

Mónica Baltodano

# MEMORIAS

DE LA LUCHA SANDINISTA

TOMO III

---

El camino a la unidad y al triunfo:  
Chinandega, Frente Sur, Masaya  
y la toma del Búnker

  
ROSA  
LUXEMBURG  
STIFTUNG

N

920

B197 Baltodano, Mónica Salvadora  
El camino a la unidad y el triunfo : Chinandega,  
Frente Sur, Masaya y la toma del Búnker / Mónica  
Salvadora Baltodano. - 1a ed. - Managua :  
Mónica Baltodano, 2011.  
t.3

1. TESTIMONIOS 2. HISTORIA POLITICA  
3. NICARAGUA 4. FRENTE SANDINISTA DE  
LIBERACION NACIONAL-FSLN 5. ENTREVISTAS

## I. Título

Memorias de la lucha sandinista / Mónica Baltodano  
Tomo 3: El camino a la unidad y al triunfo: Chinandega, Frente Sur, Masaya y la  
toma del Búnker

Primera Edición 2010 - 2do. tiraje 2011 por Fundación Roxa Luxemburgo

ISBN : 978-99964-0-090-2 (t.3)  
978-99964-0-087-2 (o.c)

© Mónica Baltodano

Cuidado de edición: Mónica Augusta López Baltodano / Margarita Vannini  
Digitalización de fotos: Rossana Baumeister  
Diagramación: José L. Hernández M. / Eduardo Herrera  
Portada: Eduardo Herrera  
Modificación de portada: José L. Hernández  
Lectorado: Guillermo Cortés Domínguez / Susana Morales  
Fotos cortesía: © Centro de Historia Militar del Ejército de Nicaragua,  
Susan Meiselas -Magnum-, Archivo IHNCA-UCA y archivos personales de los  
entrevistados y la autora  
Producción: Mónica Baltodano

Reservados todos los derechos de propiedad intelectual conforme las Leyes  
de la República de Nicaragua. Este libro puede ser reproducido parcial  
o totalmente sólo con el consentimiento expreso de la autora.



Memorias de la Lucha Sandinista, obra en cuatro tomos de Mónica Baltodano se distribuye bajo  
una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/). Leer  
más en <http://www.memoriasdelaluchasandinista.org/en/4-presentacion>

XV

## La Fuerza Aérea Sandinista



## **“¿En qué voy? Robate un avión”**

### ***Modesto Rojas***

Modesto Enrique Rojas Berríos, sutiaveño nacido en León el 15 de junio de 1939. Hijo de Modesto Rojas López, campesino y músico, y de Tránsito Berríos, trabajadora doméstica. Estudia primaria en el colegio religioso Beato Salomón. Realiza estudios secundarios, hasta tercer año, en el Instituto Nacional de Occidente y posteriormente, en 1955, ingresa a la Academia Militar en Managua, graduándose como Oficial de Infantería en 1959. En 1960, gracias a una beca de especialización, se gradúa como Piloto Militar.

Se retira de la Guardia Nacional en 1965, luego de diez años de servicio, de los cuales seis sirvió a la Fuerza Aérea. Se dedica a la fumigación aérea, y entre 1970 y 1975 estudia Ingeniería Civil en la UNAN. Entra en contacto con miembros del Frente Estudiantil Revolucionario y realiza tareas como colaborador.

Es reclutado formalmente para el Frente Sandinista de Liberación Nacional, en 1978. En 1979, en plena insurrección, por orientaciones de William Ramírez secuestra una avioneta del Instituto de Fomento Nacional (INFONAC). Durante la ofensiva final junto a otros pilotos realiza riesgosos operativos aéreos para abastecer de municiones y armamentos a los diferentes frentes guerrilleros, así como traslados de combatientes heridos.

Durante los años de gobierno revolucionario Modesto Rojas fue fundador y Segundo jefe de la Fuerza Aérea Sandinista y Defensa Anti-Aérea (FAS-DAA). Se retira del Ejército Popular Sandinista con el grado de Teniente Coronel en 1991, ahora Ejército Nacional y como militante de la Segunda Promoción del Frente Sandinista. Luego de la derrota electoral de 1990, se desempeña dos años como piloto de una línea aérea comercial, AERONICA, y actualmente se dedica a trabajar por cuenta propia.

El imparable avance de la lucha popular requirió de toda clase de tácticas e instrumentos para enfrentar victoriosamente a una de las fuerzas armadas más sangrientas del continente. La lucha no podía librarse exclusivamente con los propios recursos del pueblo armado y su vanguardia. La respuesta atroz de la dictadura y el trabajo político internacional permitieron abrir la solidaridad internacional y el apoyo de sectores importantes en el mundo.

Para el año 1979, varias naciones habían roto relaciones con el régimen de Somoza y estaban dispuestas a apoyar con armas y otros recursos materiales. Hacer llegar las armas y las municiones de manera expedita a los distintos frentes de combate en los propios días de la insurrección, requirió del transporte aéreo. Improvisar el personal dispuesto para organizar una fuerza aérea de la insurgencia, que le permitiera abastecer a los distintos frentes de lucha en el interior del país, no era tarea fácil.

La improvisada Fuerza Aérea Sandinista fue capaz de aterrizar en el país y realizar, en medio de la guerra, además del transporte de armas y municiones, el traslado de heridos y dirigentes que se movilizaron a reuniones de coordinación, y hasta ataques con bombas rudimentarias como el que se hizo contra el Búnker de Somoza el 20 de junio, y contra el Comando de Estelí el 16 de julio.

