrestres y marítimas de la Brigada. Se hacía más patente el hecho de que necesitábamos cobertura aérea de cazas que impidieran el derribo de nuestros aviones, ya que los B-26 sin ametralladoras de cola, tenían una sola misión, que era dar apoyo a las fuerzas de tierra. En otras palabras, nuestra misión era impedir el avance de las fuerzas terrestres del enemigo, bombardeando y ametrallando las tropas comunistas en camino hacia la cabeza de playa de Girón.

El saldo de las bajas recibidas el 17 de Abril por nuestra aviación y la del enemigo fue el siguiente:

FUERZA AEREA DE LIBERACION

1. Capitán Matías Farías. Sobrevivió con heridas y quemaduras; Eddy González, navegante, pereció.
2. Capitán Osvaldo Piedra. Explotó en el aire al ser alcanzado por las balas enemigas. El navegante Joe Fernández pereció también.
3. Capitán Raúl Vianello. Perece derribado por un T-33. Su navegante Demetrio Pérez logró salvarse saltando en paracaídas.
4. Capitán José A. Crespo. Ametrallado por un Sea Fury. Su avión cayó al mar cerca de las costas de Nicaragua cuando regresaba de la misión. Pereció también su navegante Lorenzo Pérez Lorenzo. Nunca fueron encontrados.
5. Capitán Crispín García y su navegante Juan M. González. Desaparecidos por causas desconocidas. Encontrados sus restos dentro de la cabina del B-26 entre las selvas costeras de Nicaragua.

FUERZA AEREA COMUNISTA

1. Capitán Silva Tablada. Derribado por el fuego antiaéreo. Mueren todos los tripulantes del B-26, Martín Torres, Jesús Noa y González Garrinaga.
2. Capitán Carlos Ulloa (nicaragüense). Se precipitó al mar en un Sea Fury tratando de darle caza a un transporte C-46, o fue derribado por el fuego antiaéreo de los barcos de la Brigada 2506.

18 DE ABRIL DE 1961

A pesar del trágico balance que habíamos tenido el día anterior en nuestra Fuerza Aérea, las operaciones siguieron. Se alistaron varias tripulaciones que saldrían a la medianoche del diecisiete para efectuar un bombardeo a la base de San Antonio de los Baños y tratar de destruir en tierra aquellos aviones que tanto daño nos habían hecho el día anterior. A las doce y quince de la madrugada salieron dos elementos con las tripulaciones compuestas por: Joaquín Varela e Ignacio Rojas, con Tomás Afont y Esteban Bovo Carás de navegantes. En el segundo elemento los capitanes Gonzalo Herrera y Mario Cortina, que llevaban de navegantes a Angel López y Salvador Miralles, respectivamente. Sin embargo, el mal tiempo y el apagón general en que se encontraban la base y los pueblos adyacentes, *i.e.*, Alquizar, San Antonio de los Baños, Güira de Melena, etc. hicieron que la misión fuera un rotundo fracaso.

Gonzalo Herrera me contaba a su regreso a *Happy Valley* que al verse frustrado en la misión original voló en dirección a la base de infantería de Managua con la idea de bombardearla. Pero tampoco la pudo localizar a causa del apagón que reinaba sobre esta otra área militar. A lo oscuro no se atrevía a lanzar las bombas ni los cohetes pues sabía que los alrededores de la base estaban llenos de casas de la población civil y no quería que por una equivocación suya fueran a morir víctimas inocentes. Al pasar sobre Managua encendió las luces del avión con la idea de provocar fuego antiaéreo que delatara el lugar exacto de las instalaciones militares, pero los comunistas se percataron de su ardid y no abrieron fuego. Rabian-do de odio y congoja decidió tirar las bombas sobre el embarcadero de Batabanó, donde se sabía que estaban estacionadas algunas embarcaciones de la marina castrista, y, al menos, así le haría algún daño al enemigo.

OPERACION PUMA 207

Por su lado *Puppy* Varela que encontró la misma situación, o sea, el apagón de la base de San Antonio, calculó aproximadamente su posición sobre ésta y disparó sus cohetes en dirección hacia el mar, con la idea de atraer el fuego antiaéreo de las baterías enemigas pero sus intenciones también fueron frustradas.

Las tripulaciones regresaron a *Happy Valley* tristes e impotentes ante el fracaso total de la misión que fue un *No hit, no run*.

Al mediodía Gustavo Ponzoa fue llamado con urgencia a Operaciones, donde le informaron que la Brigada estaba pidiendo apoyo aéreo en mayor escala. Una columna de tanques de guerra, carros blindados, *jeeps* y autobuses venían bajando hacia Playa Roja (Playa Larga). El número de vehículos se calculaba entre treinta y cuarenta, y era necesario atacarlos cuanto antes.

Los elementos escogidos para esta misión de por la tarde usarían los nombres siguientes: Chico, Tigre y Lobo. Las tripulaciones estaban formadas de esta manera: Chico Uno al mando de René García con Luis Ardois de navegante. Chico Dos, al mando de Mario Zúñiga con Manuel Villafaña de navegante. Tigre Uno, al mando de Antonio Soto con Benito González de navegante. Tigre Dos, al mando de Gustavo Ponzoa con Rafael García Pujol de navegante. Lobo Uno al mando de Simpson con Gustavo Villoldo de navegante. Y por último Lobo Dos, con *Doug* al mando y Alberto Pérez Sordo de navegante.

El despegue fue fijado para las dos de la tarde. Los aviones llevarían unas seis mil libras de metralla cada uno, más los cohetes y las ametralladoras.

Al llegar a la zona de combate, el enemigo que avanzaba por la carretera los confundió con la aviación castrista y comenzaron a vitorearlos. (Valga recalcar que nuestros B-26 eran casi idénticos a los del enemigo, salvo no tener los nuestros artillería de cola y narices metálicas a diferencia de los de ellos que las tenían plásticas). También los aviones nuestros tenían pintadas unas rayas azules en las alas, que la aviación enemiga reconoció desde el primer día. No obstante, estas diferencias pasaban inadvertidas a los ojos de la infantería enemiga y los B-26 entraron al ataque. Lo que vino después sería tremendo. El primer avión entró en picada rasante vomitando metralla a todo lo largo de la carretera. Detrás, a unos escasos segundos, le seguía otro y otro y otro, y así sucesiva-

mente los seis bombarderos. Tan pronto el último daba su primer pase, ya el primero entraba de nuevo a repetir el ataque. Cuando cesó el fuego y nuestros aviones se retiraron intactos, aligerados del peso de la metralla que habían descargado contra el enemigo, en tierra quedaba una hilera humeante de hierros retorcidos, vehículos machucados y volcados con cuerpos colgando de sus ventanas y cientos de muertos por las cunetas donde la carretera se había levantado cual si fuera una simple alfombra.

Según los partes de guerra dados por el enemigo, el saldo de esta misión fue espantoso. 900 bajas y más de treinta vehículos totalmente destruidos. Pero ya era demasiado tarde. El enemigo seguía avanzando con la fuerza aplastante de una aplanadora. Seis horas más tarde otra columna se abría paso apartando la chatarra chamuscada. Esta vez sucedería lo contrario; un B-26 castrista, al mando del chileno Jacques Lagas, pasó volando sobre las tropas que se dirigían a Girón. Los milicianos aterrados al ver al B-26 abrieron fuego contra él y casi lo derriban. Lagas tuvo que huir rápidamente, pues la infantería castrista desatendió su llamada de identificación y siguió disparando contra él.

Por la tarde me notificaron que estaban preparando tres C-54 para llevar abastecimientos a las playas de Girón, puesto que la Brigada necesitaba material bélico con urgencia. Gar me informó que yo había sido designado para volar el primero de los tres y que el nombre de la misión era Halcón. Mario Tellechea volaría Halcón Dos y Castor Cereceda volaría Halcón Tres.

Como navegante fungía Reinaldo Lazo; como mecánico de vuelo Héctor Hernández, y los PDO serían Alberto Pérez, Luis Regalado y *Chiqui* Ginebra. De copiloto decidí llevar a Jaime Bourne quien había llegado días antes de Miami. A Jaime lo conocía de haber volado conmigo en Cubana de Aviación.

Raúl Solís, mi copiloto oficial de toda la contienda, se veía extenuado y preferí dejarlo descansar. Pensaba que en el futuro me haría falta tenerlo fresco para próximas misiones. ¡Tan ajenos estábamos aún de lo poco que le quedaba a aquella guerra!

Otro de los recién llegados era Guillermo Alexander, quien me pidió que lo dejara venir. Le contesté:

—Lo siento, Willy, ya escogí a Bourne de copiloto.

—Eduardo, tú sabes que yo fui navegante de la ruta a Espa-

ña en Cubana de Aviación. Llévame de tripulante extra para compenetrarme con los equipos C-54. Además, quiero participar de cerca en la guerra.

—¿De observador a la guerra donde vas a coger tiros por todos los lados? ¿Estás loco, Willy?

—No me importan los tiros. Si me autorizas, voy.

—O.K. Allá tú.

Despegamos a las tres y media de la tarde y poco antes de las siete de la noche nos encontrábamos a la vista de Girón, ya en la oscuridad. Durante el vuelo nos habíamos cruzado con Gustavo Ponzoa, Tigre Dos, que formaba parte de la escuadrilla que había estado bombardeando al enemigo en la avanzada de la playa.

Le informé a mi tripulación que en vez de hacer el procedimiento habitual que consistía en aprochar la zona de lanzamiento a 800 pies, volaríamos a 400 pies solamente. De esta manera no seríamos avistados hasta el último momento. Al acercarnos al pequeño aeropuerto treparíamos a 800 pies y efectuaríamos el *drop*. A las siete de la noche llegamos sobre el pueblo de Girón, efectuando el lanzamiento. Más tarde me enteraría que, por desgracia, la mitad de las armas lanzadas por mí cayeron al mar. Algunas fueron recuperadas por miembros de la Brigada que nadaron a buscarlas. El resto cayó en la vecindad del aeropuerto.

Efectuado el *drop*, aceleré los motores del C-54 y viré bruscamente con un giro de reverso, a la mitad del cual ya sentíamos y veíamos un carnaval de fuego antiaéreo en dirección a nosotros. Por las posiciones de donde provenía el fuego antiaéreo comprendí que las fuerzas castristas habían avanzado peligrosamente hacia el pueblo de Girón. De regreso, ya sobre el mar, contacté por radio a Halcón Dos y le expliqué el procedimiento que habíamos usado para el *drop* y le advertí que se cuidara del nutrido fuego antiaéreo. Halcón Dos utilizó un procedimiento similar, no así Halcón Tres, que decidió venir volando bajo por Playa Verde, a lo largo de la carretera del este, que conducía a la ciudad de Cienfuegos. Castor Cereceda, el capitán de Halcón Tres, antes de llegar a la zona de Girón, me salió al radio de forma alterada diciéndome:

—Halcón Uno . . . Halcón Tres. Me han puesto un cuatro de julio en el aire. Parecen fuegos artificiales. ¡Estos hijos de puta están más cerca de la playa de lo que yo creía!

Regresamos a *Happy Valley* donde rendimos un informe
210 OPERACION PUMA

de la situación, que no me parecía nada favorable. Esa madrugada cuando me acosté empezaron mis preocupaciones con respecto al progreso de la guerra, puesto que las tropas castristas habían avanzado peligrosamente. Sumado a esto el hecho de que los cazas castristas campeaban por su respeto en el aire. Ya habíamos perdido ocho pilotos el día anterior, sin contar a Fernández Mon y Gastón Pérez que habían sido derribados el quince de abril.

También nos habían informado que los barcos Atlantic, Caribe, Blagar, Lake Charles y el Bárbara J, se habían alejado del centro de las operaciones a unas 30 millas de la costa. Para empeorar la situación, bastaba contar el hundimiento del Houston y el Río Escondido.



EL L.C.I. "BARBARA J" EN RUTA HACIA BAHIA DE COCHINOS.

