



Esta abogada cubanoamericana partió de la isla en 1961. /Fotos: Cortesía de la entrevistada

de sus hijos Benny y Sadie, y también de Katie, Paula y Maggie, del primer matrimonio. Y buenísimo yerno de Magdalena.

Y ahora, el esposo, convertido en “guardaespaldas” la lleva hasta la mismísima puerta de su despacho en el tercer piso. “Estoy allá abajo” (en el segundo piso); la voz de Ira le da algo de sosiego a Magda, la primera en llegar ese día al bufete. Se extraña. Pasadas las nueve de la mañana, sus colegas vendrían en masa, y le hacen una encerrona en la cocina. Todas sentadas alrededor de la mesa; Magda permanece de pie. Comienza el juicio: ¿Por qué no te retractas? ¿Y por qué...?

De las “fiscales” presentes, una renuncia. Las otras ocupan sus puestos de rutina. Magda atiende a un cliente como Dios y el Derecho mandan, hasta que...

—¡Uuufffggg! ¡Una bomba! El grito viene de la receptionista.

Todas viven una versión del hundimiento del Titanic. Corren, tropiezan, corren. Sienten el agua helada del Atlántico; es como si mil cuchillos les atravesaran los cuerpos. Mientras, el teléfono, descolgado, pendula al ritmo de la llamada de intimidación.

Con ojos de águila y olfato de tiburón blanco, la Policía y el Escuadrón Antibombas revisan cada centímetro del edificio. Falsa alarma. Lo contrario sucede en las inmediaciones: por allí desfilan la Fundación Nacional Cubano Americana (FNCA), la Calle Ocho en pleno. “Perra mamalona”, vociferan.

Magda, al teléfono; finge ser la receptionista. Por las líneas del despacho de abogadas, tampoco escampan las injurias. Como si las escuchara allá en casa, la mamá le ruega a Obatalá que, por favor, proteja a su hija, a la familia toda. Son las cuatro de la tarde. El alud de manifestantes, frente al edificio, al lobby de cristal.

—Tiene que irse.

El policía la deja sin opciones. Ella tiembla. Náuseas. Más de un plan de escape, que finalmente queda así: bajará por las escaleras de emergencia... Delante, tiene la puerta del tercer piso. “Mantén la cabeza en alto”, piensa. Ya baja por las escaleras. Vuela por la parte trasera del edificio; allí la espera Ira con el motor de la camioneta encendido.

Pero el plan no prevé que la multitud se percate de la fuga de Magda. La jauría va tras ella; de milagro, sube al carro. Como un cristal debajo de las patas de manada de elefantes, también se siente el esposo. Una mujer se planta delante del carro. El pie de Ira aprieta el acelerador. “¡Avema-

ría santísima, la va a arrollar!”, piensa la abogada. Y el empujón seco y resuelto de un policía hace el otro milagro: rueda la mujer sobre el asfalto. Rueda, rueda la camioneta. Al arribar a casa...

—¡Dios! ¡Los niños!

Y a Ira se les oscurecen más los ojos de azul bravío. Tres carros policiales parqueados semejan pájaros de mal agüero. “Este viernes habrá una manifestación en el reparto”, les alertan.

Los esposos no lo dudan: detrás de la protesta están Ros-Lehtinen y Jorge Más Canosa, presidente de la FNCA. O sea, el terrorista que le cuchicheaba al oído a los exmandatarios Ronald Reagan, George Bush y William Clinton. En fin, “dos hijos de puta”, sentenciaría Kurzban.

Jueves, 28 de abril de 1994. Magda continúa en su laberinto. Preocupada por sus clientes, intenta reacomodar su rutina laboral. Intenta. La empresa de seguridad que contrataron renuncia; quizás, perdería clientela cubana. “Se rajó como una yuca”, comenta la mamá.

Magda contacta a Otto, integrante de la Brigada Antonio Maceo. Otto, solito, el nuevo guardaespaldas de Magda. Otto hojea el registro de llamadas telefónicas: “Prepara los funerales”.

Viernes, 29 de abril de 1994. Es imprescindible que ella, su mamá y los niños partan antes del amanecer. Buscan cobija en la de la hermana Maty, en Fort Lauderdale, al norte de Miami. La ecuación, simple: a más estadounidenses residentes en esa ciudad, menos cubanos; igual a menos peligro.