Los guardias se aterrorizaban por el hecho de saber que eran sobrevolados por aviones comandados por pilotos sandinistas, muchos de ellos, salidos de sus propias filas. Esto era muestra fehaciente de la radicalidad de la rebelión que se había desencadenado en el país.

Modesto Rojas, piloto de vocación y profesión, encontró en estas circunstancias, el momento preciso para poner toda su experiencia y su convicción anti-somocista al servicio de la lucha sandinista contra la dictadura.

En esta conversación, Modesto cuenta cómo nació la Fuerza Aérea en el fragor de la lucha, las agotadoras jornadas de trasiego de armas y municiones en aviones bimotores que aterrizaron clandestinamente en diferentes tramos de carreteras del país, para garantizar la resistencia y el avance de las fuerzas guerrilleras, asegurando así el triunfo de la Revolución Popular Sandinista.

**Mónica:** Hola, Modesto. Contanos de tu familia.

**Modesto:** Nosotros somos oriundos, todos, de Sutiava. Ahí crecimos y ahí vivimos todavía. Mi padre se llama Modesto Rojas López, él está muy enfermo, tiene 88 años de edad actualmente. Mi madre está activa y tiene 89 años. Somos cuatro hermanos, y yo soy el mayor.

**Mónica:** ¿A qué se dedicaba tu familia?

**Modesto:** Mi papá era campesino que trabajaba su propia tierra y también era músico. Tocaba en León, en una orquesta que se llamaba La Occidental Jazz, y él era el trompetista. Posteriormente, ya no pudo seguir tocando; y entonces trabajó como colector en la Empresa Nacional de Luz y Fuerza (ENALUF) hasta la insurrección, en que fue asaltado varias veces, y tuvo que retirarse. Mi madre fue empleada doméstica hasta que se casó con mi papá y entonces se dedicó a trabajar en la casa, en una ventecita de comida, leche agria y cosas así.

**Mónica:** ¿Cómo es que, en esas circunstancias, se te ocurre ser piloto? ¿A vos te fascinaba desde pequeñito la idea?

**Modesto:** Influyó mucho que vivía muy cerca de la pista de aterrizaje, conocida como el Aeropuerto Godoy. En realidad, a mí se me dio una fijación, yo decía, o soy piloto o soy ingeniero civil, si no puedo ser piloto. Y realmente, en esa época, lo único que podía hacer un hombre de Sutiava, hijo de un músico y de una empleada, y siendo la carrera de piloto una carrera carísima, la única alternativa era la Guardia.

Mi padre era anti-somocista, tremendo, furibundo. Entonces mi padre se opuso a que yo entrara a la Academia; pero cuando yo le expliqué qué era lo que quería, entonces me dejó entrar. Cuando terminé y me bachilleré en la Academia, lo normal es que me fuera a Panamá a tomar el curso de infantería. Pero tuve la gran suerte de que, queriendo ser piloto, en esos momentos, cuando ya estaba listo para ir a Panamá, surgió una beca para la Fuerza Aérea, y tres meses después estaba en Estados Unidos haciendo el curso de Piloto Militar. Era una carrera de oportunidades, sin un centavo, llegar a ser hasta piloto de línea aérea, era una ventaja. Entonces, con las raíces anti-somocistas de mi papá, pues prácticamente yo fui un infiltrado en

la Academia. Mis ideas nunca cambiaron.

Yo entré gracias a mi abuelo, que sí era somocista, porque era amigo de Tacho Somoza. Tacho Somoza, como todos pueden saber, fue Inspector de Sanidad, andaba con un foco viendo los excusados, viendo cómo estaba el fondo; y después fue capataz en el ferrocarril, cuando estaban tendiendo las líneas<sup>1</sup>. Ahí mi abuelo trabajaba como liniero y Somoza, que tenía un aspecto campechano también, se robaba la comida de mi abuelo y así hicieron amistad.

Entonces a mi abuelo le calzó, le cayó bien el hombre, y se volvió somocista por eso. Además, porque en esas famosas guerras, cuando llegaban los conservadores, agarraban a los liberales y los maltrataban, los mataban; y cuando llegaban los liberales agarraban a los conservadores; entonces mi abuelo terminó varios días en un excusado, en El Fortín de Acosasco, porque pasaban los conservadores, y entonces era un liberal furibundo también por ese lado.

Cuando se me mete a mí la cuestión de la Academia, yo no tenía quién me fuera a apadrinar, pero mi abuelo era amigo de Crisanto Sacasa, que para los somocistas era un patriarca liberal. Entonces, con la recomendación del Director del Instituto, la recomendación del cura de Sutiava, y la de Crisanto Sacasa, ¿para qué quería más? Así fue que entré.

Para no hacer muy largo el asunto, en 1965 yo salgo de la Guardia porque me ponen un ultimátum: “O te vas, o te vamos”. Entonces yo salí ese año, gracias a Dios. Estuve diez años en la Guardia, cuatro años en la Academia y seis en la Fuerza Aérea.

**Mónica:** ¿Ya no eras de confianza para ellos?

**Modesto:** Ya no. Es que sucedió que comenzamos a editar un periodiquito que se llamaba *Eco Fan*, eso fue en 1960-1964. Yo era el Director y el editorialista también, y comencé a escribir contra la corrupción dentro de la misma Guardia, para tratar de enmendar las cosas desde adentro. La idea era concientizar a la Guardia, por eso se molestaron los Comandantes. Pero es mentira, eso no resultó.

También estaba estudiando, nunca olvidé estudiar en la Universidad, estudiaba Ingeniería, y comenzaron a decir que yo era una persona que estaba influenciada por los estudiantes universitarios, y en realidad así fue. Comencé a tener contacto con gente que ya estaba metida en el FER. Lo que pasa es que por mi estigma de haber sido guardia, me tenían desconfianza, y entonces no logré ingresar al FER.