Acelo Pedroso, el armero, había presenciado esa tarde todos los movimientos navales frente a la costa. El barco de guerra USS Murray se había acercado al Caribe para enviar personal técnico a reparar los equipos de radio que habían quedado destruidos por los ataques de la aviación castrista. A corta distancia de las demás embarcaciones norteamericanas, Acelo pudo ver gran cantidad de hombres en ropa de combate que aguardaban la voz de mando para lanzarse en apoyo a la Brigada. También se veía en las cubiertas de los barcos

norteamericanos un buen número de equipos tales como tanques de guerra y motoniveladoras. Del USS Murray llegó la noticia al Caribe que el día anterior habían recogido a un piloto cubano que saltó en paracaídas al mar poco antes que el avión cayera en pedazos al agua. Se trataba de Demetrio Pérez, el navegante de Raúl Vianello. Según los que presenciaron el momento final, unos alegan haber visto el cuerpo de Vianello saltar del avión sin lograr que el paracaídas se abriese.

Otros disputan que lo que se vio fue un fragmento del avión. Quienquiera que tenga la razón, no importa; lo cierto es que el capitán Vianello no lo volvimos a ver y se le dio por perdido en acción.

La situación lucía gris. Sin embargo, seguía obsesionado con la esperanza que al final venceríamos. El futuro de la invasión, hasta entonces optimista, comenzaba a adquirir una turbadora realidad.

Ese día dieciocho, por la tarde, nos enteramos que el gobierno de Nicaragua nos prestaba a la Fuerza Aérea de Liberación tres cazas de hélice F-51. Los aviones llegaron a la Base alrededor de las cinco de la tarde y esa misma noche fueron pintados para tapar las insignias de la Fuerza Aérea de Nicaragua. Durante la noche los pilotos Antonio Bascaró, Rafael García Pujol, Eduardo Herrera y Antonio Salas se estudiaron el manual del F-51 para poder volarlos a la mañana siguiente. Ninguno de ellos, ni de todos los que componíamos la aviación nuestra, habíamos recibido entrenamiento en dichos modelos.

19 DE ABRIL DE 1961

En las primeras horas del día 19 saldrían tres elementos (seis aviones en total). La noche anterior se había alertado a las tripulaciones, y algunos de nuestros consejeros norteamericanos se ofrecieron para formar parte de estas misiones que llevaban el objetivo de darle apoyo aéreo a nuestros compañeros de la Brigada, cuya situación empeoraba por segundos. Aquel gesto de solidaridad con nuestra causa por parte de nuestros consejeros nos emocionó a todos.

Los primeros en despegar serían Don Gordon y Gonzalo Herrera. Estos dos B-26 saldrían a las 2:30 de la madrugada. Dos horas más tarde saldrían *Riley Shamburger* y *Wade Gray* en un B-26, y *Thomas W. Ray* con *Leo Baker*, en otro. A las 6:30 saldrían *Hall Mc Gee* con un copiloto cubano y Mario Zúñiga con Manuel Villafaña.

Al mismo tiempo que los B-26 se encontraban sobre el área de Girón, un C-46 cuya tripulación estaba formada por el capitán Manuel Navarro, su copiloto José E. Pellón y un navegante norteamericano que se hacía llamar *Bob*, volaba hacia Cuba con órdenes de aterrizar en el aeropuerto de Girón para entregar 8,500 libras de municiones. Con las primeras luces del amanecer, el capitán Navarro cumplía con el plan al pie de la letra. Después de aterrizar y descargar los pertrechos, recogió al capitán Matías Farías, quien se hallaba en aquel lugar desde que lo derribaron dos días antes (Ver Pág. No. 190). El capitán Navarro fue informado por el Dr. Juan Sordo, médico de la Brigada, que en un lugar bastante apartado que se había dedicado a hospital de campaña, tenía muchos heridos que serían transportados al aeropuerto para su evacuación, pero que esto tomaría de una a dos horas. Navarro, haciendo uso de su autoridad como capitán del avión, decidió que una demora tan larga significaría que el transpor-

OPERACION PUMA 213

te estacionado en el aeropuerto sería fácil blanco para los aviones castristas, que sin duda lo destruirían en tierra. Pocos minutos después, el C-46 despega rumbo a *Happy Valley*. Este avión fue el único que aterrizó en Girón durante toda la contienda.

De regreso a la Base, el capitán Navarro informó a los consejeros norteamericanos de la situación desesperada en que se encontraba la Brigada, que escasa de municiones, se batía en retirada hacia el pueblo de Girón.

A las tres de la mañana, después de haber despegado Gonzalo Herrera y Gordon, llegó a la Base un parte oficial informando que durante la hora comprendida entre 6:30 y 7:30 de la mañana, dos aviones de caza de la Marina de Guerra norteamericana, estacionados en el portaviones *Essex*, le darían cobertura aérea a los B-26 de nuestra Fuerza Aérea.

Shamburger con *Gray* y *Ray* con *Baker* despegaron después de haber oído esta noticia. *Shamburger* expresó:

— ¡Ahora los aplastaremos!

Poco antes de llegar los cuatro norteamericanos a Girón se cruzaron con Herrera y Gordon que ya salían de regreso. Herrera les contó que habían atacado un convoy de tanques, camiones blindados y vehículos de transporte. Tres tanques y tres camiones blindados habían sido destruidos por las bombas de *napalm*. El resto del convoy quedó reducido a escombros. El ataque dejó un saldo de 83 muertos y 14 heridos; del resto de los sobrevivientes muchos cayeron prisioneros, pues los brigadistas avanzaron contra ellos después del ataque aéreo. Herrera había recibido 37 impactos en su avión y Gordon traía colgado de una de sus alas un cohete que se balanceaba verticalmente.

Shamburger se comunicó con Gordon para avisarle que ya estaba entrando a la zona de combate y le preguntó por los cazas de la Marina.

— ¿Has visto a nuestros amigos?

Don Gordon, que desconocía la orden presidencial de dar una hora de cobertura aérea, no comprendió la pregunta de su compañero, pero no tuvo tiempo para aclarar la confusión, pues al instante oyó a *Shamburger* que le decía:

— *May Day, May Day, Mad Dog Four*. (Código de socorro). Atacado por T-Bird (T-33).

Poco después se le oyó decir:

— *Hit, Hit . . .* (le habían hecho impacto).

Shamburger y *Gray* fueron derribados, cayendo al mar cer-

ca de la costa de Girón. Por otro lado, *Ray* y *Baker* habían sido derribados cerca del Central Australia. Los pilotos comunistas Enrique Carrera Rolas y Alvaro Prendes se apuntaron la victoria en el combate aéreo. Cuando Gordon aterrizó en *Happy Valley*, después de tratar inútilmente de desprender el cohete que todavía colgaba de su ala, informó en Operaciones el resultado del ataque y la muerte de sus cuatro compañeros norteamericanos.

En aquellos momentos estaban presentes *Reid*, Luis Cosme y varios consejeros. El silencio que imperó en el ambiente era sepulcral. Washington había decretado sesenta minutos de cobertura aérea, pero este lapso de tiempo se había fijado conforme al reloj de Washington y de Girón, ambos lugares en hora *Standard* del Este durante aquella época del año. Alguien había pasado por alto que Nicaragua tenía una hora de diferencia. El error había costado cuatro vidas, pues los *jets* del portaviones *Essex* nunca llegaron a enfrentarse a la aviación castrista. En otras palabras, los cazas de la Marina norteamericana volaron sobre Girón una hora después del derribamiento de los cuatro consejeros norteamericanos.

¿De quién había sido el error?

Cuando ya el silencio se hacía demasiado oprimiente, *Gar* irrumpió diciendo:

—No suenen las campanas muy alto, pues algo va a suceder . . .

Aquella nueva promesa no significaba nada; no era concreta y Luis Cosme exclamó en un tono de disgusto total:

—Esta operación es un fracaso. Sus palabras no me ofrecen ninguna garantía en la forma que usted las expone. Creo que ya hemos sufrido suficientes bajas y no veo ninguna razón, después de analizar las condiciones en que se encuentran las tropas de la Brigada y la poca ayuda que la Fuerza Aérea le puede brindar de continuar con los vuelos. Sus promesas son muy vagas. O nombran un nuevo jefe de Operaciones, o ningún piloto cubano volará ningún avión mientras yo esté al mando.

Esa misma mañana el capitán Antonio Bascaró, uno de los pilotos que había estado estudiando el manual de F-51 la noche anterior, trepó a la cabina del *Mustang* para compenetrarse con el equipo que volaría minutos más tarde por prime-

ra vez. Ya en el aire, Bascaró realizó maniobras al objeto de identificarse con las características y comportamiento en vuelo del caza. Los aviones de combate que nos prestó la aviación nicaragüense aparentemente estaban en buenas condiciones, pero la capacidad de los tanques de gasolina era tan reducida que no les permitía volar a Cuba, entrar en combate y llegar de regreso a *Happy Valley*. Tampoco tenían equipo de navegación adecuado para un trayecto de aquella magnitud. En resumen, no servían para la función a que habían sido destinados. Bascaró hizo la sugerencia, ofreciéndose de voluntario para volar hasta Cuba en un F-51 acompañado de un B-26 que le sirviera de avión madre para la navegación. Una vez sobre Girón entraría en combate con los cazas enemigos. Después aterrizaría en el pequeño aeropuerto o cuando se le acabase el combustible se tiraría en paracaídas sobre el terreno ocupado por la Brigada, dejando que el avión se estrellara solo en el mar.

Sólo una mente desesperada por hacer algo podía concebir aquel proyecto. Algunos le dieron calor a la idea, pues ante la agonía de la derrota inminente cualquier intento era bien recibido. El plan no se pudo ejecutar, pues al mediodía se circuló la orden de suspender todas las misiones.

En los cuatro días de combate, empezando el quince y terminando el diecinueve, se habían volado treinta y seis misiones; se habían perdido ocho aviones y catorce pilotos. De éstos, diez cubanos y cuatro norteamericanos. En Girón las tropas de la Brigada se batían en cruenta retirada y poco antes de las cinco de la tarde el jefe, José de San Román, enviaba el último mensaje:

“Estoy destruyendo todos mis equipos. No nos queda nada más con qué luchar. Los tanques enemigos están llegando a mi posición. Adiós, amigos.”

Por la mañana regresé de un vuelo de cuatro horas en el que habíamos participado tres C-46 y un C-54 buscando infructuosamente a nuestros compañeros Crespo y Lorenzo. Igual lo habíamos hecho el día anterior. No había duda, nuestros hermanos habían desaparecido para siempre.

Al poco rato de aterrizar, casi al mediodía, me informaron que había una reunión general importante en Operaciones y corrí allá enseguida. Mientras cruzaba la pista en dirección a la oficina, pensaba que tal vez aquella reunión fuese para

informarnos que ahora venía el apoyo aéreo que habíamos estado esperando con grandes ansias.

Reunidos ya en Operaciones los pilotos de los distintos escuadrones aguardábamos en silencio cuando hizo su aparición Luis Cosme. Visiblemente emocionado, con gruesas lágrimas en los ojos, pero con voz firme y palabras serias nos hizo saber su decisión de dar por terminadas las operaciones.

Sentí una gran amargura. No podía creer que todo estuviera perdido. En aquel instante la decisión de Cosme, que era una gran responsabilidad, no me convencía. Tenía que haber algo que salvara a nuestros compañeros de Playa Girón. Todavía quedaba en mi fuero interno un último reducto de confianza en el gobierno de los Estados Unidos. Pensaba que tarde o temprano vendrían los refuerzos para asestar el golpe final que salvara la situación.

Encaminé mis pasos hacia la línea de vuelo. Allí se encontraban todavía siete B-26, cinco C-46 y cuatro C-54. Dirigí la mirada a las hileras de bombas y cohetes que estaban esperando por nosotros y por mi mente atribulada corrió la idea de que todavía teníamos con qué hacer otros ataques.

