

REPORTAJE

El héroe de San José de La Fuente

ERNESTO VILLALOBOS

A las tres de la tarde de aquel julio de guerra, el joven de quince años Mario Andrés Martínez sacaba a pastear al ganado de su padre a las colinas cercanas a San José, cuando vio en el aire a un avión en llamas a punto de estrellarse. Atrás lo seguía otro que le disparaba.

Martínez pensó que la máquina impactaría en la población, pero en el último momento la nave aceleró y se precipitó contra una elevación desdoblada en el costado norte de la villa. Martínez dejó el ganado y corrió al lugar del siniestro.

Ahí, mucha gente, que se le había adelantado, presenciaba los restos incendiados del caza. "El fuego hizo estallar toda la munición de las ametralladoras del avión, no sé cómo no murió más gente ese día", recuerda Mario, quien ahora es el alcalde de ese pueblo.

Los habitantes intentaron apagar las llamas que consumían el cuerpo del piloto de aquel avión de bandera salvadoreña, capitán Reynaldo Cortez. Desde ese día, 17 de julio de 1969, San José lo adoptó como héroe: "El haber entregado su vida por el país es razón suficiente para que se le considere no sólo nuestro héroe, sino de todo El Salvador", argumenta el alcalde.

Segundos antes y a unos kilómetros, otra máquina de la FAS, pilotada por el mayor Francisco Zeceña, había sido derribada. Así se desarrollaban las acciones bélicas entre El Salvador y Honduras, en "La Guerra de las 100 horas", que habían empezado sólo dos días antes, el 14 de julio de 1969.

TENSIONES DIPLOMÁTICAS

A principios de julio, las tensiones entre ambos países, a raíz de supuestas violaciones a los Derechos Humanos a salvadoreños residentes en Honduras, crecían hasta el punto en que el gobierno de Fidel Sánchez Hernández rompió relaciones. La guerra era inminente y el análisis de correlación de fuerzas daba sus resultados.

La mejor arma de los hondureños era su fuerza aérea. Según el capítulo "La guerra de las 100 Horas" del documento "La Historia de la Aviación",

El 17 de julio de 1969, en plena guerra contra Honduras, dos aviones caza de la Fuerza Aérea Salvadoreña (FAS) fueron derribados en el departamento de La Unión. Uno de ellos, pilotado por el capitán Reynaldo Cortez, se estrelló en San José de La Fuente. Según la población el piloto sacrificó su vida para no chocar contra la villa. Así murió el aviador y nació a la historia la leyenda de un héroe.

escrito por el capitán Douglas Cornejo, la Fuerza Aérea Hondureña (FAH) superaba en tres a uno las aeronaves de El Salvador.

El objetivo, a partir de la información, estuvo claro: para ganar una virtual guerra, la FAS tendría que inhabilitar los aviones de Honduras en tierra. Así se convocó a pilotos civiles y reservistas, entre ellos el capitán Cortez, para realizar un ataque sorpresa que destruyera los aviones enemigos.

Para ese entonces, Cortez trabajaba fumigando campos de algodón en su avioneta. El teniente coronel Adrián Panameño, compadre de Cortez y veterano de aquella guerra, recuerda que su colega fue de los primeros en presentarse.

"Le decíamos el 'loco Cortez', por-



LA MILICIA EN LA SANGRE

Reynaldo Cortez nació en San Salvador el 13 de marzo de 1939. Sus padres fueron Esperanza Menjivar de Castro y el teniente coronel Salvador Cortez Castro. La influencia de su padre militar hizo que se interesara por las armas.

A los 17 años, ingresó a la Escuela Militar y se graduó de Subteniente en 1959. Ese año se interesó en los aviones de combate y se enlistó como alumno de la Fuerza Aérea Salvadoreña. En 1960, se trasladó un año a la Base Aérea de Randolph, en San Antonio Texas, Estados Unidos, para especializarse como Piloto Aviador. El 1 de octubre de 1964, fue nombrado Piloto Aviador del grupo de combate y en 1965 Comandante de Patrulla.

En 1967, fue ascendido al grado de Capitán y en 1968 lo nombraron Comandante de Escuadrilla del grupo de combate. Ese cargo ocupó hasta el día de su muerte el 17 de julio de 1969. En "La Guerra de Las 100 horas" participó, en su avión FG-1D Corsario, en cinco misiones de bombardeo y ametrallamiento, cuatro de protección aérea y una administrativa.



El capitán Reynaldo Cortez posa, antes de la guerra contra Honduras, con el personal aerotécnico que se encargaba de dar mantenimiento a los aviones.

