

CUBA

JULIO 1965

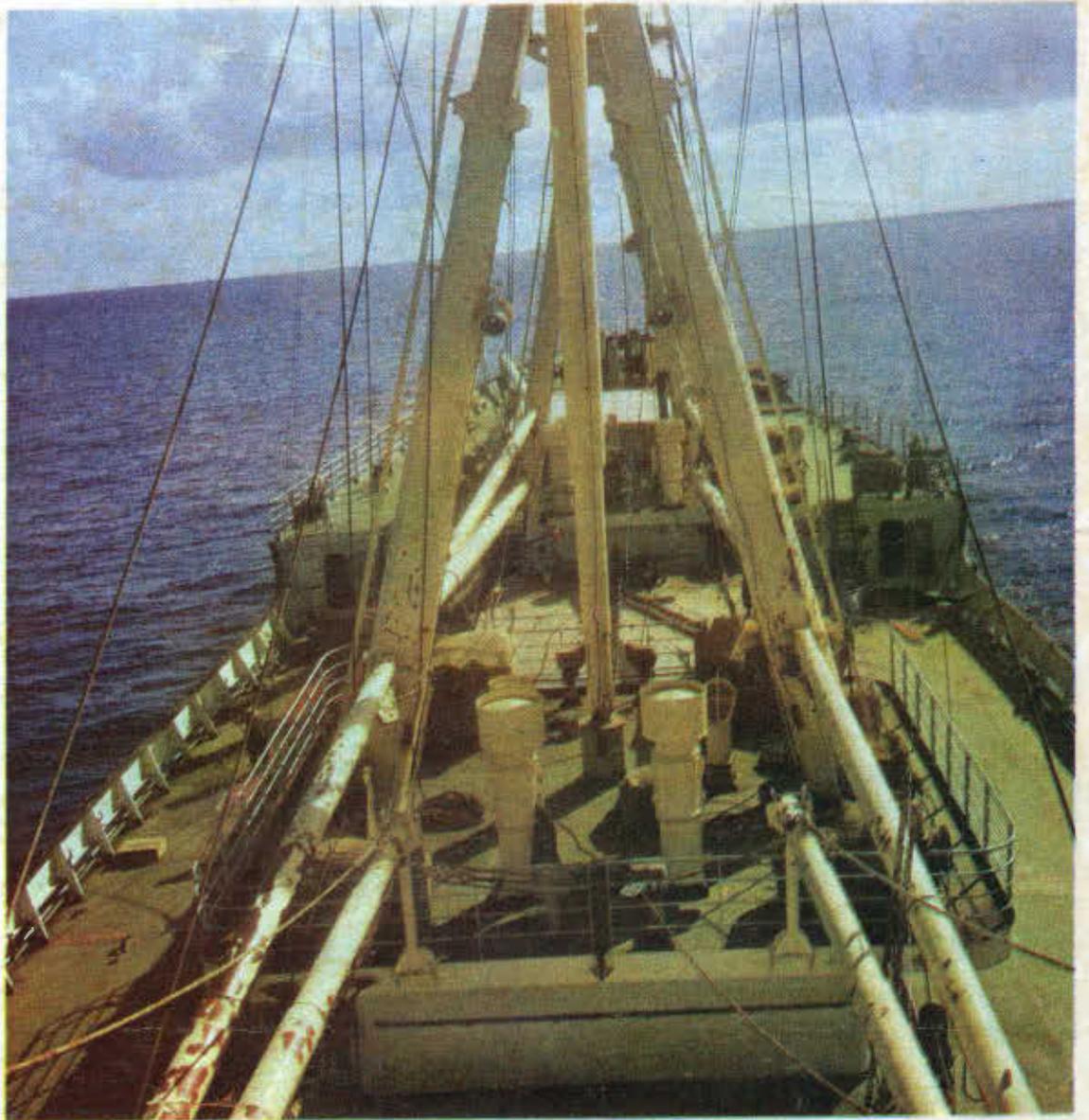


es meses a
rdo del buque
ano "González Lines"
avés de los mares

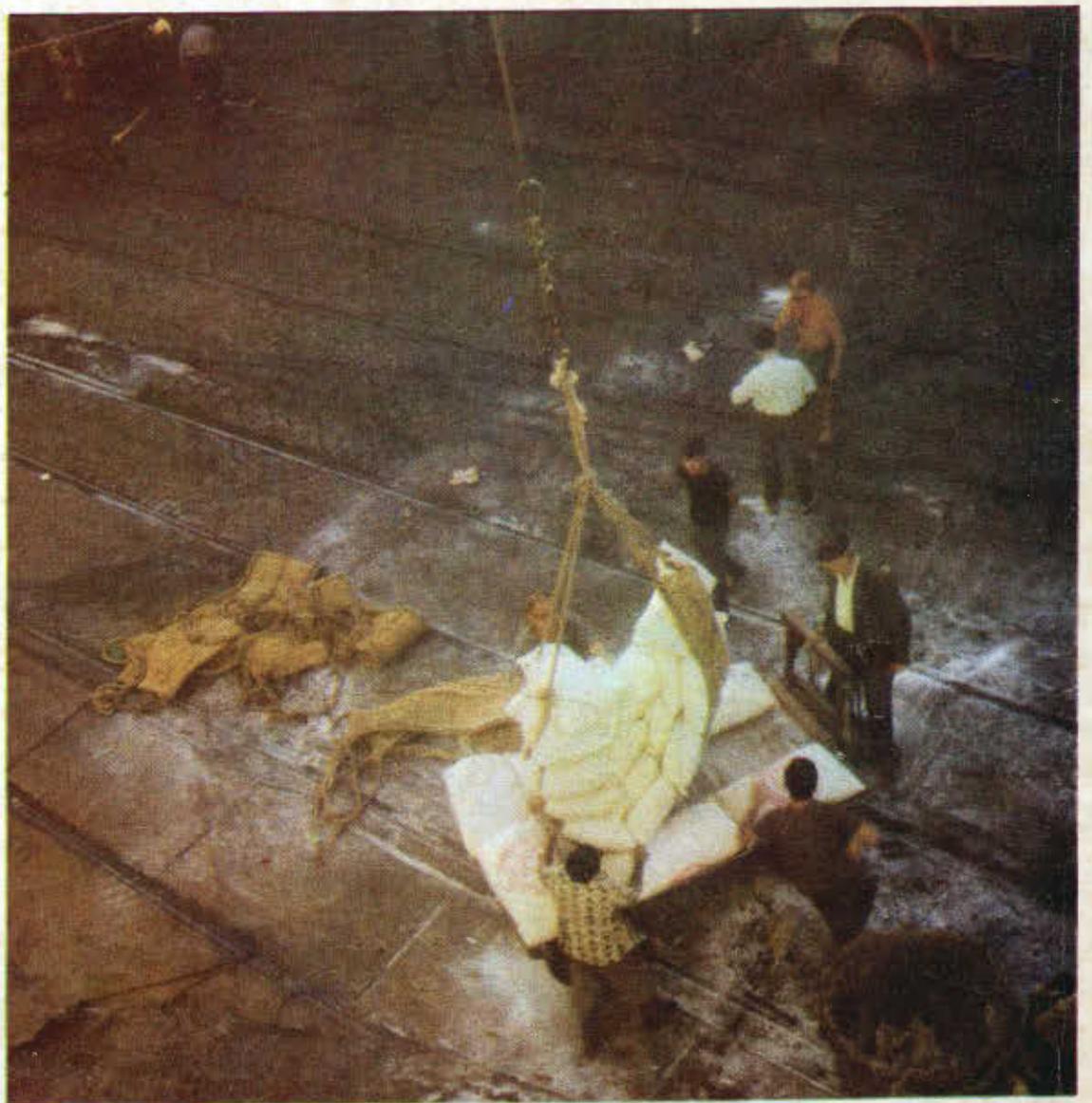
del caribe al mar del norte



del caribe al mar del norte



Un buque joven, el
"González Lines"
de las Líneas
Mambisas, lleva
mercancías cubanas
a los puertos
de Europa. En
Barcelona descargó
250 mil sacos de
azúcar





LA TIERRA:
un duro combate: los surcos exigen semillas. Nace así una forma urgente y heroica de trabajo: la Siembra Nocturna
Página 4

HISTORIA Y VICTORIA DE LA ZAFRA AZUCARERA:
EL TRAYECTO Y LA LLEGADA A LA META DE LOS 6 MILLONES DE TONELADAS
PAGINA 18



POLITICA
PAGINA 16

ECONOMIA
PAGINA 22

DEPORTES
PAGINA 30

CULTURA
PAGINA 32

VIÑETAS DE:
PILAR BUSTÓS



ARANGO Y PARREÑO:
el primer economista de Cuba. Una figura fundadora que impulsó el desarrollo económico y el afianzamiento de la naciente nacionalidad cubana
Página 24