Caminaba por los alrededores de la pista y en la soledad de mis pensamientos se acrecentaba el deseo de seguir la lucha . . . TENIA QUE HABER ALGO QUE SE PUDIERA HACER . . .

Por horas traté de organizar mis pensamientos buscando una respuesta a todo lo que había sucedido. Al caer la tarde me retiré a mi tienda y caí rendido en el catre. Dormí por espacio de dieciséis horas . . . En los últimos dos días había volado veintiocho horas.

MUERTOS EN ACCION



Capt. José A. Crespo



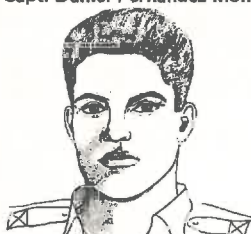
Nav. José A. Fernández R.



Capt. Daniel Fernández Mon



Nav. Eddy González.



Capt. Crispín García



Nav. Juan M. González



Capt. Osvaldo Piedra



Nav. Gastón Pérez



Capt. Raúl Vianello



Nav. Lorenzo Pérez Lorenzo

DIBUJOS POR RICHARD IRISARRI



MAYOR RILEY SHAMBURGER.

OPERACION PUMA 219

20 DE ABRIL DE 1961

Alrededor del mediodía sentí que alguien me despertaba, Era *Gar*. Somnoliento aún, oí que me decía:

—¿Estás dispuesto a volar una misión, Eddy?

De un salto me incorporé, contestándole afirmativamente.

—Date una ducha para que te despejes y busca unos voluntarios que estén dispuestos a ir contigo en un C-54. La hora del despegue será las seis de la tarde. Te espero en Operaciones. Tómate tu tiempo.

Aunque sabía que Cosme había dado la orden de suspender las misiones, decidí que en aquellas circunstancias en que estábamos cada cual debía actuar libremente, de acuerdo con su conciencia. Después de bañarme, recogí todo mi equipo y me dirigí a las distintas tiendas en busca de una tripulación voluntaria.

Eduardo Whitehouse, que había sido compañero mío en Cubana, tan pronto se enteró vino a ofrecerse para ir de copiloto. Habiendo llegado uno de los últimos al campamento, no tenía en su haber ninguna misión. Le pedí a Alberto Alberti que viniese de navegante y no vaciló en contestar afirmativamente. Raúl Vázquez se brindó para ir de telegrafista. Mi mecánico de vuelo, Héctor Hernández, sonrió alegremente aceptando y mi PDO de siempre, compañero desde el secuestro, Alberto Pérez, no titubeó, alistando rápidamente a José Granda, Rolando Garrido y Salvador Cisneros, quienes estuvieron más que deseosos de salir cuanto antes.

Manuel Villafañá que estaba presente, me informó que quería participar en la misión, diciéndome que para algo sería útil a bordo.

A la una de la tarde *Gar* me daba las instrucciones, diciéndome:

—Se supone que hay una guerrilla en la zona de la Sierra

Maestra —indicándome la longitud y latitud—. Esta se encuentra a menos de treinta millas del campamento militar castrista de Minas del Frío. La señal va a ser una *X luminosa*. Ustedes van a llevar unas diez mil libras de pertrechos.

Gar siguió explicando los pormenores de la misión, después de lo cual procedí hacia donde estaba estacionado el C-54. Allí se encontraba el resto de la tripulación y les repetí el *briefing*.

Aunque se había dicho que ya todo estaba perdido en las playas de Girón, todavía alimentábamos la esperanza de que algo nuevo sucedería. Y con esta motivación, creo que compartida por el resto de mi tripulación, despegamos a las seis de la tarde. A las diez de la noche llegamos sobre el punto del *drop*. Iniciamos un giro a la izquierda buscando las luces de la señal. La zona estaba al lado norte de la montaña más alta de Cuba, el Pico Turquino, que se yergue a 6,000 pies de altura sobre el nivel del mar.

Hicimos varios giros en la ladera de esta montaña a 4,000 pies de altura (1,000 pies sobre el terreno) sin encontrar la señal de tierra. De pronto Whitehouse me gritó:

— ¡Mire para la derecha!

De las laderas de la montaña salían trazadoras que surcaban la noche tratando de darnos alcance. Casi al mismo tiempo me llamó la atención que por el lado izquierdo y hacia el norte, abajo en la tierra, se veían círculos de fuego como si fueran hongos. Hacían explosión al mismo tiempo que iluminaban el espacio como si se tratara de muchos rayos haciendo descargas eléctricas. A los pocos instantes vimos aterrados cómo las gruesas rayas candentes, en partidas de cuatro y cinco, pasaban muy cerca de nosotros, produciendo un rugido infernal a lo largo de sus parábolas. Villafaña al verlas gritó:

— ¡Son cañonazos de gran calibre!

En esos momentos todos mirábamos el espectáculo satánico que nos ponía la noche como si fuera de día. Exclamé:

— ¡Mezcla rica... paso bajo... *full power!* (Potencia máxima).

La orden no se llevaba a efecto, pues Hernández y Whitehouse estaban petrificados. Violentemente repetí la orden y esta vez fue ejecutada. Poniendo rumbo sur divisé el Pico Turquino y a toda potencia enfilé la nariz del C-54 hacia la parte superior de la montaña, estableciendo un compromiso entre trepar el avión para salvar el terreno y al mismo tiempo

aumentar la velocidad. Mientras ocurría esto, Alberto me leía el radio-altímetro afanosamente.

—800 pies sobre el terreno... 600 pies sobre el terreno... 350 pies sobre el terreno... 200 pies. ¡Colisión, COLISION...!

—Cállate Alberti, que la estoy mirando! —refiriéndome a la montaña.

No había querido soltar las armas para aligerar el avión y que de esta forma fuera posible aumentar la velocidad y la razón de trepada, puesto que sentía que aquellas armas no podía regalárselas a los comunistas. Por otra parte, si hubiera volado rumbo este, norte u oeste, hubiera estado a merced del fuego antiaéreo mucho más tiempo y por tanto mi idea fija era sobrevolar las montañas, ya que una vez salvadas éstas podía picar el avión (descender en ángulo agudo) hacia la costa sur quedando fuera de la vista y alcance del enemigo.

Había apuntado al Pico Turquino, pues sabía que era el más alto; salvado éste no tenía peligro de chocar con las demás montañas. Tomé aquella decisión en medio del estruendo de los cañonazos, no sin antes encomendarme a la Virgen de la Caridad del Cobre, Patrona de Cuba, que a pocas millas de allí, un poco hacia el este y en un lugar llamado El Cobre, tiene su Santuario. Como devoto de Ella la invocaba en mi pensamiento al mismo tiempo que vociferaba órdenes.

Ya sobre el mar y a salvo, nivelé el avión a 4,000 pies e inicié el regreso de la última misión que se hizo en nuestra guerra. Entonces... por primera vez... comprendí que todo había terminado.

21 DE ABRIL DE 1961

Al mediodía aterrizó un C-54 con el Dr. José Miró Cardona y algunos miembros más del Consejo Revolucionario Democrático. Miró Cardona nos informó oficialmente que todo había terminado, que en aquellos momentos los barcos de la Marina de Guerra norteamericana estaban tratando de recoger los sobrevivientes de la Brigada que se habían lanzado al mar en pequeñas embarcaciones. Que el resto de la Brigada había sido apresada por las fuerzas castristas a excepción de los que habían podido escabullirse a través de los pantanos hacia la ciudad de Cienfuegos.

Después de recibir la noticia me dirigí a mi tienda cabizbajo. Con suma tristeza caminaba por el estrecho trillo. Se me acercó *Doc Majocka* y me dio una bandera. Estaba llena de tierra y fango. En el rectángulo azul tenía bordadas las palabras *Batallón Uno*. Había pertenecido a los paracaidistas del batallón de Alejandro del Valle, mi buen amigo, que me la había enviado desde Girón con la tripulación del C-46 que aterrizó allí el día 19.

Le di las gracias y seguí mi rumbo con la bandera apretada entre mis manos. A medida que caminaba sentía que un peso enorme se apoderaba de mi pecho. Pensaba en cuántos padres sin hijos, hijos sin padre. Sentí odio pero . . . ¿a qué? . . . ¿a quién? . . . De mis ojos reventó un manantial de lágrimas incontenibles. Nunca había sentido un dolor tan profundo. Las lágrimas brotaban a chorro, intermitentes e incontrolables. Jamás, ni cuando niño, había llorado con tanta amargura.

César Luaices, que venía caminando de frente a mí tuvo que agarrarme pues mis fuerzas flaqueaban al punto de no poderme mantener en pie. Sí, lloraba, después de nueve meses, por aquella derrota, después de tantas ilusiones de ver

OPERACION PUMA 223

a mi patria libre. Aquel llanto dejó sus huellas en mi alma. Aún hoy, en mis ratos de aislamiento, sufro esa herida que se niega a sanar. No creo que me pueda acostumbrar a la pérdida de mi país y menos renunciar a la idea de verlo libre otra vez.

Poco tiempo después, supe que Alejandro del Valle, Roberto San Román, Armando López Estrada, Raúl García Menocal y dieciocho compañeros más habían abordado un pequeño barco de vela después de la derrota, cuando el enemigo venía como una avalancha sobre ellos. El barquichuelo apenas si tenía recursos para las necesidades más elementales y a bordo estuvieron quince interminables días sufriendo hambre, sed y las inclemencias del tiempo. Quince días después fueron rescatados por un barco mercante norteamericano, cerca de New Orleans. De los veintidós hombres que se lanzaron al mar en aquel barco, diez habían muerto. Entre los sobrevivientes estaba Armando López Estrada, que fue quien me contó cómo habían pasado la quincena más horripilante de sus vidas.

Me contaba Estrada cómo Alejandro había mantenido su entereza de carácter hasta el último instante de su vida. Cómo pasaron horas interminables pescando con un anzuelo que se habían encontrado en la embarcación, sujeto a un cordel, tratando de pescar algo que les pudiera servir de alimento. Un día, no recuerdan cuál, ni falta que hace, se enganchó al anzuelo un tiburón. Con ayuda de todos los que aún tenían un hálito de fuerza trataron de subir al tiburón a bordo. Alejandro en un esfuerzo supremo, sacando fuerzas de no se sabía dónde, logró sacarlo hasta la mitad del cuerpo, momento en que otro de los compañeros le clavó un cuchillo que tenían. El animal herido dio un vuelco regresando al mar. Todos en silencio volvieron a ocupar sus puestos dentro del pequeño barco. Alejandro a partir de aquel esfuerzo no volvió a pronunciar palabra. Al día siguiente estaba muerto. Otro cubano que entregaba su alma a Dios en aras de la patria.

LOS ULTIMOS DIAS

Los días veintidós y veintitrés nos dedicamos a recoger nuestras pertenencias. La Base se había convertido en un cementerio de cuerpos vivientes. Se hablaba poco y en voz baja. Todos estábamos destruidos moralmente.

Gustavo Ponzoa se dedicaba a recoger las pertenencias de los compañeros caídos para entregárselas a los familiares al regreso.

En la tarde del veintitrés nos repartieron como regalo unos pequeños radios portátiles japoneses. Mucho que nos acordamos de *Pearl Harbor* . . .

Esa misma tarde Villafaña me informó que al otro día partiría un C-54 de regreso a Miami con el primer grupo de la Fuerza Aérea y quería que yo me hiciera responsable de él.

Eran las últimas horas de la tarde cuando abordamos el C-54. A mi lado Gustavo Ponzoa con la cabeza recostada a la pared del avión y los ojos cerrados, exclamó de un suspiro:

— ¡Gracias, Dios mío!

Repasaba en mi mente los nueve meses transcurridos. Aún después de los últimos acontecimientos no podía esclarecer el motivo de nuestra derrota. Era lógico que nos había faltado el apoyo aéreo, que fue lo que al final decidió la guerra a favor de ellos. Pero si nuestros *amigos* estaban allí, con *destroyers*, portaviones, *marines*, etc., ¿por qué no los usaron?