Inclusive, ya en el 1972-1973, cuando el Comandante Bayardo Arce y el Comandante William Ramírez andan en la Universidad, todavía legales, yo trato de ingresar, pero no me dejan entrar, y percibo que es por eso, por mi historial de guardia nacional.

**Mónica:** Y entonces, ¿cómo se da tu vínculo con la lucha?

**Modesto:** Bueno, la influencia estudiantil llega, y primero se involucraron mis compañeros de carrera. Ellos entran al Frente Sandinista y tienen confianza en mí. Ya ellos no tienen la desconfianza de que haya sido guardia, y entonces comencé a colaborar. Yo tenía una

gasolinera que era garaje de los vehículos que se ocupaban para hacer operativos. Cuando se terminaba el operativo, si salía bien, allá regresaba el vehículo a la gasolinera. Eran de la Tendencia Tercerista los que generalmente llegaban, y me usaban a mí como un colaborador de esa forma.

Después llegaron también de la Tendencia Proletaria; de repente se apareció un compañero que era Proletario y ése me pedía ayuda; entonces comencé a ser colaborador también de ellos. En esta ocasión los ayudaba transportándolos de un lado a otro. Comencé poco a poco a hacer contactos; así, ya me fueron conociendo.

**Mónica:** ¿Te acordás de los nombres de algunos de tus contactos?

**Modesto:** Yo me cuidé siempre de no preguntarles nada, simplemente yo sabía qué era lo que andaban haciendo y yo entraba con ellos y no les preguntaba más. Yo les decía: –Aquí estoy siempre. Yo era una persona que estaba abierta. El compañero éste era de Ciudad Sandino, era un compañero bajito, moreno, y sé que murió en el repliegue.

Posteriormente, Samuel Santos, también dueño de gasolinera en esa época, me fue conociendo y de repente, un día me dijo: –Ve, Modesto, necesitamos platicar con vos, y fue cuando me propuso el ingreso al Frente. Como todos conocen, Samuel era de la Tendencia GPP, entonces yo pertenecía a las tres tendencias. No había ningún problema. Entonces me introdujo con el Comandante William Ramírez “Aureliano”, y llegamos al acuerdo de que mi disposición era, por el momento, ayudar en lo mismo que venía haciendo, con la idea fija de usarme como piloto, que era lo que yo quería. Yo tenía que estar dispuesto en cualquier momento que hubiera un avión, para incorporarme a la guerrilla.

**Mónica:** Durante todo este tiempo, ¿te mantuviste activo como piloto?

**Modesto:** Sí, sí. Lo que pasa es que cuando salgo de la Guardia, tengo que vivir de algo; la Guardia no quería que yo tuviera licencia para seguir volando en la vida civil. Pero encontraron una salida, dijeron que me iban a dar licencia pero para que volara únicamente avionetas de un solo motor. En mi licencia se especificaba: únicamente para volar aviones pequeños. Entonces me dediqué a fumigar diez años; inclusive, ahí fue donde conocí a tu papá, fumigando los algodones en León.

Posteriormente, cuando tomé la decisión de estudiar, porque yo siempre quería seguir estudiando la Ingeniería, entonces me retiré y me dediqué sólo a dar entrenamientos; como era en aviones monomotor, no había ningún problema. Fue hasta en 1975, que yo terminé mi carrera de Ingeniero, que me dedico a volar nuevamente; entonces me dieron permiso como piloto de línea aérea, y pude realizar vuelos en aviones bimotores, de transporte comercial.

Me permiten volar aviones bimotores, hasta que en 1978 me secuestraron otros del Frente Sandinista que querían ir a Venezuela, y me secuestraron en El Bluff. Entonces ya nadie me creía. Ni los del Frente creían que me habían secuestrado, ni la Guardia creía que me había secuestrado el Frente. Si no que creían que me auto-secuestré. Y entonces me cortaron la licencia totalmente.

**Mónica:** Lo contás así nomás, Modesto, como si fuera cualquier cosa. Explicanos, ¿cómo es eso que te secuestran en el Bluff? ¿Quién te secuestró?

**Modesto:** Había una empresa de taxis aéreos, llamada Servicios Especiales, que tenía aviones muy buenos, muy lindos, bimotores, bien equipados y que eran para vuelos ejecutivos.

En esa ocasión, yo ando haciendo un vuelo de esa empresa. Fui a recoger a un norteamericano a Siuna, y lo llevé al Bluff. Debía regresarme de inmediato, y solo, pues no había pasajeros de regreso. Pero como yo disfrutaba con esos vuelos, me bajé del avión a descansar un rato, a dar una vuelta, a platicar. Cuando ya estoy decidido que ya me voy a ir, parece que esperaron ese momento, oigo unos gritos fuertes, vuelvo a ver atrás y veo que se están montando al avión tres muchachos y llevan de arrastrada al guardia que estaba ahí, cuidando la pista. Entonces con una Madzen que usaba el centinela, el guardia nacional, lo apuntaron a él y me apuntaron a mí.

Dejaron al guardia que iban apuntando junto conmigo, y me dicen: –Vámonos. Entonces yo inmediatamente hice eso. Vámonos, nos vamos. No me apunte sí –le dije yo, me pone nervioso. Entonces despegué y ahí en el aire, le pregunté: –Bueno, ¿para dónde vamos? –Vamos para Venezuela. No, hombre, con este avión no llego a Venezuela –digo yo, no tengo combustible, no tengo mapas, no tengo nada, no es así nomás la cosa. En el camino lo convenzo de que vayamos a San José de Costa Rica y ahí aterrizamos. El que cayó preso fui yo, ellos, quedaron libres. Estuve preso dos días; hasta que llegaron a traerme en avión y ya regresé.