PORTADAS:
1RA. Y 2DA.
GUERRERO CON FOTOS DE FREDDY MORALES

3RA.
ROSTGAARD CON DIBUJOS DE POSADA

4TA. ROSTGAARD



CUBA EN ALTA MAR:
un periodista y un fotógrafo de la Revista CUBA recorren más de 13 mil millas a través de los mares del mundo, para realizar un extraordinario reportaje a bordo del buque cubano "González Lines"
Página 34



VIA SUR:
la nueva y audaz carretera que rompe, con sus 156 kilómetros, la incomunicación de Baracoa que duraba más de cuatro siglos
Página 62

EL COSMOS VISTO POR SEIS:
DIBUJANTES CUBANOS JUEGAN CON LAS HAZAÑAS INTERESPACIALES
PAGINA 70

CUBA

LA HABANA JULIO 1965

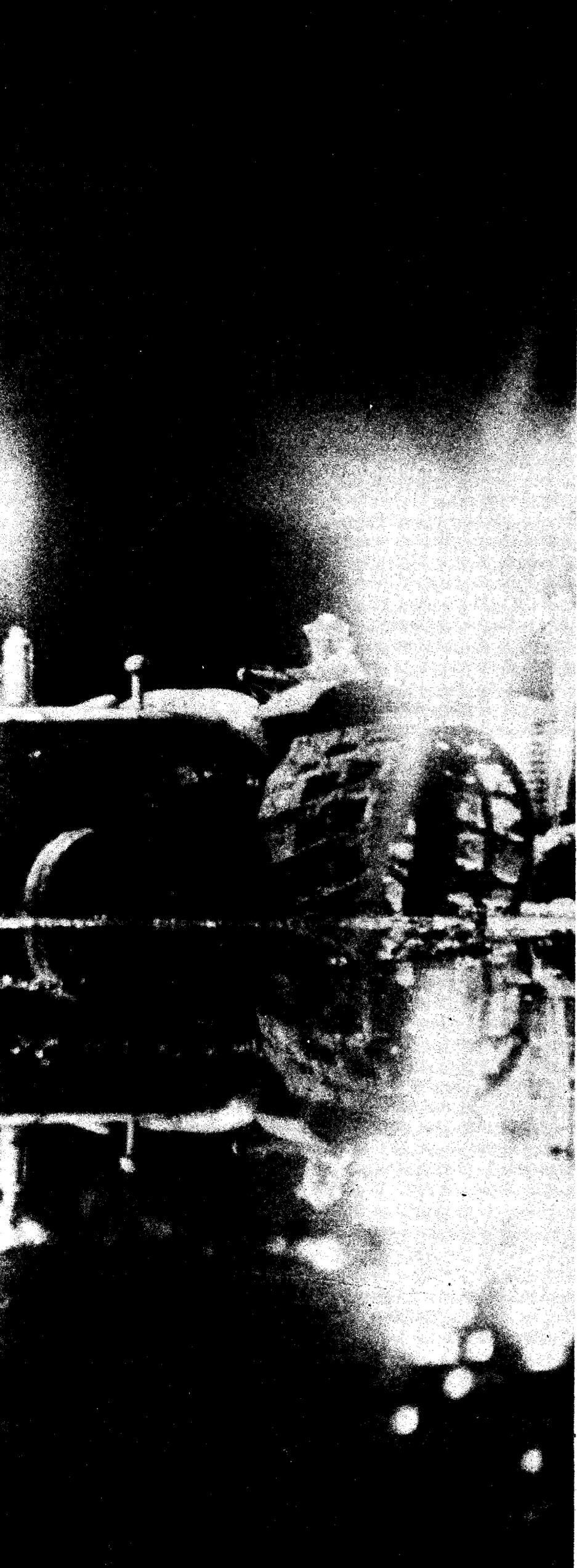
REVISTA MENSUAL 20¢

AÑO IV No. 39

ACOGIDA A LA FRANQUICIA POSTAL E INSCRITA COMO CORRESPONDENCIA DE SEGUNDA CLASE EN LA ADMINISTRACION DE CORREOS DE LA HABANA, AL NUMERO 20-006/F. 1. DIRECCION Y ADMINISTRACION: EDIFICIO SIERRA MAESTRA, AVENIDA RANCHO BOYEROS Y GENERAL SUAREZ, LA HABANA, CUBA. EDITADA EN LA IMPRENTA DEL INRA Y EN LA EMPRESA CONSOLIDADA DE ARTES GRAFICAS: UNIDAD NO. 205-01. TELEFONOS: REDACCION, 70-5872; ADMINISTRACION, 70-0071; FOTOGRAFIA, 70-0018; DISEÑO, 7-4181. SUSCRIPCION A 12 EDICIONES: CUBA \$2.40, EXTRANJERO \$3.50