Ellos sabían el estado en que la Brigada estaba el día 18 por la noche, casi sin parque y sin armas, tratando de mantener las posiciones. ¿Quién, o quiénes eran los culpables de aquella insensatez . . . o traición?

Pasaban las horas, la puerta que comunicaba a la cabina de

los pilotos se abrió y uno de los tripulantes me ofreció una taza de café. Incorporándome, penetré en la cabina de mando. Los pilotos viraron sus caras hacia mí . . . me ofrecieron un cigarro . . . alguien me brindaba la llama de un fósforo.

Había pena en las expresiones de aquellas caras. El copiloto me señaló otro C-54 que se cruzaba con nosotros en dirección a *Happy Valley*.

El capitán se volvió hacia mí diciendo:

—Este es el primer *round* solamente. Estoy seguro que los Estados Unidos no permitirán que ustedes se queden sin una segunda vuelta.

—Ojalá que usted no se equivoque.

Nos internábamos sobre tierras floridananas, al norte de la ciudad de Tampa, a 400 pies de altura con idea de no ser detectados en las pantallas de los radares.

—¿Todavía a estas horas tenemos que engañar a nuestros propios radares? — dije dirigiéndome al capitán.

—Sí, aunque parezca cosa de niños.

Ya se divisaba el aeropuerto de Opa-Locka, cerca de la costa este de la Florida. Al poco rato el avión tomaba tierra y de nuevo en unos camiones cubiertos de lonas nos transportaron a un enorme hangar usado para guardar dirigibles. Allí nos esperaban unos oficiales de Inmigración. Eran más o menos las diez de la noche.

Una vez reunidos dentro del hangar se nos explicó que nos serían entregados nuevos certificados de *Parole* y unas camisas de paisano a fin de disimular nuestro aspecto militar. Percatándome que los hombres estaban diseminados en grupos y algo molestos por el tono de voz en que se nos había hablado lo anterior, decidí formarlos militarmente a los efectos de viabilizar los trámites y al mismo tiempo requerir de esta forma el respeto hacia nosotros que las autoridades allí presentes nos habían negado hasta entonces. Me coloqué en el centro del hangar y exclamé mi última voz de mando,

—Señoresss . . . por última vez, por el momento, ¡FUERZA AEEEREA, ATEEENCION!

Los hombres se alinearon en dos filas. Los cuerpos erguidos y las frentes en alto. Di media vuelta y con postura militar me dirigí a las autoridades informándoles que si algo querían saber, se dirigieran a mí en calidad de oficial de grupo. El silencio era absoluto mientras los trámites se resolvían. En menos de diez minutos todos recogieron sus documentos y se cambiaron las camisas. Momentos después abor-

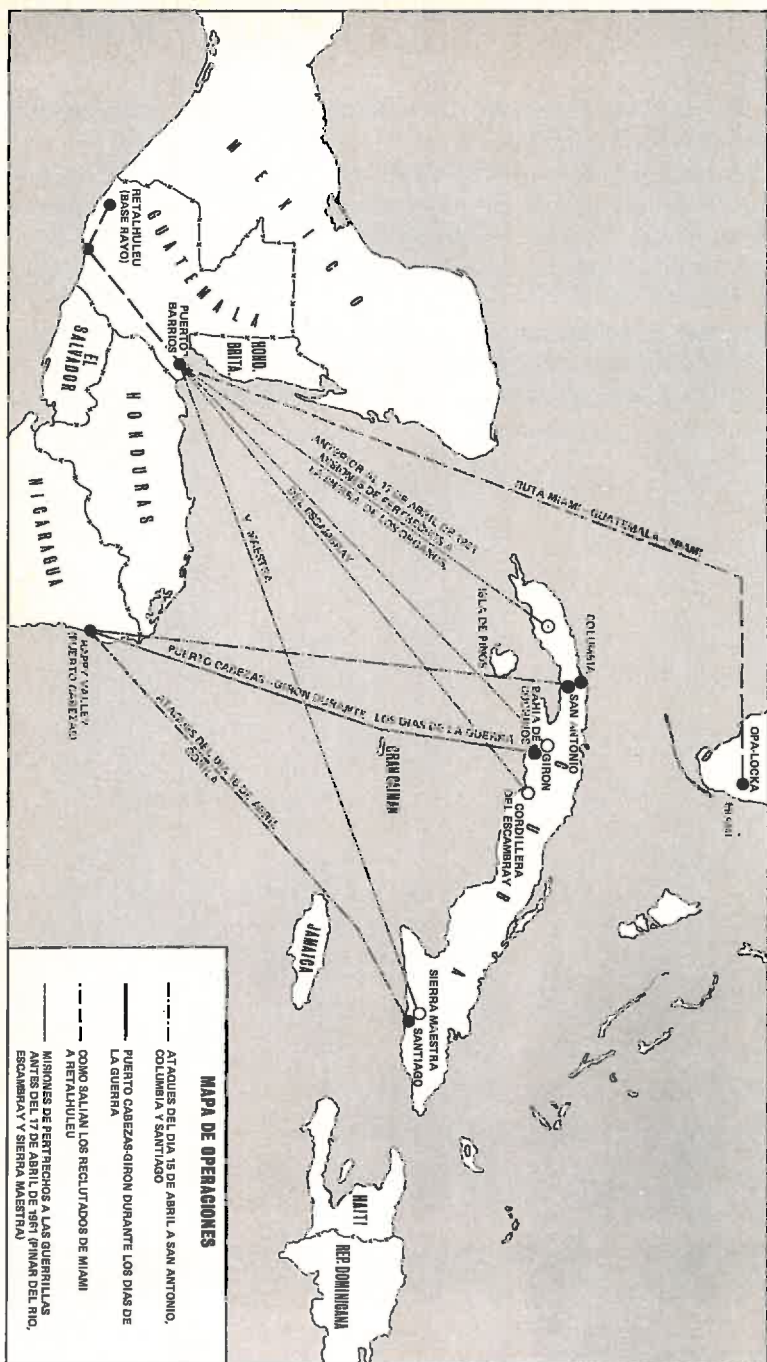
dábamos de nuevo el camión que nos trasladaría a una casa situada en la zona suroeste de la ciudad, donde nos dejaron . . .

Había varios cubanos con automóviles que repartieron el grupo a sus domicilios.

A las doce de la noche estaba frente a la puerta del apartamento donde vivían mi mujer y mis hijos. Puse el saco militar en el suelo y toqué suavemente . . . Minutos después María me abrió la puerta, abrazándonos en silencio por un espacio de tiempo en que no pronunciamos palabra alguna. Mis hijos, Eduardo y Jorge, de ocho y nueve años, acudieron al encuentro abrazándonos a ambos lados del cuerpo.

Afuera, en medio de la noche, las SOMBRAS buscaban un lugar donde esconderse.

FIN



GLOSARIO

AERO COMANDER: Bimotor pequeño "Ejecutivo".

AEROPUERTO INTERNACIONAL JOSE MARTI: Principal aeropuerto de la ciudad de La Habana, Cuba.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MIAMI, Florida, U.S.A.

AEROVIAS Q: Línea comercial aérea cubana.

AGUACATE: Pequeño pueblo situado en la región montañosa de la Sierra Maestra en la provincia de Oriente, Cuba.

ALERG. PENI. A.P.: Alérgico a la penicilina y grupo sanguíneo.

ALISTADO: Miembro de las Fuerzas Armadas que por razón de grado no forma parte del cuerpo de oficiales.

AMETRALLADORA THOMPSON: Arma automática.

APRES NOUS LE DELUGE: Del francés, DESPUES DE MI, EL DILUVIO.

APROCHE FINAL: Fase final de la aproximación de una aeronave al aeropuerto para aterrizar.

ARRANQUES INERCIALES: Mecanismo utilizado para poner en marcha motores de aviación a pistón y hélice.

ATERRIZAJE: Acción de tomar tierra, una aeronave.

ATERRIZAJE DE EMERGENCIA: Aquel que se realiza cuando alguna condición en la aeronave hace peligrosa la continuación del vuelo. Ejemplo: fuego a bordo, una falla estructural, etc.

ATERORIZAJE FORZOSO: Aquel que se realiza cuando alguna condición de la aeronave hace imposible la continuación del vuelo.

ATLANTICO: Océano.

AVENIDA DE RANCHO BOYEROS: Nombre de una avenida importante de la ciudad de La Habana, Cuba.

BAHIA DE COCHINOS: Bahía situada en la costa sur de Cuba.

B.A.R. (FUSILES AUTOMATICOS): Browning Automatic Rifle. Fusil de largo alcance que utiliza proyectiles de calibre 30.

BASE AERONAVAL NAVY MASTER: Nombre de una base de la aviación naval de los Estados Unidos situada en la ciudad de Opa-Locka, en el estado de la Florida, EE.UU.

BASE RAYO: Base aérea construida en Guatemala destinada al entrenamiento de la Fuerza Aérea de Liberación.

BASE TRAX: Base de infantería construida por soldados de la Brigada 2506 en Guatemala, C.A.

BRASIL: País suramericano.

BISCAYNE BOULEVARD: Avenida principal de la ciudad de Miami en el estado de la Florida, Estados Unidos.

B-26: Bombardero bimotor mediano, antiguo A-26, fabricado por la Douglas Aircraft, Corp.

BOBBY TRAPS: Trampas de cargas explosivas (o de cualquier otro material), se usan estratégicamente con fines destructivos o de protección.

BONBLIN: Batallón blindado.

BROWNING 9mm.: Arma semiautomática de fabricación belga.

BRIEFING: Instrucciones.

BRIGADA DE ASALTO 2506: Nombre de la infantería de patriotas cubanos que desembarcaron el 17 de Abril en Cuba.

CABALLOS DE FUERZA (H.P.): Una medida de la potencia desarrollada por un motor.

CADRES: Término del idioma inglés usado para referirse a los oficiales y hombres que organizan y entrenan una nueva unidad militar.

CARRETERA CENTRAL: Carretera que atraviesa la isla de Cuba por su parte central y corre en dirección este-oeste.

CAYO MARATHON: Cayo de la Florida, U.S.A.

CAZAS: Aviones cuya misión principal consiste en la destrucción de aeronaves enemigas en combate aéreo.

CAMAGUEY: Provincia ganadera y azucarera situada al este de la isla de Cuba.

CAMPAMENTO DE COLUMBIA: (Hoy llamado "Liberdad"). Lugar donde existe una base militar aérea. Provincia de la Habana, Cuba.

CANADA: País situado en el continente norteamericano.

CAPITAN: Rango dado a aviadores al comando de una aeronave en los Estados Unidos de América.

CARABINA M-1: Arma de fuego.

CHAMPERICO: Diminuto pueblo situado en una playa en la costa del Pacífico en Guatemala, C.A.

CENTRO AMERICA: Faja de tierra que une la parte norte y sur del continente americano. En ella están ubicados los países conocidos con el sobrenombre de países centroamericanos.

CERTIFICADO DE PAROLE: Certificado oficial de las autoridades de inmigración en los Estados Unidos, que permite a un extranjero permanecer en el país. En realidad éste es una orden de deportación pendiente a ejecutarse en cualquier momento que el gobierno de los Estados Unidos así lo decida.

CIENAGA DE ZAPATA: Terreno pantanoso que forma la Península de Zapata en la costa sur de la isla de Cuba.

CIENFUEGOS: Ciudad situada al sur de la provincia de Las Villas en la isla de Cuba.

CLEAR FOR TAKE-OFF: Autorizado a despegue.

CLEAR TO TAXI: Frase utilizada por los controladores de tránsito aéreo en los aeropuertos para dar a entender al piloto que puede proceder de un lugar a otro dentro del aeropuerto o a la pista para despegar. (En España se usa la frase autorización a carreteo).

