

# MiGs cubanos: Los defensores de la Fuerza Aérea de Castro

Publicado en 2022

*MiGs cubanos: Los defensores de la Fuerza Aérea de Castro* por Hélio Higuchi y Paulo Roberto Bastos Junior. Harpia Publishing, 2022, 137 pp.

En comparación con algunas Fuerzas Aéreas de América Latina, el desarrollo de la Defensa Antiaérea y Fuerza Aérea Revolucionaria (DAAFAR) ha sido completamente influenciado por la dinámica económica, geográfica y política de las grandes potencias desde la formación de la primera unidad de aviación militar cubana en 1913. Dentro de ese contexto, Cuba nunca ha producido su propio avión de combate y, por lo tanto, en su lugar ha confiado por completo en aviones importados de proveedores del hemisferio oriental y occidental. De estas importaciones, la más conocida en la segunda mitad del siglo XX es la dependencia de Cuba en los aviones de combate Mikoyan I Gurevich (MiG) de construcción rusa. Como resultado, la historia del poder aéreo de Cuba también es un reflejo del desarrollo de aviones MiG a reacción en las eras posteriores a la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría. En *MiGs cubanos: Los defensores de la Fuerza Aérea de Castro*, los autores Hélio Higuchi y Paulo Roberto Bastos Junior arrojan una luz de entendimiento sobre la historia de una fuerza aérea que, debido a la naturaleza del régimen comunista al que sirve, a veces está limitada tanto por la desinformación deliberada como por el sesgo ideológico característicos del gobierno de Cuba desde 1959.

Los primeros capítulos de Higuchi y Bastos ayudan a establecer el escenario para el desarrollo de la Fuerza Aérea Cubana moderna desde las eras anteriores a Castro y la Revolución, cuando la fuerza aérea era conocida como las *Fuerzas Aéreas del Ejército de Cuba* (FAEC) bajo el mando de varios líderes cubanos y apoyada por Estados Unidos. Durante este período de 1913 a 1953, el gobierno cubano obtuvo la mayoría de sus aviones de Estados Unidos (con una excepción a fines de la década de 1950), desde el avión de persecución Curtis Hawk I (alrededor de la década de 1930) hasta aviones de préstamo y arriendo como los norteamericanos AT-6 Texan y P-47D Thunderbolts (década de 1940) además de aviones de principios de la Guerra Fría como el Trojan Trainer T-28 y el Hawker Sea Fury FB. 11 (década de 1950). Fue en el período revolucionario de 1953 a 1961, cuando las fuerzas rebeldes de Fidel Castro lucharon y derrocaron al último presidente electo democráticamente de Cuba, Fulgencio Batista, y luego se vieron obligados a lidiar con numerosos ataques contrarrevolucionarios, incluida la invasión de Playa Girón (Bahía de Cochinos) respaldada por Estados Unidos. Fue entonces cuando la

fuerza aérea moderna de Cuba comenzó a tomar forma, utilizando una mezcla de equipos FAEC militares capturados y anteriores a la revolución, así como aviones civiles Piper Tri-Pacer y Cessna 310.

Los autores de *MiGs cubanos* luego detallan cómo los embargos comerciales de Estados Unidos a principios de la década de 1960 y las relaciones más amigables con la Unión Soviética llevaron a Cuba a recibir su primer avión de combate a reacción moderno en forma de cazas MiG-15 subsónicos (nombrados por la OTAN como Fagot) y MiG-19 supersónicos (nombrados por la OTAN como Farmer), equipos de apoyo auxiliares y técnicos soviéticos. Solo entonces la DAAFAR contó con una tecnología de vanguardia adecuada para defender a la isla cubana contra las amenazas percibidas y reales de Estados Unidos y los contrarrevolucionarios cubanos: estos aviones construidos por Rusia, junto con un regimiento aproximado de veinticuatro fuertes MiG-21 (nombrado por la OTAN como Fishbed) de la Fuerza Aérea Soviética, que más tarde se transfirieron a tres escuadrones de DAAFAR. Dichos aviones servirían como parte vital de las defensas cubanas y soviéticas durante la Crisis de los Misiles de Cuba de 1962, protegiendo al R-12 Dvina soviético (nombrado por la OTAN como SS-4 Sandal), a los misiles balísticos nucleares de alcance intermedio estacionados a lo largo de la costa noroeste de Cuba y amenazando a la mitad de los Estados Unidos, además de la mayor parte del sureste de Canadá. Después de la resolución mayormente pacífica de la crisis (un avión espía U-2 de Estados Unidos fue derribado por los “asesores” soviéticos), mientras que los misiles soviéticos fueron retirados, se entregaron a Cuba entre 1963 y 1989 treinta y seis MiG-17 (nombrado por la OTAN como Fresco) y doscientos cuarenta y seis Fishbeds mejorados entre 1963 y 1989 para ayudar a reforzar las defensas de Cuba contra una posible invasión de Estados Unidos.