**Mónica:** ¿Nunca supiste quiénes eran?

**Modesto:** Posteriormente sigo viendo a uno de ellos, porque dos murieron. Nombres no le puedo decir, porque no los recuerdo. El otro sí, es lisiado y tiene una pierna menos. En realidad que nunca le supe el nombre. Todavía sigo ayudándole al compañero que está vivo. Continuamente me encuentra, me busca porque está en malas situaciones. Realmente no le sé el nombre, nunca le he preguntado cómo se llama, porque me da pena.

**Mónica:** ¿Estás hablando del año 1978? ¿Eran del Frente realmente?

**Modesto:** Sí, eran del Frente realmente. Dos de ellos murieron, uno en el Frente Sur y uno aquí en Managua. Si me escucha el compañero lisiado, va a decir, ¿cómo es posible tanto tiempo y que no me sepa el nombre?

**Mónica:** ¡Ah! si nos estuviera escuchando el compañero, nos gustaría conocerlo para que cuente sobre este secuestro; yo por lo menos no lo conocía.

**Oyente:** Licenciada Loredo. Quiero preguntarle al Comandante Rojas si en el avión que se fue para Bluefields lo iba piloteando él; porque yo tengo una versión distinta que me dieron dos primos míos. ¿El avión quedó en Bluefields?

**Modesto:** Sí, el avión que secuestraron yo lo iba piloteando. No quedó en Bluefields, sino que aterrizamos en San José de Costa Rica, y ahí quedó.



**Loredo:** Es porque ahí en Bluefields cayó ese primo, y el otro está vivo, Comandante. Él se llama Santiago Mejía, pero sólo le decían “Gerardo”, su seudónimo. El otro murió, y se llamaba Efraín, pero el apellido no me acuerdo. ¿Se acuerda que uno era blanquito? Él está ahora en Nueva York, es mi primo.

**Modesto:** Sí, es cierto, Santiago se llamaba. Si está vivo, quiere decir que la información que tengo yo es errónea, porque para mí hubo dos muertos y un vivo que es el lisiado que me encuentro aquí.

**Loredo:** Es que lo dieron por muerto, salió en los periódicos y todo. Después lo buscamos y supimos que estaba en Costa Rica.

**Modesto:** Gracias por la información. Yo no estaba enterado de esto. Siguiendo con lo que les contaba, el asunto es que después de este secuestro, me cancelaron la licencia y yo paso como casi nueve meses sin volar.

**Mónica:** Si yo hubiera sido guardia, jamás lo hubiera creído tampoco, Modesto.

**Modesto:** No, si es que tuve la suerte de que cuando regreso de Costa Rica, me van a investigar; pero el oficial que me iba a investigar fue amigo mío en la Academia; entonces cuando me ve, me dice: – ¿Y qué te voy a preguntar? Si ya lo sé todo. Andate. Eso fue lo que hicieron; me dejaron libre, pero ya no pude seguir volando.

**Mónica:** Entonces vos estabas en ese momento colaborando con todas las tendencias del Frente. Para vos no había diferencia, vos lo que querías era estar metido en la lucha con una profunda convicción anti-somocista. Entonces, ¿cuándo se te plantea la primera operación, ya como piloto? ¿Quién te la plantea y en qué consistió?

**Modesto:** Yo estaba siempre esperando, esperando, esperando, y yo decía, ya nunca me va a llegar el turno. Hasta que al fin, el 15 de junio, la fecha no se me olvida porque es mi cumpleaños, de 1979; de repente, muy de mañanita golpean a la puerta de mi casa, y llega un muchacho moreno, delgado, bajo; después supe que se llamaba Justo Rufino Garay.

Entonces Justo Rufino me dice: –Ve, ¿vos sos Modesto? –Sí, yo soy Modesto. –Dice “Aureliano” que te vayás conmigo. Yo comprendí inmediatamente qué cosa era. Sólo me fui donde mis hijos, mi esposa, y entonces les dije: –Me voy. ¿Para dónde? ¿Qué vas a hacer? –me decían. –Ya me voy. Sólo agarré mi maletín, que ya lo tenía listo desde hacía meses con los mapas de Centroamérica, con todo lo que se necesitaba para volar, y me fui.

**Mónica:** Entonces vos, en ese momento ya estabas clarísimo de cómo estaba desatada toda la guerra en todo el país, y que ya en realidad sólo faltaba el elemento aéreo.

**Modesto:** Sí, inclusive, que se hubiera usado antes con muy buena ventaja, amplia, para abastecer los distintos puntos. Yo conocía muy bien Nicaragua, conozco pistas y todo lo que podía haber, pero no se pudo. Entonces mi problema ahí, mi preocupación, era que se terminara

todo y yo no pudiera haber entrado.

Entonces fui al Estado Mayor que tenían aquí, en los barrios orientales. No te pude ver entonces, porque no estabas en ese momento cuando llegué. Justo Rufino me metió por una ruta que ellos tenían, fui a dar la vuelta por la costa del lago. Llegué allá y estuve esperando hasta que por fin llegaron el Comandante William Ramírez y el Comandante Joaquín Cuadra, juntos. Entonces le dije William: –Ve, aquí está el hombre. Me quedó viendo el chele de pies a cabeza y después de un momento dijo: –Está bien, pues, que se vaya.