COHETES: Arma ofensiva utilizada en combates de aire a tierra; de tierra a aire; de aire a aire (combates aéreos).

COLECTORES O MULTIPLES DE ESCAPE: Conjunto de tubos por donde escapan a la atmósfera los gases producidos por un motor de combustión interna.

COMITE DE DEPURACION: Organismo creado por el gobierno de Fidel Castro para investigar a los empleados en los diferentes centros de trabajo.

COMITE PARA LA DEFENSA DE LA REVOLUCION (C.D.R.): Organismo creado por el gobierno de Fidel Castro para la vigilancia de los habitantes del país. En cada barrio existe una o varias familias que espían a sus vecinos, denunciando a las autoridades cualquier acción de éstos, que parezca sospechosa a los miembros del Comité.

COMPANIA CUBANA DE AVIACION: Nombre de la aerolínea comercial más importante de Cuba.

CONSEJO REVOLUCIONARIO DEMOCRATICO: Nombre que se dio al Frente Revolucionario Democrático al momento de ingresar a formar parte del anterior, nuevas organizaciones.

CONSTELLATION: Tetramotor de pasaje y carga construido por la Lockheed Corp. 049-749-1049 (Super G.)

CONVOY: Un grupo de vehículos organizados cuyo propósito es el de efectuar un movimiento controlado y ordenado.

CORAL GABLES: Zona residencial en Miami, Florida, U.S.A.

CORSAIR: Caza monomotor de hélice.

COWLINGS: Capota de metal que cubren los motores o turbinas.

CUBA. REPUBLICA DE CUBA: La Mayor de las islas que forman el archipiélago de las Antillas, situado en el continente americano.

CUBAN TELEPHONE CO. Nombre de la compañía de teléfonos que operaba en Cuba.

CRUZ DEL SUR: Constelación en forma de cruz próxima al polo sur celeste.

CUADRAMOS. CUADRARSE: Término para referirse a la posición de atención en un ejército.

C-46: Avión bimotor de carga, fabricado por la Curtiss Aircraft, Corp.

C-54: Tetramotor de carga. (Versión civil DC-4). Fabricado por la Douglas Aircraft, Corp.

DEBRIEFING: Rendimiento de informes y análisis posterior a una misión.

DESTROYER: Buque de guerra de tonelaje ligero, gran maniobrabilidad y poder de fuego. Versátil en operaciones de combate por su velocidad y habilidad como caza-submarinos, armamentos antiaéreos y como buque escolta.

DOPPLER: Sistema de navegación aérea basado en el radar. Informa al piloto de la velocidad y trayectoria del avión con respecto a la superficie de la tierra.

DROP: Suministro a tropas en tierra, efectuado desde una aeronave en vuelo.

DC-3: Bimotor de transporte construido por la Douglas Aircraft, Corp.

D.Z. (Drop Zone): Area donde deben aterrizar los paracaidistas de una unidad militar o los suministros transportados por la aviación.

EJERCITO DE LIBERACION DE CUBA: Nombre que se dio a los hombres que formaron el ejército de la Brigada 2506.

OPERACION PUMA 233

EL NIL: Finca ubicada en Guatemala, propiedad de la familia Alejo. En esta finca se construyó la Base Trax, lugar de entrenamiento de la Brigada 2506.

ENCASQUILLADAS: Vocablo usado frecuentemente para indicar que un arma de fuego cesó de funcionar adecuadamente en un momento dado.

ESCAMBRAY: Cordillera de montañas situada al centro de la República de Cuba.

ESCUADRON: Unidad administrativa del ejército. Organización que consta de dos o más escuadrillas de aeronaves.

ESCUINTLA: Pueblo guatemalteco, C.A.

ESTADOS UNIDOS: País formado por la unión de 50 estados independientes en el norte del continente americano.

ESTRATEGIA: Arte de proyectar y dirigir operaciones militares.

EUROPA CENTRAL: Referencia a los países comunistas del continente europeo.

FAHRENHEIT: Medida de temperatura.

F.A.R.: Fuerza Aérea Rebelde (Castrista).

F.B.I.: Del inglés, Federal Bureau of Investigation. Organismo de investigación del gobierno de los Estados Unidos.

FIJACIONES CELESTES: Lectura para determinar posiciones a través de los astros.

FORTALEZA DE LA CABAÑA: Guarnición y penitenciaría situada en la bahía de La Habana, Cuba.

FRAGATA JOSE MARTI: Barco de guerra de la Marina Cubana.

FRAGATA MAXIMO GOMEZ: Barco de guerra de la Marina Cubana.

FRENOS PNEUMATICOS: En vez de líquido, aire comprimido es aplicado a unos cilindros que oprimen las bandas o discos de los frenos contra las zapatas o tamboras.

FRENTE: Nombre que se usa para referirse a la organización Frente Revolucionario Democrático, que con sede en los Estados Unidos aglutinaba a varias organizaciones que trabajaban para derrocar el gobierno de Fidel Castro.

FRENTE REVOLUCIONARIO: Organización subversiva. Núcleo de organizaciones orientadas a la liberación de Cuba.

FULL POWER: Potencia máxima aplicada a uno o varios motores.

FUSELAJE: Cuerpo o parte de un avión. Lugar donde están situadas las cabinas de mando y pasaje o carga de un avión.

F-51: Caza monomotor de hélice.

HABANA: Capital de la República de Cuba.

HELVETIA: Finca cafetalera (Guatemala, C.A.)

HOTEL HABANA-HILTON: (Hoy Habana-Libre), confiscado por el régimen de Castro.

GACETA OFICIAL: Nombre de la publicación oficial donde se dan a conocer todos los acuerdos oficiales del gobierno en Cuba.

GALLEGA: Natural de Galicia, España.

GRAVEDADES: Resultado de la aceleración producida por ciertas maniobras en vuelo que hacen que la fuerza que actúa sobre la aeronave y sus ocupantes sea mayor que el peso de las mismas. Ejemplo: si un piloto pesa 150 lbs. y efectúa una maniobra que requiera 3 "G", su peso equivale a 450 lbs.

GUAJIRO CUBANO: Nombre dado al hombre de campo en Cuba.

GUATEMALA: País centroamericano.

G-2: Servicio de Inteligencia militar.

JESUITA: Sobrenombre dado a los sacerdotes católicos que pertenecen a la Orden del mismo nombre.

JETS: Aeronaves de retropropulsión (propulsión a chorro), que utilizan uno o más motores que descargan gases calientes a través de uno o más tubos posteriores originando empujes que impulsan a las aeronaves.

OPERACION PUMA 235

INERCIAL (I.N.S.): Sistema de navegación aérea basado en las leyes de Newton. Consiste en acelerómetros, una plataforma estabilizadora y un computador electrónico.

I.P. (Initial Point): Punto geográfico que sirve como referencia a una tripulación aérea para iniciar la trayectoria que debe llevarlos sobre su objetivo. El I.P. se encuentra siempre próximo a la zona del objetivo.

ISLA DE PINOS: Pequeña isla situada en la parte sur de la isla de Cuba que forma parte de su territorio nacional.

KING RANCH: Nombre de una importante firma ganadera que operaba en Cuba.

LATITUD: Líneas imaginarias que dividen el planeta tierra en círculos concéntricos alrededor de su eje.

LEY DE NEWTON: Relativo a la gravedad.

LEY DE REFORMA AGRARIA: Ley revolucionaria dictada por el gobierno de Castro.

LOCKHEED T-33. E.U.A.: Aeronave de retropropulsión (propulsión a chorro), originalmente diseñada para entrenamiento de pilotos. Puede modificarse y convertirse en aeronave de combate.

LUCUMI: Religión africana.

MADRID: Capital de España.

MAR CARIBE: Mar que rodea el archipiélago de Las Antillas.

MAY-DAY: Llamada de emergencia reconocida y utilizada internacionalmente para transmitir señales de peligro.

MAYA: Raza indígena.

MEZCLA RICA: Proporción de aire y combustible medida por el carburador, en que la cantidad de combustible es bastante abundante. Se usa en los motores de combustión interna en caso de que haga falta potencia máxima o casi máxima. Ejemplo: en el despegue, trepada, etc.

MIAMI: Ciudad del estado de la Florida, U.S.A.

MIAMI BEACH: Ciudad costera del estado de la Florida en los Estados Unidos.

MIG-15. U.R.S.S.: Aeronave de retropropulsión (propulsión a chorro) diseñada para combate aéreo (persecución).

MISION NOCTURNA: Vuelo de abastecimiento, reconocimiento o bombardeo efectuado en la noche.

MILLA NAUTICA: La longitud de un minuto de latitud en la superficie de la tierra (mide 1,890 metros).

MIRAMAR: Zona residencial de la ciudad de La Habana, Cuba.

MOA MINING, CO.: Compañía minera norteamericana, operada en la provincia de Oriente, Cuba.

MOSCU: Capital de la U.R.S.S.

M-3: Arma automática de fuego.

NAPALM: Sustancia empleada para espesar gasolina a fin de usarla en equipos lanza-llamas y bombas incendiarias.

NAVEGANTE CELESTE: Que se orienta por las estrellas.

NAVY MASTER, OPALOCKA: Aeropuerto perteneciente a la Marina de los Estados Unidos. Hoy en uso civil.

NEW YORK TIMES: Diario (prensa) newyorkino.

NICARO NICKEL, CO.: Nombre de una importante firma dedicada a asuntos minerales en Cuba.

OBSERVADOR (VOLAR DE OBSERVADOR): Vocablo usado para designar a aquellas personas que van en la cabina de mando de un avión sin que formen parte de la tripulación de la aeronave.

OFICIALES-ORDENANZAS: Nombre dado en este libro a militares con grados de oficiales, haciendo labores de soldados rasos.

ORION: Cazador guerrero de la mitología.

ORIENTE: Provincia situada al extremo este de la República de Cuba.

OPERACION PLUTO: Nombre con que se denominó al conjunto de fuerzas de aire, mar y tierra que trataron de liberar a Cuba el 17 de abril de 1961.

OPERACION PUMA: Título del libro. Nombre de guerra dado a una escuadrilla aérea.

PACIFICO: Océano.

PALACIO PRESIDENCIAL: Residencia oficial del Presidente de la República de Cuba.

PASO BAJO: Cambio de ángulo en la propela de un avión hacia menos para aumentar revoluciones con la idea de incrementar trepadas (casi siempre para aumentar caballaje).

P.B.Y. CATALINA. E.U.A.: Aeronave anfibia de gran radio de acción diseñada originalmente como aeronave de patrulla y bombardeo.

P.D.O.: Del inglés "Parachute Dropping Officer", Oficial de salto de paracaídas.

PELOTONES: Pequeño grupo de soldados al mando de un cabo o sargento.

PICADA: Descenso pronunciado en que la nariz del avión apunta más hacia abajo que en un descenso normal, lo cual hace que la velocidad aumente.

PINAR DEL RIO: Una de las seis provincias en que se divide la isla de Cuba.

PISTOLA "VERY": Aparato en forma de pistola usado para lanzar al aire bengalas de señales.

PISTOLA 45: Arma de fuego calibre 45.

PLANA MAYOR: Término usado para indicar la más alta jerarquía dentro de unidades militares.

PORTA-AVIONES: Buque de guerra de fondaje pesado con gran poder de fuego, capaz de transportar aeronaves de combate, reconocimiento, ataque, etc., sirviéndoles de base móvil en operaciones de despegue y aterrizaje.

POTENCIA: Acción de desarrollar caballaje de fuerza a un motor. (En el libro se refiere al motor o motores del avión).

POTENCIA DE LARGO ALCANCE: Es aquella potencia que permite a una aeronave avanzar la máxima distancia por galón de combustible usado.

PRESIDIO DE ISLA DE PINOS: Penitenciaría situada en la isla de su nombre, al sur de la provincia de La Habana, Cuba.

PUERTO DE LA HABANA: Puerto situado en la bahía de su nombre al norte de la provincia de La Habana, Cuba.