El final de la Guerra Fría y la caída de la Unión Soviética también figuran de manera prominente en el Capítulo 6 de *MiGs cubanos*, donde se describen algunos de los últimos aviones de combate a reacción fabricados en la era soviética importados a Cuba: el MiG-23 (nombrado por la OTAN como Flogger) y el MiG-29 (nombrado por la OTAN como Fulcrum), que representan lo mejor de los cazas MiG construidos en el extranjero que sirven a la DAAFAR. Los primeros Floggers llegaron en 1978 para complementar la columna vertebral de la DAAFAR, el MiG-21. Un total de 80 MiG-23 fueron entregados en varios lotes en 1989. La adquisición en 1978 de los primeros MiG-23 preocupó al gobierno de Estados Unidos, ya que surgieron especulaciones sobre la capacidad del Flogger para llevar bombas nucleares, en desafío directo al pacto de no agresión firmado por Estados Unidos y la URSS en 1962. Sin embargo, en 1979, un informe del Departamento de Estado de Estados Unidos declaró que los modelos Flogger desplegados en

Cuba no estaban configurados para llevar tales dispositivos. En la década de 1980, la DAAFAR comenzó planes para reequipar a sus escuadrones de primera línea con cazas más modernos, como el MiG-29. Sin embargo, el momento para la venta de estos aviones de combate no podría haber sido peor para la DAAFAR, incluso con las mejoras económicas de Cuba en la década de 1990. La inexistente industria manufacturera aeroespacial de Cuba, en una economía dirigida por comandos con una gran dependencia de la ayuda militar extranjera, no proporcionó a la DAAFAR la capacidad de mantener su flota de aviones y cazas. Para 2022 solo quedaban tres MiG-29, veinticuatro MiG-24 y once MiG-21, aunque la mayoría se mantuvieron en el almacenamiento para uso futuro.

De particular interés para los expertos en poder aéreo latinoamericano es la descripción detallada de los *MiG cubanos* sobre el despliegue global de asesores, pilotos y aviones de la DAAFAR en apoyo de los intentos de la Guerra Fría de la Unión Soviética para desestabilizar las democracias prooccidentales en África (Angola, 1975–1991, Etiopía, 1977–1978, Guinea y Guinea Portuguesa, 1973–1974), Asia (Vietnam del Norte, 1967–1975), Medio Oriente (Yemen del Sur, 1973–1976 y Siria, 1973–1974) y América del Sur (Nicaragua, 1974). Los autores también discuten las incursiones menos conocidas de 1970, 1977 y 1980 de MiGs de la DAAFAR en los espacios aéreos de las Bahamas y la República Dominicana como una agresiva demostración de fuerza contra estos países, después de que arrestaran a tripulaciones de buques con bandera cubana que violaban los tratados internacionales de armas y pesca. Finalmente, *MiGs cubanos* aborda el papel de la DAAFAR en la planificación y ejecución de la *Operación Escorpión* de 1996, que resultó en el derribo y la muerte de cuatro estadounidenses a bordo de dos aviones Cessna 337 Skymaster bimotores, desarmados y operados por la organización civil sin fines de lucro anticomunista *Hermanos al Rescate*, que estaban lanzando panfletos a favor de la democracia sobre aguas internacionales, con la esperanza de que los vientos predominantes llevaran los papeles a la isla cubana.

Para los planificadores aéreos militares, *MiGs cubanos* proporciona una descripción detallada y no clasificada del entrenamiento, la dotación y la organización de la DAAFAR. Debido a la naturaleza secreta del gobierno comunista de Cuba, la mayoría de las fotos son de calidad media. Sin embargo, las impresiones a color de varios MiGs de la flota de la DAAFAR, desde los MiG-15 hasta los MiG-29, proporcionan un detalle excelente, aunque algunos lectores pueden encontrar la imagen de un MiG-21 marcado con un perfil de Ernesto “Che” Guevara (el equivalente de pintar una imagen de Mao o Hitler al costado de un avión) inquietante. Finalmente, los árboles genealógicos detallados, las guías de identificación con marcas de aeronaves y números de serie, y los organigramas de las

unidades, hacen de este libro una necesidad para los estudiantes del poder aéreo de América Latina. Lamentablemente, el libro carece de un capítulo que aborde el mantenimiento de la DAAFAR y la infraestructura de combustible/municiones (de lo que aún puede existir desde la caída de la Unión Soviética), vital para el empleo de aviones de combate modernos. Incluir a las organizaciones de apoyo de la DAAFAR proporcionaría una imagen más clara de cómo los comandantes cubanos podrían emplear su flota restante de aviones en conflictos futuros y tal vez una idea de cómo China puede encontrar una oportunidad para expandir su influencia militar global en el hemisferio occidental. El equipo de Hélio Higuchi y Paulo Roberto Bastos Junior, en colaboración con Harpia Publishing, ha producido un libro excelente para sus lectores. □

**Coronel Jayson A. Altieri, Estados Unidos, Retirado**  
Curso de desarrollo de liderazgo para el comando de escuadrón,  
Universidad del Aire, Maxwell AFB, AL

“Las opiniones expresadas son las del autor y no reflejan la política o posición oficial del gobierno de Estados Unidos o del Departamento de Defensa”.