Entonces yo le dije: –Bueno, aquí estoy listo ya. – ¿Ya estás listo, listo, completo? –Listo, aquí estoy todo. Entonces me dice William: –Andate pues. – ¿Para dónde? –Te vamos a dar unos teléfonos para que te vayás a Costa Rica; cuando llegués, llamás y ahí te van a llegar a recoger. –Entonces, ¿en qué me voy? En mis cuentas me iban a llevar. Ése es problema tuyo –me dicen. Robate un avión –me dijo William Ramírez.

A mí se me iluminó la cabeza en determinado momento. Pues, si es cierto, pensé, ¿y cómo me voy a ir? No me voy a ir, digamos, por el aeropuerto. No me voy a ir por veredas, solo, solito yo, si no conozco nada. Tiene que ser en un avión. No hay de otra, pensé. Bueno, planeé en la mente cómo hacerlo. Tenía un compañero que después se nos volteó, se volvió enemigo acérrimo de nosotros; pero entonces él me acompañó, llevándome, hasta que le dije: –Bueno, aquí me quedo. Me voy solo.

Esto fue al día siguiente, el 16 de junio. Muy de mañana agarré una pistola 38 que tenía, la metí debajo del motor para pasar los retenes, porque había muchos retenes para llegar al aeropuerto Los Brasiles. Hombré, suertemente pasé bajo la excusa de que le llevaba comida a un amigo, cuando en realidad en mi mente llevaba la idea de robarle al amigo un avión. Al amigo, dije, me lo voy a encontrar, conozco esos avioncitos. Y me voy ahí, pues. Pero sucede que, cuando llegué, a todos los aviones les habían quitado las hélices, o un pin, o les habían puesto un tractor enfrente, para que no los movieran. O sea todo estaba amarrado para que no fuera posible llevarse ningún avión de ahí. Pero como yo digo claramente: cuando las cosas van a suceder, suceden.

Estoy ahí viendo qué hago, pensando ahora tengo que regresarme de aquí y ¡otra vez pasando todos los retenes!, cuando aterriza un avión bimotor, era del INFONAC, un Cesna 3-10. Aterriza, ¡bum! y se parqueó. Entonces, de repente, pasa un jeep a toda velocidad, y vuelvo a ver, y veo que son los hombres que se bajaron del avión. Los estoy viendo, ¡me están dejando el avión solo!

Entonces me fui y le digo al amigo que está ahí: –Mirá, voy a ir allá a la torre. Esperame, voy a ir con vos –me dice. Y pienso, ¡ala! ¿Qué va a hacer éste conmigo, a la orilla del avión? Y está un guardia cuidando el aeropuerto, un hombre calmón, tranquilo. Entonces le digo yo: –Ve, ¿quiénes son éstos que vinieron? Son los del INFONAC –me dice. Mirá –le digo– voy a ver el avión. –Ta bien, andate, Rojitas rojita, andá, velo. Y yo fui a examinarlo y lo examiné.

**Mónica:** Pero él ya te conocía.

**Modesto:** Ya me conocía, sí, ya me conocía. Entonces, noto que ni la puerta había quedado con llave, ni necesitaba llave para encender el motor. Ya todo estaba listo. Sólo me bajé, saqué la pistola, encañoné al hombre, a los dos y les digo: –No se me muevan, y vos te vas conmigo, le digo al guardia que estaba con un walkie talkie. Todas las tropas de la Guardia que hacían patrulla tenían como punto de refresco el aeropuerto, y había como cien guardias a unos cien metros de la torre de control.

**Mónica:** Claro, y tenías que llevarte al guardia porque si no, él hubiera avisado.

**Modesto:** Él hubiera avisado, sí. Entonces simplemente lo monté ahí. Menos mal que el hombre no me salió violento, sino que tranquilo; y entonces encendí los motores y comencé a correr desde frente a la torre, despegué como en un tercio de la pista y me fui. Cuando iba saliendo, oí los balazos que me estaban tirando. Y así pues, así fue la incorporación. De tal manera que, me encuentro que cuando se da el vuelo en que me llevo el avión y me voy para Costa Rica para incorporarme, yo tenía nueve meses sin volar.

Llego a Costa Rica, pero el problema es que se me estaba terminando el combustible. Entonces me metí en cualquier pista que consideré más bonita y que tenía un hangar, porque mi idea era que la avioneta sirviera, que nos sirviera. Que no se destruyera la avioneta y, sobre todo, que quedara para el Frente, para hacer misiones. Ésa era mi idea. Entonces conseguí ver una que tuviera un hangarcito y la metí dentro del hangar.

Al cuidador que estaba, le digo: –Ahí vengo, voy ahí, ¿cómo hago para ir a San José? Ahí nomás está la carretera, camine –me dice. Como unos dos kilómetros caminé. Llegué, era una parada y me quedo. Y ahora, ¿para dónde voy? ¿Dónde estoy? ¡Si yo no sabía ni dónde estaba! Entonces de repente se para un bus y vuelvo a ver así y, no van a creer a quién me encuentro: a Manuel Espinosa Enríquez.

Venía allá, sentado atrás; y me quedaba viendo y yo lo quedaba viendo, y me quedaba viendo y lo quedaba viendo, y así caminamos todo el trecho a San José. Yo me paraba en cada parada para hablar por teléfono y nunca me contestaban los teléfonos. Cuando llego a San José, le digo: –Manuel; porque yo lo veía en su famoso *Extravisión* y entonces agarré confianza. ¿Cómo hago para llamar? Fijate que llamo, me dieron unos teléfonos y no los contacto. ¿Para dónde vas? –me dice. –Yo no sé ni para dónde voy, pero yo vengo a hacer contacto aquí con el Frente. Ah, bueno, esperame pues –dice. Y así fue, me llevaron ya para contactarme.