RADAR: Aparato que emite ondas de radio las cuales al ser reflejadas por algún objeto permiten determinar la distancia a que se encuentra el citado objeto. Esta distancia es determinada midiendo el tiempo que la onda demora en llegar al objeto y regresar al punto de origen.

RADIO ALTIMETRO: Sistema que dirige un haz de radiación electromagnética verticalmente hacia abajo y determina la altura verdadera del avión sobre el terreno.

RADIO FARO: Estación utilizada para la navegación aérea (baja frecuencia).

RADIO REBELDE: Nombre dado a la planta de radio usada para las transmisiones del movimiento 26 de Julio, más tarde y con Castro en el poder fue legalizada.

RADIO NAVEGACION: Para determinar posiciones aéreas por medio del radio.

RADIO OPERADOR: Adjetivo dado en este libro a las personas que transmitían y recibían mensajes en telegrafía desde un avión.

RANCHO: Nombre que se da al servicio de comida informal de un ejército.

RAZON DE TREPADA: Número de pies por minuto en que está trepando una aeronave.

REPUBLICA DE COSTA RICA: Uno de los países situados en Centro América.

“RESCATE”: Organización subversiva anticastrista.

RETALHULEU: Ciudad guatemalteca.

REU: Abreviatura regional para referirse a la ciudad de Retalhuleu, Guatemala, C.A.

REVOLUCION VERDE OLIVO: Nombre que se dio al sistema de gobierno implantado en Cuba por Fidel Castro. Su referencia al color verde olivo está basada en el color de los uniformes que usan los soldados del ejército castrista.

ROCKET: Ver cohetes.

R P M: Revoluciones por minuto

RUTAS AEREAS: Caminos pretrazados para el tránsito de aviones.

SAN JOSE: Ciudad guatemalteca situada en la costa del Pacífico.

SANTA CLARA: Ciudad situada en el centro de la isla de Cuba.

SANTIAGO DE CUBA: Capital de la provincia de Oriente, Cuba.

SANTIAGUITO: Volcán guatemalteco.

SIERRA MAESTRA: Cordillera de montañas situadas al sur de la provincia de Oriente, Cuba.

SISTEMA DE FRENOS HIDRAULICOS: Líquido a presión que es aplicado a unos cilindros los cuales oprimen las bandas o discos de los frenos contra las zapatas o tamboras.

SUIZA: País europeo.

SUN HAVEN (SOL ASILO): Nombre de un hotel pequeño situado en la ciudad de Miami Beach en la Florida, Estados Unidos.

TEAM DE CARGA: Grupo de hombres designados para cargar y descargar materiales.

T-BIRD (T-33): Ver Lockheed T-33.

T.N.T.: Sustancia química altamente explosiva.

TORRETAS GIRATORIAS: Compartimiento de las aeronaves donde están localizadas ametralladoras y/o cañones, los cuales se disparan por control remoto.

TRANSMISOR RECEPTOR VHF: Aparato de radio que transmite y recibe en muy alta frecuencia.

TRAZADORAS: proyectiles que contienen materias químicas que permiten observar visualmente su trayectoria a fin de facilitar ajustes y correcciones en los disparos.

TREN DE ATERRIZAJE: Conjunto de ruedas y sus soportes. (Generalmente el tren de aterrizaje se recoge después del despegue y se extiende antes de aterrizar).

TREPAR EL AVION: Ganar altura, ascender.

TROPICANA: Centro nocturno (cabaret) en la ciudad de La Habana, Cuba.

VARADERO: Centro de recreo, playa de la costa norte de la provincia de Matanzas, Cuba.

VELOCIMETRO: Indicador de velocidad que indica la traslación por hora de un avión en relación a la masa de aire en que se mueve.

VISCOUNT: Tetramotor de pasaje, turbohélice.

V.O.R.: Del inglés "Very Height Freq. Omni Range". Sistema de navegación donde se usa un instrumento en la cabina de los aviones que recibe señales visuales emitidas desde una estación para comprobar una posición determinada en el aire.

VUELO 480: Ruta aérea. (Compañía Cubana de Aviación).

WASHINGTON, D.C.: Capital de los Estados Unidos.

26 DE JULIO: Nombre del movimiento revolucionario de Fidel Castro.

APENDICE A

Varadero, 30 de Junio de 1959

Dr. Manuel Urrutia Lleó
Palacio Presidencial
La Habana

Sr. Presidente:

Por la presente ruego a Ud. aceptar, con carácter irrevocable, la renuncia al cargo de Jefe de la Fuerza Aérea de Cuba que he venido ocupando hasta el día de hoy. Expongo a continuación las siguientes razones que me obligan a tomar esta determinación:

a) Al tomar posesión de mi cargo nuevamente en el día de hoy, unos minutos después se me hizo saber, a través del comandante Juan Almeida, que me encontraba subordinado a él, puesto que por orden expresa del comandante Fidel Castro, el antedicho comandante Juan Almeida tenía que actuar como Jefe absoluto de la Fuerza Aérea.

b) En esta forma se anula mi autoridad en dicho mando y ello se presta a que se use mi nombre para actos no aceptados ni ordenados por mí, lo cual es inadmisibles para quien, como yo, supo siempre cumplir con su deber a plenitud y, más aún, se excedió varias veces en este punto participando personalmente en combates siempre que tuve oportunidad y no limitándome a llevar armas a la Sierra Maestra y al Segundo Frente Oriental Frank País.

c) Considero que todas estas acciones en mi contra, se deben única y exclusivamente a que siempre me he mantenido contrario a la actitud que permite a los comunistas ocupar posiciones prominentes dentro del Ejército Rebelde y dentro de las dependencias del Gobierno. También han ejercido presiones los elementos comunistas para llevar a cabo un plan determinado de adoctrinamiento en la escuela que funciona en la finca "El Cortijo", ubicada en la intersección de la Autopista del Mediodía y la Carretera Central. Además, todos sabemos bien, señor Presidente, quiénes son, dónde están y qué fin persiguen.

Reciba, señor Presidente el testimonio de mi consideración y respeto.

Pedro Luis Díaz Lanz
Comandante Jefe de la FAR

APENDICE B

RELACION DE PERSONAL DE LA FUERZA AEREA DE LA BRIGADA 2506

17 de Abril de 1961

- | | | | |
|-----|------|---|---|
| 1. | 2457 | Manuel Villafañá Martínez | Pil. C-54. Jefe F.A. |
| 2. | 2470 | Luis Cosme Toribio | Pil. B-26. 2do. Jefe F.A. |
| 3. | 2458 | Mario Zúñiga Rivas | Pil. B-26. Ayudante |
| 4. | 2490 | Raúl Vianello Alacán | Pil. B-26. Jefe Operaciones (Fallecido) * |
| 5. | 2478 | Leonardo Seda y Reyes | Copil. C-54. Jefe Personal |
| 6. | 2407 | Reinaldo Lazo Marrero | Copil. C-54, C-46. Jefe Pol. Mil. |
| 7. | 2416 | Gustavo Villoldo Sampera | P.D.O. Jefe Seguridad |
| 8. | 2489 | Alberto Alberti García | Nav. Jefe Inteligencia |
| 9. | 4123 | Santiago Somodevilla Parra | Médico ** |
| 10. | 2216 | Fernando Puig Fernández de Cossío | Jefe Transporte Rodado |
| 11. | 2455 | Cipriano Caveró Prieto | Capellán |
| 12. | 2454 | Antonio Ruiz Alvarez | Jefe Dpto. Materiales |
| 13. | 3749 | Francisco Cossío Maril | Abogado |
| 14. | 2444 | Gustavo Manito Morales | Abogado |
| 15. | 2433 | Roberto Medell y Blanco | Oficial de Operaciones |

ESCUADRON DE BOMBARDEO B-26

- | | | | |
|----|------|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. | 2488 | Joaquín Varela y Vieytes | Pil. B-26. Jefe Escuadrón |
| 2. | 2463 | Gonzalo Herrera Cabrera | Pil. B-26. 2do. Jefe Escuadrón |
| 3. | 2480 | José Crespo Grasso | Pil. B-26 (Fallecido) * |
| 4. | 2493 | Gustavo Ponzoa Alvarez | Pil. B-26. Nav. Jefe Seguridad Vuelo |

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

5.	2467	René García Fernández	Pil. B-26, C-54
6.	2210	Osvaldo Piedra Negueruela	Pil. B-26 (Fallecido) *
7.	2469	Matías Farías	Pil. B-26
8.	2494	Daniel Fernández Mon	Pil. B-26. Jefe Dpto. Moral (Fallecido) *
9.	2473	Mario Alvarez Cortina	Pil. B-26 **
10.	2424	Crispín García Fernández	Pil. B-26 (Fallecido) *
11.	2237	Antonio Soto Vázquez	Pil. B-26
12.	2432	Ignacio Rojas González	Pil. B-26
13.	2240	Antonio Bascaró Sánchez	Pil. B-26
14.	2445	Esteban L. R. T. Bovo Carás	Pil. B-26
15.	2422	Alfredo Caballero González	Pil. B-26
16.	2423	Miguel A. Carro Suárez	Pil. B-26
17.	2418	Lorenzo Pérez Lorenzo	Copil. C-54. Nav. B-26 (Fallecido) *
18.	2404	Nildo Batista Hernández	Nav. B-26
19.	2406	Raúl Vázquez Hernández	Nav. B-26
20.	2405	Eddy González Ramírez	Nav. B-26 (Fallecido) *
21.	2420	Luis Fernández Ardois	Nav. B-26
22.	2437	José Fernández Rubirosa	Nav. B-26 (Fallecido) *
23.	2202	Salvador Miralles Poveda	Nav. B-26
24.	2451	Gastón Pérez Range!	Nav. B-26 (Fallecido) *
25.	2421	Eduardo Barea Guinea	Nav. B-26
26.	2426	Angel López Domínguez	Nav. B-26
27.	2425	Juan M. González Romero	Nav. B-26 (Fallecido) *
28.	2430	Tomás Afont Rodríguez	Nav. B-26
29.	2443	Alberto Pérez Sordo	Nav. B-26
30.	2450	Rafael García Pujol	Nav. B-26
31.	2461	Demetrio Pérez Rodríguez	Nav. B-26
32.	2269	José Hernández Martínez	Nav. B-26
33.	2468	Alfredo de la Maza Barrios	Nav. B-26
34.	2491	Oscar Vega y Vega	Nav. B-26

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

ESCUADRON DE TRANSPORTE C-54

1.	2485	José Pérez Menéndez	Pil. C-54. Jefe Escuadrón
2.	2471	Castor Cereceda y Coira	Pil. C-54. 2do. Jefe Escuadrón
3.	2483	Fausto Valdés y Campanel	Pil. C-54
4.	2200	Antonio Salas y Baró	Copil. C-54
5.	2249	Timoteo A. Cabrera Rodríguez	Copil. C-54
6.	2271	Eduardo Whitehouse Insua	Copil. C-54
7.	2272	José Balboa Alvarado	Copil. C-54
8.	2273	Guillermo Alexander de la Calle	Copil. C-54. Nav.
9.	2274	José M. Castellanos	Copil. C-54 (Fallecido) **
10.	2459	Vicente Secades López	Copil. C-54, C-46. Nav.
11.	2201	Armando Alberti García	Nav.
12.	2434	José Hernández Acosta	Nav.
13.	2400	Tristán García Acosta	Copil. C-54. Nav.