FOTOS EDV/MAURICIO CASTRO/FRANKLIN RIVERA

REPORTAJE

FAS 220

que era muy impetuoso, le gustaba hacer acrobacias difíciles en el aire y en tierra con su motocicleta BSA", recuerda. El piloto era el único que se atrevía a entrenar combate aire-aire con "bala viva". Su compadre relata cómo amarraba a la cola de su avión un gran círculo de madera para que sus compañeros lo ametrallaran en el aire con balas verdaderas. "Sólo él se atrevía a hacerlo", remata.

EL DÍA "D"

Así pilotos civiles y militares se prepararon para el combate. La decisión se tomó y se fijó el día 14 de julio de 1969 para lanzar una ofensiva aérea contra Honduras. El Alto Mando de la FAS señaló que el ataque se realizaría al crepúsculo. Esa hora les daba el escudo de la oscuridad y, además, le impedía reaccionar a Honduras hasta el amanecer del siguiente día. Pero la mejor arma, según los militares, era el factor sorpresa. No se había declarado la guerra oficialmente, por lo que la inteligencia hondureña no esperaba la ofensiva aérea.

El día y la hora llegó. Veinte aviones civiles acondicionados para combate y treinta naves militares encendieron sus motores a las 4:00 de la tarde. Se enfilaron en las pistas 30 y 08 de Aeropuerto de Ilopango, pero una orden de última hora detuvo la misión. Esperaron una hora más y a las 5:00 se ordenó a los aviones despegar para atacar ocho objetivos en territorio hondureño. Todas las aeronaves debían mantener las luces apagadas y nadie debía utilizar las radios para no alertar al enemigo.

Cinco aviones FG-ID Corsario se dirigieron a bombardear el aeropuerto de Mesa en Honduras, una de sus principales terminales aéreas. Entre ellos volaba Cortez como líder, y como "ala", el mayor Zecaña.

Después de volar por varios minutos, se encontraron con una intensa nubosidad, la inseguridad se apoderó de los pilotos. De repente, cuando pensaban en regresar el cielo se despejó y vieron las luces del aeropuerto. Descargaron sus bombas y sus municiones sobre el objetivo y regresaron a la base.

Según el piloto Panameño, no encontraron la totalidad de los aviones de la FAH. Por lo que no lograron inhabilitar a la flotilla de combate hondureña.

MÁS MISIONES

El 15 de julio, la noticia del ataque sorpresivo de la FAS sobre Honduras se sabía en toda América y se esperaba el contraataque. A las 5:00 a.m. dos aviones bombardearon la Base Aérea de Ilopango.

A esa hora, una misión de seis aviones Corsario acababa de despegar para atacar el aeropuerto de Toncontín en Tegucigalpa. Cortez iba al mando y vio el ataque enemigo desde su avión. El silencio de la radio se rompió: "pido permiso para lanzar mis bombas al Lago de Ilopango y atacar al enemigo", dijo indignado Cortez. Pero la voz del puesto de mando en tierra le



La población de San José de La Fuente, departamento de La Unión, construyó un monumento en honor del Capitán Reynaldo Cortez.

ordenó que siguiera con su misión.

La flotilla siguió hacia Honduras y bombardeó Toncontín. En el ataque, un avión hondureño entabló combate aéreo con las naves de la FAS. Cortez respondió al fuego y lo derribó. Fue el único avión derribado por la FAS en un combate aire-aire.

El Capitán siguió su ataque y destruyó la torre de control de la terminal aérea, como lo relata "La guerra de las 100 Horas": "Cortez continuó el bombardeo con una peligrosa picada hacia la torre de control y los tanques de combustible. Pero el fuego antiaéreo destruyó la parte trasera del empanaje y la batería de su avión".

La dañada aeronave se separó de la formación y enfiló sus armas contra la Casa Presidencial hondureña. El piloto bombardeó sin éxito la sede de gobierno. Una de sus bombas no estalló. Sin municiones, se incorporó a la formación y regresaron a su base de San Andrés, departamento de La Libertad.

Aterrizó su nave averiada, el Corsario matrícula FAS 220, y le asignaron otro caza. Su compadre, el teniente coronel Panameño regresaba de combate con su avión C 47. "Cuando bajé, lo encontré orinando en el lado de la llanta de un avión. Me vio y me dijo: Compadre, por poco me matan estos hijos de

puta, pero me bajé a uno".

La noche de ese día, los dos pilotos regresaron a la base de Ilopango. Después de la cena, Cortez visitó a su Panameño y lo invitó a lavarse la pólvora del combate del día con un par de cervezas.

Los dos pilotos escaparon a un bar en el centro de San Salvador, se to-

El avión que voló el capitán Reynaldo Cortez fue dañado en el ataque contra el Aeropuerto Toncontín en Tegucigalpa, Honduras. Aunque los daños fueron serios, la máquina se reparó y volvió a volar.