**Oyente:** Julio López. Quería saludar, aunque sea así de lejos, a Modesto. Me llena de mucha emoción lo que él está compartiendo, porque en la historia de lucha de nuestro pueblo tenemos muy pocos ejemplos de nicaragüenses que con todo y mochila se pasaron al bando de la revolución, y que se convirtieron además en verdaderos héroes de la lucha del pueblo de Nicaragua. Modesto, con toda su modestia, es uno de los héroes vivientes del pueblo nicaragüense, un ciudadano ejemplar, y sabemos que sigue haciendo lo que tiene que hacer. Llamaba para saludarte con cariño.

**Mónica:** Modesto, contanos sobre las acciones de abastecimiento en las que participaste.

**Modesto:** La misma noche que llegué, se movilizaron para conseguir un avión. Recuerdo muy bien que Paúl Atha me acompañó y fuimos a comprar el avión la misma noche. Ahí nomasito lo comenzamos a desarmar porque era un avión que servía para tomar fotografías, un bimotor Cesna, y entonces, al quitarle la cámara, nosotros suponíamos que los sacos llenos de municiones iban a salir por el hoyo.

Cuando ya habíamos quitado la cámara, nos dimos cuenta de que no pasaba ningún saco. Bueno, ahí comenzó el retraso. Estaba supuesto que íbamos a traer municiones para la resistencia de Managua y que iban a estar encendida las fogatas a lo largo de la rotonda de Bello Horizonte, de norte a sur, y que íbamos a llegar más o menos a la una de la mañana.

De retraso en retraso, salimos ya a las cuatro de la mañana; de tal manera que cuando llegamos aquí a Managua las fogatas eran nada más humo. Pero nos señalaron bien y llegamos en pleno día. Como puede observarse, Bello Horizonte queda cerca del Aeropuerto, pero igual nos lanzamos. Venía conmigo, de copiloto, el compañero Francisco Emilio Miranda, y venía de tercero el compañero Eddy Brenes, un muchacho jovencito como de unos 16 años, de Granada, que era el encargado de tirar los sacos. Este muchacho murió posteriormente como piloto de helicóptero en un accidente en una misión de guerra, como cuatro años después.

Bueno, llegamos, estaban las fogatas, las de humo, y comenzamos a tirar los sacos. Eso fue exactamente el 17 de junio, amanecer del 17 de junio. La Comandante Mónica Baltodano, que estaba en la resistencia aquí, puede dar fe de si les sirvieron o no les sirvieron.

**Mónica:** ¡Sin duda! Modesto, si no, no hubiéramos podido llegar resistiendo hasta el 27, que se dio el repliegue. Recuerdo que pedíamos sobre todo municiones para los combatientes populares, que eran los primeros a quienes se les terminaron, tiros 22, de escopetas, y también de FAL, de carabinas. Aunque muchas no nos sirvieron porque cayeron aplastadas, ya que algunos de los tenamastes se rompieron antes de caer.

**Modesto:** Lo que pasa es que la protección que traían era poroplast ¡nada más! Entonces, hicimos prácticamente tres misiones, y ahí en la última misión, se llegó a la conclusión que las municiones en un cincuenta por ciento se perdían. La Guardia comenzó a rastrear los vuelos y a afinar la puntería, y en los últimos vuelos nos tiraron cohetes. Yo venía con Armengol Lara de piloto y yo como copiloto<sup>2</sup>.

**Mónica:** Armengol es el que había desertado de la Guardia.

**Modesto:** Exactamente, había desertado de la Guardia, tiró cohetes en la Fuerza Aérea y después se fue con un Push and Pull para San José, Costa Rica, donde se incorporó al Frente. También Agustín Román Maradiaga, que volaba para La Nica; Manuel Porras y Octavio Ocampo, que eran tres pilotos que secuestraron un avión de La Nica y lo desviaron hacia Costa Rica. Entonces ellos también se incorporaron a la lucha con nosotros. Ellos llegaron a Costa Rica unos cuatro días después que yo.

En ese secuestro el piloto era Octavio Ocampo, el copiloto era Román, y el ingeniero de vuelo era un peruano. Porrás iba como tripulante extra, pero su misión era apoyar a Román, para obligar al piloto a desviarse a Costa Rica. Román venía con los controles del avión. Porrás iba como visitante de cabina, e intimidaron a Ocampo, que no estaba dentro del plan; luego se sumó por la fuerza de las circunstancias.

**Mónica:** Me ha comentado el Comandante Henry Ruiz, que uno de estos pilotos lo trasladó de Costa Rica a una pista de Sébaco en julio de 1979. Y que ese piloto después se fue a la Contra. ¿Tenés información de quién era y cómo se fue a la contra?

**Modesto:** Él se llamaba Agustín Román Maradiaga. Quedó trabajando con nosotros hasta 1982, llegó a ser Gerente General de Aeronica; luego Paul Atha, quien era Ministro de Transporte, lo quitó de gerente. Paul Atha lo quitó porque Agustín, basado en su poder como Gerente General, hizo un arreglo legal para usar unos aviones de un gringo de Miami que él conocía anteriormente. Eso no le pareció al Ministro porque considero que era un libretazo y le mandó a pedir la renuncia de la gerencia. Él la entregó y se quedó volando como piloto. Pero después lo comenzaron a acosar. Fue un acto de intolerancia, de los errores que se cometieron.

Se fue para Miami, y luego apareció en ARDE, Alianza Revolucionaria Democrática, reclutado por Edén Pastora en 1983. En ese año vino a bombardear a la Fuerza Aérea Sandinista (FAS) y tiró varias bombas que cayeron en los hangares en la zona del tanque de combustible y otras sobre Aeronica. La hipótesis es que, como él iba volando bajo la onda expansiva de la última bomba que él tira, esto lo hace entrar en descontrol, se estrella contra la torre y ahí muere.