Ira se queda. Toques a la puerta de cristal biselado. Llegan los tres recién jubilados de tropas de rescate en Israel. Ira los contrató: “Si alguien trata de entrar a nuestra propiedad, le disparan a matar”.

Son las once de la mañana; lo anuncian las campanas de la iglesia de Santa Inés, a pocas cuadras de la casa de Magda. Inicia la marcha. Unas 2 000 personas, vestidas de negro —luto— caminan de un extremo de la isla a la iglesia. “¡Perra comunista!”, gritan “esos hijos de...” Dios. Empieza la misa por las víctimas del “castrismo”. Entre los piadosos se hallan quienes han amenazado, hasta de muerte, a Magda. La abogada le entregará los teléfonos, las llamadas grabadas... al Buró Federal de Investigaciones (FBI), que optará por lavarse las manos como Poncio Pilatos.

¿Esa actitud del FBI le sorprendería a Magda, si sus propios amigos, colegas, le ladeaban la cabeza? No, respondería. En aquellos primeros días, varias compañeras del despacho hablaban hasta por los codos frente a las cámaras de la televisión. Y renunciaron públicamente al bufete. No les bastó, y fueron a la WQBA La Cubanísima. “Parecían cotorras”, diría su mamá.

1 de octubre de 2020. Y pasaron los años. Magda retorna a Telemundo 51. Su libro *El beso a Fidel. Memorias del terrorismo cubanoamericano en Estados Unidos* acaba de ganar el premio Iowa de no ficción literaria. Magda le sostiene a la reportera con resolución que besaría nuevamente al líder cubano y le diría las mismas palabras. “A (Donald) Trump no lo besaría, no le miraría la cara. A mi juicio, Trump es un dictador; Fidel no fue un dictador”.

—Tú llamaste “maestro” a Fidel Castro. ¿Qué te enseñó para mal o para bien?

—Él se enfrentó al poder más grande del mundo sin echarse para atrás.

Aquel “maestro”, aquel terrorismo desatado luego a voz en cuello y a plena luz del día en Miami laten en el libro que Magda Montiel Davis remitió a mi correo electrónico. Y mi cuestionario de mil y una preguntas quedó más que respondido. No era la niña que cazaba cangrejos rosados a orillas del Almendares, y sí la mujer que le encasquetó aquel beso a Fidel en el salón de techo negrísimo, en una santa noche de pecados.

**Nota: Escambray le agradece a Magda Montiel Davis, protagonista de la historia, su aporte a la edición de este reportaje.**

# Sabía que el avión se iba a caer

Lo confiesa Léster Pérez Sánchez, el piloto que días atrás sobrevivió al aterrizaje forzoso en pleno campo, tras apagarse el motor de la nave por la contaminación del combustible con agua

José Luis Camellón

Cuando instantes después de despegar el pasado 11 de abril de la pista de trabajo en Sur del Jíbaro el M-18, perteneciente a la entidad aérea espirituaña, se disponía a tirar sobre los arrozales de La Sierpe la octava carga de la jornada se le apagó el motor y el avión se precipitó a tierra. Entonces, el piloto Léster Pérez Sánchez tuvo, si acaso, un minuto para reaccionar; apenas volaba a una altura de 50 metros. A pura destreza y con sangre fría logró aterrizar sobre un campo de arroz recién cortado.

Los 30 años en la aviación agrícola han dotado al piloto, natural de Cienfuegos y aplanado en Sancti Spíritus, de aprendizaje, experiencia y herramientas operacionales que le permitieron tomar, en segundos, las decisiones más trascendentales de su vida para sobrevivir a la inesperada emergencia.

“Ya había tirado esa mañana siete cargas, me quedaba una vuelta de fumigación”, narra con serenidad a Escambray, la misma que tuvo en aquellos instantes de la emergencia; se acomoda en la butaca de la sala de su casa, como quien se dispone a ver, por segunda vez, su propia película basada en hechos reales.

“Regreso a la pista de Sur del Jíbaro, se gasea el avión con combustible y me cargan los productos químicos; despegué hacia el campo de arroz, iba a una altura de 50 metros, lo normal. Ya cerca de allí, el avión tiene una explosión en el motor, y como que se apaga; inmediatamente doy acelerador, y el avión no me responde; ahí decidí botar la carga por emergencia, hago un intento a ver si puedo llegar a la pista de El Cedro, estaba más próxima, pero me di cuenta de que no podía.