ESCUADRON DE TRANSPORTE C-46

1.	2492	Eduardo Ferrer González	Pil. C-46, C-54. Nav., Rad. Op., Jefe Escuadrón
2.	2475	Manuel Navarro y Macho	Pil. C-46. 2do. Jefe Escuadrón
3.	2465	Fausto Gómez	Pil. C-46 (Fallecido) **
4.	2481	Sergio García Puyada	Pil. C-46. Copil. C-54. Nav.
5.	2484	Esteban Echevarría Díaz	Copil. C-46, C-54
6.	2466	Mario Ginebra Grodero	Copil. C-46 (Fallecido) **
7.	2460	Raúl Solís Sariol	Copil. C-46
8.	2477	Miguel Cano y Hernández	Copil. C-46
9.	2211	José E. Pellón y Blanco	Copil. C-46
10.	2218	Eduardo Herrera Pérez	Copil. C-46
11.	2228	Eduardo Rodríguez Rodríguez	Copil. C-46
12.	2270	Jaime Bourne Avila	Copil. C-46
13.	2207	Benito R. González Carvajal	Nav.
14.	2439	José Gutiérrez Cossío	Nav.

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

DEPARTAMENTO DE RADIO-COMUNICACIONES

1.	2496	César Luaíces Sotelo	Pil. C-46, Nav., Rad. Op., Jefe Dpto.
2.	2226	Mario Alfonso Bobes	Rad. Op.
3.	2230	Raúl López Castillo	Rad. Op.
4.	2431	Arcadio Reyes Martín	Rad. Op.
5.	2213	Ernesto Peynó Inclán	Rad. Op. **
6.	2503	Vicente Blanco	Rad. Op.
7.	2227	Oscar Martínez Roig	Rad. Op., Jefe Torre Control
8.	2205	Roberto Pichardo Vázquez	Mec., Rad. Op., Jefe Sección
9.	2204	Juan A. Formoso Prieto	Mec. Rad.

ENFERMERIA

1.	2424	Guillermo Tabraue Nuécer	Enfermero
2.	2238	Luis Uría Hernández	Enfermero
3.	2952	Ernesto Garriga Cornejo	Enfermero

DEPARTAMENTO DE MATERIALES

1.	2484	Elmo García Puyada	Encargado
2.	2464	José S. Aguirre Muñiz	Encargado (Fallecido) **

TRANSPORTE RODADO

1.	2256	Daniel Navarro Gómez	Chofer
2.	3259	Santogil Orta Betancourt	Chofer
3.	3725	Humberto S. Quiñones Montalvo	Chofer
4.	3813	José F. Cárdenas Adeas	Chofer

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

DEPARTAMENTO DE ARMAMENTOS

1.	2441	Tomás González Matos	Arm. Jefe Depto. Arm.
2.	2447	Ramiro Sánchez Montesinos	Arm. 2do. Jefe Dpto. Arm.
3.	2453	Jesús Couce Linares	Arm. Jefe Sección A.
4.	2203	Julio Caballero González	Arm. Jefe Sección B. (Fallecido) *
5.	2408	Luis López González	Arm. Jefe Sección C.
6.	2229	Eliseo Díez Serapio	Arm.
7.	2220	Gonzalo Jorrín Perdomo	Arm.
8.	2214	Raúl Hernández Núñez	Arm.
9.	2221	Antonio Pedraja	Arm.
10.	2222	Domingo Martínez Viera	Arm.
11.	2232	Eduardo Rabago Fernández	Arm.
12.	2233	Juan Fajardo Acanda	Arm.
13.	2234	René Mesa Campos	Arm.
14.	2236	Jorge Giró Puyán	Arm.
15.	2241	Ramón Fernández Isla	Arm.
16.	2242	Julio Caballero Silva	Arm.
17.	2248	Juan A. Formoso Penedo	Arm.
18.	2253	Jorge del Valle Sabatés	Arm.
19.	2255	Francisco López del Rincón	Arm.
20.	2257	Rolando Gutiérrez Texido	Arm.
21.	2260	Orlando Izquierdo Ramírez	Arm.
22.	2446	Francisco Peláez Villavicencio	Arm.
23.	2231	Rolando-Fernández Corredera	Arm.
24.	2486	Orlando Suárez Martell	Arm.
25.	2985	Alfredo J. Borrás Macías	Arm.
26.	3781	Acelo Pedroso Amores	Arm.

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

DEPARTAMENTO P.D.O.

1.	2414	Alberto Pérez Martínez	P.D.O.
2.	2452	Luis Regalado Chávez	P.D.O.
3.	2206	Héctor Varona Fernández	P.D.O.
4.	2217	Julio González-Rebull Sánchez	P.D.O.
5.	2442	Francisco Ginebra-Grodero Pérez	P.D.O.
6.	2223	Salvador Cisneros Herrera	P.D.O.
7.	2224	José A. Balbona Hernández	P.D.O.
8.	2225	José M. Granda Salerno	P.D.O.
9.	2235	Arturo Bengochea Pérez	P.D.O.
10.	2239	Otto Gener Alonso	P.D.O. (Fallecido) *
11.	2244	Eddy Marrill Anguera.	P.D.O.
12.	2266	Federico García Cartaya Le Daully	P.D.O.
13.	2267	Roberto Fernández Puentes	P.D.O.
14.	2412	Manuel Revuelta San Meterio	P.D.O.
15.	2415	Nabi Ferrá Matar	P.D.O.
16.	2449	Jesús Hernández Garniotea.	P.D.O.
17.	2464	Rolando Garrido Infante	P.D.O.
18.	2479	Armando Gutiérrez Cabeza	P.D.O.
19.	2482	Santiago López Geli	P.D.O.
20.	2487	Camilo Cortez Silvara.	P.D.O.
21.	3689	René Leyva Urgarriga.	P.D.O.
22.	2448	Alberto Valera Yáñez.	P.D.O.

- * (Muerto en acción)
- ** (Desaparecido posteriormente)

DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO

1.	2497	Mario Tellechea Miranda	Pil. C-46, C-54, Jefe Dpto.
2.	2440	José Rosa González	Mec. Av. 2do. Jefe Dpto.
3.	2403	Pablo Astudillo Ojeda	Mec. Jefe Línea Vuelo
4.	2435	Alfredo Llerena Coya	Mec. Av.
5.	2201	Cándido Sierra Rey	Mec. Av.
6.	2436	Benigno García López	Mec.
7.	2212	Roberto L. García Pérez	Mec.
8.	2462	Pedro H. Iñigo García	Mec.
9.	2427	Douglas Nelson Letbrigde Aguilera	Mec. Av.
10.	2417	Julio Acosta Ruiz	Mec. (Fallecido) *
11.	2456	Reinaldo Núñez Aguiar	Mec.
12.	2411	José Ramírez Sosa	Mec.
13.	2208	Lorenzo C. López Valdés	Mec. Av.
14.	2209	Manuel Avila Ruiz	Mec.
15.	2215	Sergio Núñez Rojas	Mec.
16.	2219	Sergio Torrente Iglesias	Mec.
17.	2250	Miguel Morales Pelegrín	Mec.
18.	2252	Pedro E. Valdés Claro	Mec.
19.	2454	Celso Baldomero Alpuín	Mec.
20.	2258	Luis Roque	Mec.
21.	2259	Lutberto Martínez González	Mec.
22.	2262	Pedro Perdigón Figarola	Mec.
23.	2263	Héctor Girola Nouque	Mec.
24.	2268	Miguel E. Alemany Fernández	Mec.
25.	2426	Héctor Hernández Reyes	Mec. Av.
26.	2428	Evaristo González González	Mec.
27.	2438	Lázaro Cines Pou	Mec. Av.
28.	2476	Roberto Vivas Ramírez	Mec.
29.	2485	Manuel Calejo Argüelles	Mec.
30.	2402	Rodolfo León Labrador	Pintor
31.	2261	Julio Caballero García	Mec. (Fallecido) *
32.	2413	Segisberto Fernández	Mec.
33.	2408	Carlos López	Mec. Av.

* (Muerto en acción)

** (Desaparecido posteriormente)

INDICE DE NOMBRES

- Acevedo. Chacho — Pág. 145.
Afont. Tomás — Pág. 187, 207.
Al — Pág. 120.
Alberti. Alberto — Pág. 74, 80, 220, 222.
Alejo. Roberto — Pág. 53, 88, 131.
Alexander. Guillermo — Pág. 209, 210.
Algara. Alfonso — Pág. 126.
Algara de Batres. Norma — Pág. 138.
Alvarez. Miguel — Pág. 53, 59.
Alvarez Builla. O. — Pág. 62, 74.
Andrade. Andrés — Pág. 145.
Ardois. Luis — Pág. 152, 161, 163, 164, 167, 187, 208.
Ardura. Alberto — Pág. 26.
Armstrong. Dr. — Pág. 133.
Arrazola. Orlando — Pág. 186, 187.
Augusto — Pág. 29, 31, 131.
Barker. Leo F. — Pág. 13, 213, 214, 215.
Barea. Eduardo — Pág. 196.
Barney (teléfono Guatemala) — Pág. 88.
Bascaró. Antonio — Pág. 129, 212, 215, 216.
Batista Z. Fulgencio — Pág. 15, 16, 17, 25, 98.
Batista. Nildo — Pág. 152, 164.
Batres. Mayor Antonio — Pág. 75, 118, 119, 120, 138.
Bell. Billy — Pág. 71, 73, 78, 79, 104.
Berle. Adolf — Pág. 150.
Bernardino. Frank — Pág. 53.
Bernaza. Paco — Pág. 58.
Bill — Pág. 120.
Bissell. Richard — Pág. 150.
Blanco. Vicente "Blanquito" — Pág. 82, 85, 89, 135.
Blázquez. Antonio — Pág. 146.
Bob — Pág. 213.
Bourne. Jaime — Pág. 209.
Bourzac. Gustavo — Pág. 145, 189.
Bovo Carás. Esteban — Pág. 190, 207.
Bundy. George — Pág. 150.
Burke Arleigh. Almirante — Pág. 150.
Caballero. Alfredo — Pág. 152, 161, 163, 164, 166, 167.
Cantillo. Eulogio — Pág. 15.
Carmenates. M. B. — Pág. 187.
Carpenter. Billy "Barriguilla" — Pág. 44, 80, 81, 82, 86, 87, 92, 118.
Carrera Rolas. Enrique — Pág. 145, 188, 215.
Carro. Miguel — Pág. 196, 199, 200.
Castro. Fidel — Pág. 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 38, 118, 135, 159, 178.

250 OPERACION PUMA

Castro. Raúl — Pág. 19, 22, 23, 168.
 Caverro. Cipriano — Pág. 49, 55, 69, 76, 82, 86, 196, 197, 199, 201, 203.
 Cereceda. Castor — Pág. 209, 210.
 Cienfuegos. Camilo — Pág. 16, 19, 23.
 Cisneros. Salvador — Pág. 220.
 Cortina. Mario — Pág. 187, 207.
 Cosme. Luis "Cabezón" — Pág. 62, 80, 101, 105, 106, 107, 149, 151, 152, 163, 164, 165, 167, 215, 217, 220.
 Couce. Jesús — Pág. 147.
 Crespo. J. A. — Pág. 13, 62, 123, 152, 161, 193, 201, 202, 203, 206, 216.
 Cuervo. Gustavo — Pág. 138.
 Díaz Lanz. Pedro Luis — Pág. 16, 17, 18, 19, 23, 24.
 Don — Pág. 120.
 Dorticós Torrado. Osvaldo — Pág. 24.
 Doster "Reid". Mayor General — Pág. 121, 122, 153, 168, 215.
 Doug — Pág. 79, 208.
 Dulles. Allen W. — Pág. 150.
 Echevarría. Esteban "Steve" — Pág. 41, 42, 44, 48, 62.
 Eisenhower. Dwight D. — Pág. 118.
 Elena. Martín — Pág. 48, 53, 54.
 Esack. Richard — Pág. 4.
 Esquines — Pág. 14.
 Etchegoyen. Pedro — Pág. 62.
 Farías. Matías — Pág. 188, 190, 206, 213.
 Fernández. Alberto — Pág. 145, 190.
 Fernández. José A. — Pág. 13, 152, 193, 202, 206.
 Fernández Miranda. R. — Pág. 26.
 Fernández Mon. Daniel — Pág. 13, 42, 44, 105, 132, 133, 142, 152, 161, 162, 168, 211.
 Ferrer. Bartolomé — Biografía.
 Ferrer. Eduardo "Eddy" "Coronel Matorral" — Pág. 9, 10, 11, 18, 19, 23, 34, 44, 45, 48, 52, 54, 62, 81, 82, 85, 99, 107, 109, 116, 120, 129, 165, 191, 196, 197, 201, 202, 220.
 Ferrer Jr. Eduardo — Pág. 4, 227.
 Ferrer. Jorge — Pág. 4, 227.
 Ferrer Fojaco. María — Pág. 31, 33, 47, 130, 131, 227.
 Ferrándiz — Pág. 35, 36.
 Figueroa. Willy — Pág. 146.
 Frank — Pág. 112, 176, 177, 178, 179, 180.
 Galo. Alvaro — Pág. 145, 146.
 Gar — Pág. 153, 195, 196, 209, 215, 220, 221.
 García. Crispín — Pág. 13, 192, 205, 206.
 García. Elmo — Pág. 64.
 García Menocal Jr. Raúl — Pág. 224.
 García Pujol. Rafael — Pág. 152, 190, 208, 212.
 García. René — Pág. 61, 62, 98, 99, 106, 107, 127, 137, 152, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 187, 208.
 García Rubio — Pág. 74.
 García. Sergio — Pág. 82, 85, 89, 105, 106, 108, 109.
 Garrido. Rolando — Pág. 220.
 Gaudi. Alfredo — Pág. 134.
 George "General" — Pág. 153.