**Mónica:** Además de abastecimiento de municiones sobre Managua, hicieron operaciones ofensivas, dejando caer bombas sobre algunos objetivos. Contanos.

**Modesto:** Fue en esos días. Yo no sé si ustedes ya se habían ido en el repliegue. Se hizo un operativo para bombardear el aeropuerto y, al mismo tiempo, el Búnker de Somoza. Se destinaron tres aviones para eso. Dos aviones teníamos la orden de bombardear el aeropuerto y el otro su misión era el Búnker y demás instalaciones de la Loma de Tiscapa. Salimos juntos de Liberia. El que bombardearía el Búnker, lo piloteaba César Rodríguez, quien era un panameño que se le pagaba por vuelo; y los otros dos eran Román, de copiloto y yo de piloto; en el otro, Porrás y un piloto tico, supuestamente de Edén Pastora, se llama Julio Romero. Ése posteriormente cayó preso en El Salvador, trasladando armas a los compañeros del Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN). Eran unos morteros.

**Comentario de la autora:** En las cronologías oficiales, se habla de un bombardeo realizado el 20 de junio del 79 por la Escuadra *Carlos Ulloa*, detallando el lanzamiento de bombas sobre el Batallón Blindado y el Búnker de Somoza, lanzando veintiocho bombas de cincuenta libras. También se habla de otro ataque realizado el 7 de julio a las instalaciones de la Fuerza Aérea somocista.

Modesto no tiene claras las fechas en las que estos tres aviones realizaron el bombardeo, pero le parece que 20 de junio era muy pronto para los pilotos mencionados, que empezaron a articularse después del 15 de junio. Entre el 18 y el 27 de junio, que fue el repliegue, realizan tres vuelos de abastecimiento a los barrios orientales, y no recuerda la fecha del ataque.

•

**Mónica:** ¿Qué otras operaciones realizaron después que nos tiraron los grandes tenamastes de tiros en los barrios orientales?

**Modesto:** Cuando analizamos que los resultados de las descargas sobre Managua eran pobres, con mucha munición perdida y un riesgo muy alto, creo que eso ayudó a tomar la decisión del repliegue, porque se vio que no había mucha efectividad al lanzar los paquetes de tiros en vuelo. Lo realmente efectivo era aterrizar para poder entregar las municiones y el armamento inmunes.

Posteriormente nos dedicamos a buscar lugares adecuados para aterrizar. El siguiente lugar en que aterrizamos, me acuerdo bien, fue en León; aterrizamos en la carretera de León a San Isidro, ahí en unos pedazos de carretera, ¡hasta le pusieron luces! Aterrizamos de madrugada, iba conmigo Octavio Ocampo, quien ya murió, y ahí entregamos enterito todo, municiones y armas.

Ya se vio la ventaja y entonces, propiamente, comenzamos a usar tramos de carretera. Otra entrada muy buena que se hizo fue la de Piedra Quemada, ahí aterrizamos de mañana también. Ya se iba todo el mundo decepcionado, creyendo que no íbamos a llegar. En esa ocasión volaba con Manuel Porras, aterrizamos y entregamos todo intacto. Sobre esta bajada a Piedra Quemada, nos hicieron una filmación que aparece en un documental. Ya después, hasta cañones traíamos, y aterrizamos ahí entre Jinotepe y Diriamba.

**Mónica:** Y también se llevaban heridos. Recuerdo a un muchacho de la toma en Jinotepe, Martín Castellón Ayón, cuyo seudónimo era “Paco”, iba gravemente herido.

**Modesto:** Sí. Me acuerdo muy bien que murió en el avión, aterrizando en Costa Rica. Él era un hombre alto, blanco, flaco. Cuando aterrizamos, expiró; nos dio mucho pesar.

Entonces abastecimos los distintos frentes de guerra, se abastecía por el norte. Todo dependía de las fuerzas, dónde estuvieran y fue muy efectivo realmente. En esas misiones volábamos día y noche. Hacíamos a veces hasta tres misiones en la noche, yendo y volviendo, yendo y volviendo.

**Mónica:** ¿Nunca aterrizaste en la carretera entre Diriamba y La Boquita?

**Modesto:** Sí, a la orilla de La Pradera. Ahí aterrizamos, era bien fregado porque tenían unos cables de alta tensión en la cabecera, y a la izquierda estaba La Pedrera, que es un abismo, prácticamente un hoyo. Ahí hubo un accidente. Traían al Comandante Núñez después de una reunión de la Dirección Nacional Conjunta en Costa Rica. Se le terminó la carretera a Manuel Porras, precisamente, y no tuvo más que darle vuelta al avión y ahí quedó, ahí terminó el avión. Pero salieron indemnes todos.

**Mónica:** También nos contaba Guillermo Sánchez, un compañero de Masaya, que en el lugar conocido como Motel Las Flores, también hubo un problema con un avión y entonces lo quemaron.

**Modesto:** El problema ocurrió ya cuando había aterrizado. Ese día estuvimos trasegando mal, perdimos dos aviones el mismo día. Ya estaban las fuerzas replegadas en Masaya y necesitaban municiones y armas.

Ese día me acuerdo muy bien que fue un día terrible. Sucede que vienen y aterrizan; en ese avión venía Armengol Lara con un panameño, y entonces, a los muchachos se les metió que tenían que aterrizar frente a la fábrica INCA. Nosotros decíamos: –No, hombre, no, el aterrizaje es en la parte que va del Motel Las Flores para los pueblos. Pero bueno, entonces les dijeron que cortaran las ramas de los árboles se han fijados que hay muchos árboles ahí. Entonces ellos vinieron y sólo les quitaron el follaje, las ramitas y dejaron las grandes ramas peladas. ¿Qué pasó?, que cuando el avión aterrizó, pegó el ala contra un tronco de esos y ahí terminó.