“Al ver que el avión no me reaccionaba, tuve que optar por un campo; en ese momento pasaba por arriba de uno sembrado de arroz. Aceleraba, pero nada, hasta que se apagó completo el motor. Entonces, vi el otro campo y me dije: Bueno, si está seco, está duro el terreno, voy a dar brincos como un toro, pero no hay otra opción, y me tiré”, describe el piloto y hace una pausa, la que no pudo hacer cuando tuvo certeza de que el avión se caía.

“El susto viene después de que el avión se cae. No es que uno tuviera seguridad de que lo dominaría, es el instinto; a la altura que iba, o me caía en ese campo o en el otro más cerca; porque era

pa'bajo, pa'bajo, pa'bajo ... , sabía que el avión se iba a caer. Después que aterricé, que paró, desconecté los magnetos, quité la batería para si había algún salidero de combustible o corte eléctrico; bajé del avión, me alejé, cuando me vi así dije: ¡Coño!, me caí. Ahí fue cuando me asusté un poco”.

Así termina esta película que bien pudiera llamarse: Léster Pérez Sánchez, el piloto que milagrosamente salvó la vida en una terraza de La Sierpe. Está basada en hechos tan reales que el mismo protagonista alargó el final: “Primera vez en 30 años de piloto que me caigo de un avión; tengo por delante un chequeo médico, pero me siento listo para volar otra vez. Mis compañeros me dicen que ahora tengo que celebrar dos cumpleaños: el 17 de marzo, el día que nací, y el 11 de abril, cuando salvé la vida, porque el desenlace pudo haber sido peor”.

## AGUA EN EL COMBUSTIBLE

Como está pautado en las normas de la Aviación, una comisión nacional especializada se trasladó al lugar a investigar el accidente. Se dictaminó que la causa que provocó que el motor se apagara en pleno vuelo fue la contaminación con agua del combustible almacenado en una paila, tras la lluvia que precipitó en la zona días antes del hecho.

Así lo declaró a Escambray José Lorenzo García, director provincial de Transporte. “A pesar de ser una paila nueva, adquirida recientemente por el país, perdió hermeticidad, le penetró agua y contaminó el combustible. También la investigación encontró fallas en el proceso del gaseado del avión, que impidieron detectar la contaminación del combustible al serviciarse la nave, lo que ocasionó el daño al motor y la caída”, explicó el directivo.



Esta nave y su piloto Léster Pérez participaron semanas atrás en la extinción del incendio de Mayarí. /Foto: Julio Bismar

Al propio tiempo, Lorenzo García resaltó el trabajo desplegado por el dispositivo de la aviación espirituaña para reparar la nave en pleno campo y la colaboración de la Empresa Agroindustrial de Granos Sur del Jíbaro, tanto en la protección del avión durante los cerca de tres días que permaneció allí como a la hora de preparar en la propia terraza una pista rústica que permitió el despegue y la posterior travesía hacia la cabecera provincial.

## EL M-18 VOLVERÁ A LA SIERPE

“El avión está de alta”, precisó Ernesto Cuéllar Rodríguez, director de la Unidad Empresarial de Base Sancti Spíritus, de la Empresa Nacional de Servicios Aéreos. Ahora lo que falta es hacerle un chequeo de estructura detallado, que es pasarle un equipo de rayos X, trabajo a realizar por un especialista, señaló.

“El avión técnicamente está bien, vino volando desde el lugar del accidente para el aeropuerto espirituaño; se improvisó allí mismo un taller a cielo abierto y en condiciones atípicas se hicieron las reparaciones para poner de alta el avión, que no tuvo grandes daños. Desde que se cumpla el paso del chequeo que falta la nave volverá a los cielos de La Sierpe”, subrayó Cuéllar Rodríguez.

La irregularidad del terreno donde aterrizó la nave, rodeado de canales y obras de fábrica, complejizó cualquier maniobra para sacarlo de allí, a la vez que se buscó evitar el desarme del avión. “Se logró en ese terreno irregular hacer un aplanamiento y quedó una pista de más de 700 metros que permitió el despegue sin problemas y que hiciera la travesía hasta el aeropuerto en Sancti Spíritus sin contratiempos”, acotó Ernesto Cuéllar.