Los años pasaron y ahora el paradero de esa pieza histórica es un misterio. Por un tiempo, ese aeroplano matrícula FAS 220 permaneció a la entrada del Teleférico en el Cerro de San Jacinto.

Después se exhibió en el Aeropuerto Internacional de El Salvador y a principios de la década de los noventa, supuestamente, se vendió. El teniente coronel José Corleto sostiene que el avión que se mantuvo en exhibición no es el original, "el verdadero lo vendieron y se lo llevaron volando del país", afirma.

El Corsario sirvió de emblema en muchos actos de la Fuerza Aérea como lo atestiguan los registros de fotos en el Museo de la FAS. El mayor Francisco Zecaña, compañero de Cortez durante la guerra, acusa al coronel Leonel Lobo de haber vendido la nave. "Es una lástima que se venda de esa manera nuestra historia", protesta. En la actualidad, nadie sabe el paradero del avión que originalmente piloteó Cortez.



El Corsario FG-ID, que se supone voló Cortez, permaneció por muchos años en el Teleférico de San Jacinto. Ahora, no se sabe su paradero.

REPORTAJE



El verdadero avión de Cortez, matrícula FAS 220, aparece en pleno vuelo pilotado por el capitán durante entrenamientos retinarios de la FAS.

maron un par de cervezas y regresaron a la base. "Esa fue la última vez que lo vi con vida", afirma su compadre.

EL 17 DE JULIO

El tercer día de combate se pintaba igual a los demás. Los pilotos se reunían a esperar sus órdenes para bombardear algún objetivo o dar apoyo a las tropas en tierra.

El grupo de cazas fue designado a dar protección al puente sobre el río Guasacorán que servía de unión entre los dos países. La misión se designaba a parejas de aviones y pilotos. El ahora mayor Francisco Zeceña fue designado como "ala" del capitán Cortez.

"Gracias a Dios me asignaron como líder a un piloto como él, porque era muy valiente en el combate. No le tenía miedo a la muerte", afirma. Ambos pilotos almorzaron juntos, antes de cumplir su asignación. "Voy a comer bien. Así, si me matan, voy bien

comido", le dijo Cortez a Zeceña.

Alas dos de la tarde, despegaron para cumplir su misión. En la formación de combate, el Capitán era el líder. Tres cuerpos de avión volaban debajo de su ala derecha y ligeramente atrás lo acompañaba Zeceña. Esto permitía a los dos pilotos cubrir su ángulo muerto (ángulo que no cubre la visión del aviador) en caso de un ataque.

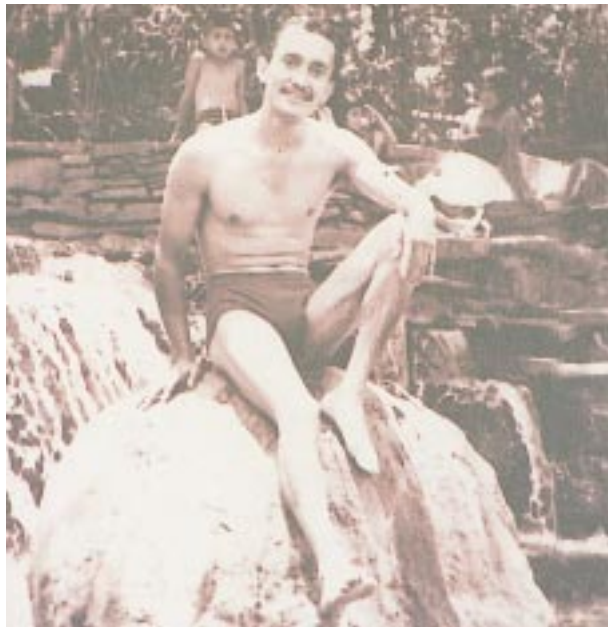
"Volábamos una elíptica sobre el río para asegurarnos que no dinamitaran el puente. Después de varias rondas, nos dirigíamos al sur a velocidad crucero", relata Zeceña. La tranquilidad del ambiente indicaba que sería una misión sin disparos.

NACE EL HÉROE

Alas tres de la tarde, una explosión sorprendió a Zeceña en pleno vuelo. El motor de su avión lanzaba humo y vio que su ala derecha se desquebrajaba, "no puedo olvidar el ruido de las cananas de munición desenrollándose y cayendo al vacío", dice.

Dos aeronaves hondureñas detectaron a Zeceña y a Cortez. Un avión enemigo se separó de su formación y se desprendió en picada. Tomó elevación en el ángulo muerto inferior del Corsario de Zeceña y lo ametralló de abajo hacia arriba. Las balas de 20 milímetros impactaron en el motor y el ala derecha del avión. Zeceña advirtió que se estrellaría. Abrió la burbuja de su cabina y se lanzó en paracaídas, no sin antes advertirle a Cortez que le habían dado. "El equipo de radio no servía y lo más seguro es que no me oyó. Todo pasó en segundos", rememora.