Después venía el Capitán Porras, Manuel Porras, con otro avión; pero ése ya venía con la idea de que no les iba a hacer caso, que él iba aterrizar en la parte frente al Motel Las Flores; pero como era de madrugada, la visibilidad era muy pobre, así que pegó la rueda del tren de aterrizaje con un cable de alta tensión que había ahí y eso lo derribó. Ahí nomasito creyó que iba a llegar la Guardia, entonces él mismo le pegó fuego al avión.

**Mónica:** En general, eran aviones pequeños, ¿de dónde sacaban tantos aviones?

**Modesto:** Yo no sé de donde se conseguían; pero sirvieron, eran buenos. Eran aviones bimotores que cargaban con unas dos mil libras, pero eran buenos para lo que queríamos, que aterrizaran en pedazos de carretera; era lo ideal.

**Oyente:** José Figueroa. Buenos días, quería hacerle una pregunta a Modesto para salir de una duda que tengo. En julio, cuando la toma de León, hubo un operativo para meter a la Junta de Gobierno por avión. En uno de los viajes entró Daniel Ortega, Tomás, un compañero cubano de sobrenombre “El Moro”, un compañero panameño que era un escolta que le había asignado el General Torrijos al Comandante Daniel, y yo tuve el honor de venir con el grupo también; pero no recuerdo si era Modesto o era Porras el que venía manejando ese avión.

Además nos pasaron unas cuantas anécdotas en la entrada a León, porque hubo una mala coordinación y atacaron el avión. Bueno, fue un lío eso. Yo quería aprovechar que Modesto está ahí para que nos explique si algo tuvo que ver él con eso.

**Modesto:** Bueno, ése fue uno de los últimos vuelos que se hicieron. Entiendo que por razones de seguridad se escogieron aviones, no de los que andábamos nosotros en la runga, para transportar heridos, municiones y armas. Eran sólo para eso. Entonces alquilaron aviones para traer a la Junta de Gobierno y a otras personalidades, y los trajeron con pilotos ticos. Nosotros, los nicaragüenses, veníamos de copilotos para enseñarles dónde quedaba León, cuál era la pista, cómo eran las mejores entradas. Entonces nos dividimos y, posiblemente, el vuelo al que se refiere, tiene que haber sido Porras, porque yo venía en el vuelo en que venía doña Violeta, y

otros miembros de la Junta de Gobierno. Eran varios vuelos.

**Mónica:** Las misiones que realizó este grupo de compañeros aviadores, de los cuales Modesto es pionero, fueron fundamentales en la lucha contra la dictadura. Es claro que la Guardia somocista siempre fue superior en armamento y municiones. La nuestra fue una guerra irregular; pero sin los vuelos de estos osados pilotos, las cosas hubieran sido mucho más difíciles. El abastecimiento de armas y municiones nos permitía conservar las posiciones tomadas, mantener la ofensiva, moralizar a los combatientes y evacuar a los heridos más graves.

Este hombre humilde, hijo de los indios sutiavas, que logró con su esfuerzo coronar su sueño de piloto sin abandonar sus valores y principios, es realmente un ejemplo para la juventud. No sólo fue piloto, como quería desde niño, viendo bajar y subir los aviones en el Aeropuerto Godoy, hizo algo más importante: ser piloto y soldado de la lucha revolucionaria y contribuir a la liberación del yugo dictatorial. Falta que se cumplan muchos otros sueños compartidos, el de una Nicaragua con justicia social, una Nicaragua sin explotación. Y en éstos, también está empecinado Modesto, ya a sus sesenta años, siempre sirviendo. ¿Con qué mensaje final querés despedirte Modesto?

**Modesto:** El mensaje que yo dejaría al pueblo en general, en especial a los jóvenes, es que el FSLN y el sandinismo han demostrado con hechos su vocación por el pueblo pobre, que definitivamente nos merecemos un futuro mejor. Pero también mi mensaje va a la cúpula dirigente del Frente Sandinista, para que pensando en grande, pensando sobre todo en los que dejaron su vida, su sangre por la revolución, tienen ellos un compromiso que no se limita simplemente al bienestar de unos pocos, sino al bienestar general del pueblo, y que tienen que luchar tremendamente para que logremos la credibilidad de este pueblo, que es la gente que hemos perdido.

1 de julio de 2000



## **NOTAS**

1 Efectivamente, antes de convertirse en un hombre poderoso, Somoza García se desempeñó como inspector de trabajos ilegales en los “limitadores”, que desconectaban la energía si los vecinos se excedían del consumo contratado. Había quienes se conectaban ilegalmente y, detectarlo, era tarea de los inspectores.

Luego, Somoza fue inspector sanitario de la municipalidad de León, la cual había emitido una ordenanza en que se obligaba a los vecinos a que limpiaran los excusados o letrinas, rociándolos con un desinfectante llamado creolina. Somoza revisaba excusados para constatar, por medio de su olfato y una lámpara de mano, el cumplimiento de dicha ordenanza. (*La Estrella de Nicaragua*, Edición 392, noviembre 15 de 2008).

2 Armengol Lara, piloto de la Fuerza Aérea de Somoza, se desertó el 14 de junio de 1979; lanzó unos cohetes sobre la propia Fuerza Aérea y se fue a Costa Rica, donde se integró a las fuerzas sandinistas.