Gener. Otto — Pág. 82.
 Ginebra. Francisco "Chiqui" — Pág. 184, 195, 199, 201, 209.
 Ginebra. Mario — Pág. 129.
 Gómez. Fausto "Felo Bemba" — Pág. 46, 76, 77.
 González. Benito — Pág. 191, 192, 208.
 González. Cuqui — Pág. 43, 47.
 González. Eddie — Pág. 13, 188, 190, 206.
 González Garrinaga — Pág. 206.
 González. Juan M. — Pág. 13, 192, 205, 206.
 González. Manuel — Pág. 73, 74.
 Goodwin. Richard — Pág. 150.
 Gordori. Don — Pág. 209, 210, 211, 213, 214, 215.
 Gorki. Máximo — Pág. 11.
 Granda. José — Pág. 220.
 Gray. Wade — Pág. 13, 120, 158, 159, 170, 213, 214.
 Guerrero. Ernesto — Pág. 145.
 Guevara. Ernesto "Che" — Pág. 16, 19, 23.
 Hayworth. Rita — Pág. 96.
 Hernández. Efrén — Pág. 26.
 Hernández. Héctor — Pág. 101, 209, 220, 221.
 Herrera. Eduardo — Pág. 212.
 Herrera. Gonzalo — Pág. 97, 98, 152, 168, 172, 175, 187, 189, 207, 213, 214.
 Hilton. Ronald — Pág. 124.
 Howard — Pág. 81.
 Hoyt — Pág. 80.
 Ydígoras Fuentes. Miguel — Pág. 53, 75, 124.
 Jack — Pág. 80, 81.
 Jack — Pág. 71.
 Jim de la Selva — Pág. 61, 63, 67, 138, 176, 177.
 Joe — Pág. 120.
 John — Pág. 176, 177.
 Jumbo — Pág. 71.
 Kennedy. John F. — Pág. 98, 118, 171.
 Lagas. Jacques — Pág. 145, 205.
 Lastre. Guillermo — Pág. 100.
 Lazo. Reinaldo — Pág. 195, 198, 199, 201, 209.
 Lee — Pág. 120.
 Lemnitzer. Lyman — Pág. 150.
 London. Julie — Pág. 98.
 López. Angel — Pág. 152, 172, 173, 187, 207.
 López. Carlos — Pág. 101.
 López Estrada. Armando — Pág. 224.
 Lou — Pág. 120, 121, 131.
 Louis. Joe — Pág. 133.
 Luaices. César — Pág. 42, 55, 62, 105, 106, 223.
 Maceo. Mayor General Antonio — Pág. 134.
 Maceo. Dr. Antonio — Pág. 134.
 Majocka. Doc — Pág. 88, 191, 195, 223.
 Malraux. Andre — Pág. 7.
 Mann. Thomas — Pág. 150.
 Margarita — Pág. 41.
 Martí. José — Pág. 126.
 Mathews. Herbert L. — Pág. 19.
 Matos. Hubert — Pág. 24.

Matos. Teniente (guatemalteco, actualmente coronel) — Pág. 59.
 Matos. Tomás G. — Pág. 147.
 Maza. Alfredo — Pág. 152, 161, 164.
 Miralles. Salvador "El Enano" — Pág. 108, 109, 187, 207.
 Miró Cardona. Dr. José — Pág. 134, 223.
 Morse. Capt. Luis — Pág. 188.
 Mc Gee. Hall — Pág. 213.
 Navarro. Capt. Manuel — Pág. 213, 214.
 Nitze. Paul — Pág. 150.
 Nixon. Richard — Pág. 22.
 Noa. Jesús — Pág. 206.
 Nóbregas. Leslie — Pág. 42, 43, 48, 62, 74.
 Novak. Kiri — Pág. 96.
 Núñez. José — Pág. 31, 33, 35, 37.
 Oliva. Erneido — Pág. 49, 52, 193.
 Ortega y Gasset — Pág. 9.
 Pedroso. Acelo — Pág. 147, 148, 159, 211.
 Pellón. José — Pág. 213.
 Pérez. Alberto — Pág. 29, 30, 32, 34, 36, 37, 41, 47, 60, 82, 85, 89, 112, 184, 195, 196, 199, 201, 209, 220.
 Pérez. Demetrio — Pág. 155, 191, 192, 206, 212.
 Pérez. Gastón — Pág. 13, 152, 161, 162, 211.
 Pérez. Juan — Pág. 62, 82, 85, 88, 91.
 Pérez Lorenzo. Lorenzo — Pág. 13, 152, 193, 201, 202, 203, 206, 216.
 Pérez Menéndez. José — Pág. 62, 75, 105, 135, 136.
 Pérez Sordo. Alberto — Pág. 208.
 Pete — Pág. 120.
 Piedra. Armando — Pág. 32, 34.
 Piedra. Osvaldo "Chirrino" — Pág. 13, 97, 98, 127, 152, 161, 193, 202, 206.
 Pino. Rafael del — Pág. 145, 193.
 Polanco. Dr. — Pág. 112.
 Ponzoa. Gustavo "El Zorro Plateado" — Pág. 41, 42, 43, 44, 48, 55, 59, 73, 80, 98, 152, 168, 172, 173, 174, 190, 208, 210, 225.
 Prendes. Alvaro — Pág. 145, 192, 193, 215.
 Ray. Thomas W. — Pág. 13, 213, 214, 215.
 Red — Pág. 71.
 Regalado. Luis — Pág. 82, 85, 89, 209.
 Riderelli. Carlos — Pág. 145.
 Riera. Dr. Ricardo — Pág. 130, 131.
 Rivero. Nildo — Pág. 133.
 Rojas. Ignacio — Pág. 129, 190, 207.
 Ron — Pág. 120.
 Rood Sánchez Mola. Douglas — Pág. 145, 193.
 Rotham. Lou — Pág. 127.
 Salas. Antonio — Pág. 212.
 San Román. José — Pág. 112, 134, 216, 224.
 San Román. Roberto — Pág. 224.
 Sansón. Antonio — Pág. 26.
 Santana. Carlos Rafael — Pág. 60, 61.
 Schlesinger Jr. Arthur — Pág. 150.
 Secades. Vicente — Pág. 129.
 Seda. Leonardo — Pág. 62.
 Shamburger Jr. Riley W. — Pág. 13, 120, 213, 214.
 Shick — Pág. 152.
 Soto. Antonio — Pág. 191, 208.

Sierra. Dr. Oliverio — Pág. 138.
 Silva Tablada. Luis — Pág. 145, 205, 206.
 Simpson. Seig — Pág. 79, 197, 201, 208.
 Sinatra. Frank — Pág. 96.
 Solís. Raúl "El Conejo" — Pág. 99, 101, 108, 109, 110, 118, 120, 128, 129, 139, 142, 182, 183, 184, 185, 195, 197, 198, 199, 201, 205, 209.
 Somoza Debayle. General Luis — Pág. 159.
 Sordo. Dr. Juan — Pág. 213.
 Steve — Pág. 44.
 Stevens — Pág. 80, 81, 83, 88, 89.
 Stevenson. Adlai — Pág. 22.
 Suárez. Tony — Pág. 134.
 Tabraue. Guillermo — Pág. 100.
 Tamayo. Juan — Pág. 133.
 Tellechea. Mario — Pág. 42, 62, 102, 105, 131, 204, 209.
 Terry. José A. — Pág. 31.
 Tolstói. Leon — Pág. 11.
 Torres. Fabiola — Pág. 4.
 Torres. Martín — Pág. 206.
 Torres. O. — Pág. 4.
 Triana. Jorge — Pág. 28, 43.
 Tuero. Emilio — Pág. 33, 34, 35, 36, 38.
 Ulloa. Carlos — Pág. 145, 204, 206.
 Umán Tecúri — Pág. 139, 140.
 Urrutia Lleó. Dr. Manuel — Pág. 15, 23, 24.
 Valle. Alejandro del — Pág. 132, 176, 177, 179, 180, 183, 223, 224.
 Vallejo. Coronel Napoleón Valeriano — Pág. 60.
 Varela. Joaquín "Puppy" — Pág. 62, 72, 121, 122, 123, 187, 207, 208.
 Varona. Dr. Antonio de — Pág. 26, 134.
 Varona. José "Yayo" — Pág. 112.
 Vázquez. Raúl — Pág. 124, 220.
 Vega. Oscar — Pág. 188.
 Verdaguer. Guillermo — Pág. 146.
 Verdaguer. Roberto — Pág. 146.
 Vergara. José — Pág. 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 47, 60, 112, 113.
 Vianello. Raúl — Pág. 13, 155, 191, 192, 206, 212.
 Villa. Alvaro de — Pág. 11.
 Villafañá. Manuel — Pág. 61, 70, 88, 105, 106, 107, 116, 128, 129, 130, 132, 139, 149, 176, 208, 213, 220, 221, 225.
 Villoldo. Gustavo — Pág. 105, 208.
 Whitehouse. Eduardo — Pág. 220, 221.
 Zúñiga. Mario "El Buitre" — Pág. 62, 73, 109, 110, 151, 152, 153, 154, 160, 171, 188, 189, 208, 213.



Reseña biográfica del Capitán Eduardo Ferrer

El autor, Eduardo Ferrer, nació en La Habana el 7 de mayo de 1930. Desde muy joven despuntó en él una inclinación hacia la aviación. Comenzó a volar a los diez años de edad en la escuela de su padre, Bartolomé Ferrer. A los doce años realizaba su primer vuelo solo.

Al cumplir dieciocho años empezó a volar profesionalmente, en calidad de copiloto. Más tarde, como navegante en la ruta Habana-Madrid de la aerolínea Cubana de Aviación, en la que alcanzó el grado de capitán a los pocos años.

De su matrimonio con María Fojaco, aviatrix cubana, tiene dos hijos, Eduardo Jr. y Jorge; ellos continúan la tradición familiar de la aviación.

En el año 1959 permaneció en Cuba, pero su repudio a la revolución castrista lo llevó a abandonar su país secuestrando un avión a punta de pistola.

Desde su llegada a los Estados Unidos se unió al grupo de cubanos que trabajaban por la liberación de su patria, formando parte de la malograda invasión de Bahía de Cochinos.

Este libro es el relato sincero de sus experiencias en aquella gesta heroica cuya memoria late dentro de su alma con el mismo ardor que el empuje de los motores.



La batalla aérea de Bahía de Cochinos

Robado de libros de Internet
<http://www.latinamericanstudies.org/cuba-books.htm>