En la misma maniobra ascendente, después de ametrallar al primer Corsario, el avión hondureño se posicionó en el ángulo muerto superior de-



El pueblo de San José de La Fuente ha colectado fotos de su héroe para rendirle tributo cada 17 de julio. Este año se cumplieron 32 años de su muerte.

trás de Cortez. Se desprendió en picada y ametralló de arriba abajo al Capitán. Las balas hirieron a Cortez. "Desde mi paracaídas -recuerda Zeceña- vi a los dos aviones uno detrás de otro, pero al principio pensé que Cortez era el que atacaba".

El Corsario que pilotaba Cortez se estrelló. "Vi que el otro avión se dirigía a mí. Cuando estuvo cerca, me di cuenta de que Cortez estaba muerto al ver la bandera hondureña de la máquina". Zeceña, mientras caía en su paracaídas, pensó que el avión lo mataría e intentó sacar su arma, pero el arnés se lo impidió. A unos diez metros, el avión desprendió su tren de aterrizaje y le dio la vuelta a Zeceña. "Estuvo tan cerca que le vi bien la cara al piloto. Era extranjero. Si hubiera sido hondureño, me hubiera matado", recuerda. La FAH tiene otra versión del incidente (ver recuadro) y acredita el derribo de los aviones al te-

niente coronel Fernando Soto.

Cortez se había estrellado en las afueras de San José de La Fuente, un pequeño pueblo de la Zona rural de La Unión. Desde entonces, el pueblo celebra una fiesta cívica todos los 17 de julio en honor a su héroe. En el lugar, todavía se encuentran, en una urna, osamentas, las botas y parte del casco y piezas del avión. El Alcalde sostiene que es apremiante recuperar la historia para futuras generaciones, "pretendemos que la Asamblea Legislativa lo nombre Héroe Nacional, para que no sólo sea un patrimonio de San José de La Fuente, sino de todo El Salvador".

La FAS, en 1983, bautizó con el nombre de Reynaldo Cortez a la Escuela de Aviación Militar y en la Colonia Centroamérica en San Salvador la calle Reynaldo Cortez sustituye a la que le correspondía a la República de Honduras.



En el monumento de San José de La Fuente a Cortez, se guardan, en una urna, osamentas, botas y parte de su casco.

EL HÉROE HONDUREÑO

El mayor Francisco Zeceña argumenta que quien derribó, el 17 de julio de 1969, al capitán Cortez y a él es un mercenario que, días antes, se ofreció para pelear con la Fuerza Aérea Salvadoreña. Sin embargo, los hondureños le adjudican el derribo al coronel Fernando Soto y lo consideran héroe de aquella guerra.

Zeceña sostiene que fue un ataque por sorpresa y que no hubo tiempo para que ninguno de los dos aviones contestara al fuego hondureño. Pero en el documento "En el cielo escribieron la historia", de la página oficial de la Fuerza Aérea hondureña, del periodista Orlando Henríquez, se afirma otra versión:

"El 17 de julio de 1969, al tercer día de guerra, los pilotos hondureños Soto y Hernán-

Acosta parten, en dos aviones Corsario F4 U5, a una misión cerca de la frontera salvadoreña en el departamento de La Unión.

En territorio salvadoreño, los dos aviones catrachos ven, a menor altitud, a dos corsarios enemigos pilotados por Zeceña y Reynaldo Cortez, quienes se dirigían de regreso a la base de Ilopango. Zeceña y Cortez no advierten la presencia de los dos aviones hondureños.

Soto divisa dos aviones salvadoreños más, pero prefiere atacar a la formación de Cortez. Se lanza en picada para derribarlos, pensando que su compañero Acosta lo seguía. No fue así. En la maniobra de descenso, Soto impactó el avión de Zeceña, segundo en la formación salvadoreña, y lo derribó. Sobrepasa al avión líder salva-

doreño, pilotado por Cortez, pensando que Acosta lo derribaría, pero su compañero huía de los otros dos aviones salvadoreños que habían visto antes. Así, el Corsario salvadoreño de Cortez queda detrás de Soto a quien le persigue y dispara. Pero en una maniobra el piloto hondureño invierte los papeles y, ubicado detrás de Cortez, lo ametralla hasta hacerlo estallar en pleno vuelo", reza la versión del periodista.

Zeceña argumenta que en aquel combate no tuvieron tiempo de reaccionar al ataque hondureño, además que no había más aviones de la FAS en la zona y que el piloto que los derribó no fue Fernando Soto. "He querido hablar con Soto de aquella batalla, pero él nunca me ha dado la cara", dice.