DIRECTOR/LISANDRO OTERO • **JEFE DE REDACCION/DARIO CARMONA** • **DIRECTOR DE DISEÑO Y FOTOGRAFIA/JOSE GOMEZ FRESQUET** • **ADMINISTRADOR/ROBERTO PEREZ GONZALEZ** • **EDICION EN RUSO: JEFE DE REDACCION/ERNESTO GONZALEZ BERMEJO** / **COORDINADORA/DULCILA CAÑIZARES** • **JEFE DE CIRCULACION/RAIMUNDO PEREZ** • **REDACCION/JOSE LORENZO FUENTES, SANTIAGO CARDOSA ARIAS, JOSE JORGE GOMEZ, RAFAEL ESCOBAR LINARES, NORBERTO FUENTES, THEUDIS IRAETA (HIJO)** • **DISEÑO/ARMANDO NAVARRO, ALEXIS DURAN, ROBERTO H. GUERRERO, ALFREDO ROSTGAARD, JORGE CHINIQUE, RAFAEL MORANTE** • **FOTOGRAFIA/ROBERTO SALAS, CARLOS NUÑEZ, MARIO GARCIA JOYA, ORLANDO GARCIA, NICOLAS DELGADO, ERNESTO FERNANDEZ** • **ARCHIVO/MYRNA DE ZAYAS** • **ADMINISTRACION/CARLOS LOPEZ, MELBA LOBAINA, JOSE SENDE, ELOY PANEQUE, ARQUIMEDES ALDANA, HERIBERTO LEON, RAMON CLEMENTE, CELESTE GARCIA.**





La tierra espera y el tiempo es un enemigo. Urgen las siembras: los surcos exigen las semillas. Los hombres deciden cambiar la noche en día. Nace así una heroica forma de trabajo: la Siembra Nocturna. Estamos en la Empresa Agropecuaria Granma, en Oriente. Se entabla un duro combate: el campo de batalla son más de 150 mil hectáreas. La victoria será la abundancia

LA TIERRA



Fotos ERNESTO FERNANDEZ



LOS TRACTORES ALUMBRAN CON MECHONES (ANTORCHAS) DE PETROLEO

El maná no cae del cielo, hay que sembrarlo. La Isla comienza a sembrarse día y noche, noche y día: 24 horas de semilla y esfuerzo. La lucha se llama agricultura



12 Y CINCO DE LA NOCHE REFLECTORES DE LA PLANTA PIONERA EN LA SIEMBRA NOCTURNA



LA CAÑA SE CORTA EN PEQUEÑOS TROZOS PARA HACERLA SEMILLA

Dice el viejo: "Abrase la camisa para verle el pecho. A ver: pecho peludo, tú eres un bribón. A ver el tuyo: lampiñito, tienes mucho que aprender todavía"



A Tacajó un puro le dura tres días. No lo enciende. "Así me entretengo - dice - y no cojo vicio". En la Granja donde trabaja Tacajó se realiza la faena de la Siembra Nocturna





La tierra se te mete en los poros, tus manos forman parte de ella. En la Empresa Granma, dicen:
"Si no logramos la abundancia tenemos que ahorcarnos"



LA TIERRA

Por NORBERTO FUENTES

La tierra te sigue, se te mete en los poros; perteneces a ella. Cuando llueve la tierra llena de fango el piso de cemento. El bohío es un barco a merced de la tormenta. Los rayos truenan y caen cerca. Hay que alejar los rayos, ellos caen en las palmas, pican cerca del bohío solitario, hay que ahuyentarlos, se le pide protección a la Virgen y se encienden velas. Pero no importa: que llueva y la tierra beba y chupe esa agua.

—Hay cosas que no se comprenden —dice Yara— cosas que debemos resolver. El capitalista de por aquí vendía el pan en toda la zona con un repartidor y su mulito. Ahora nosotros para eso mismo necesitamos un camión de doble diferencial. Gasto de gasolina, aceite y piezas para asegurar el pan.

Asegurar el pan, repite Yara molesto, ¿y por qué razón no lo aseguramos con el mulito? Tienen los ojos rojos, "es el sueño viejo". Discuten, se reúnen y siembran a cualquier hora. Tienen los ojos rojos y 22 granjas, 11 mil 200 caballerías de tierra. Esa tierra roja y pegajosa que pare lo que se le siembre.

—Cuando usted va a la tienda le gusta encontrar un buen tabaco. Tabaco sabroso. Que los zapatos sean modernos y duren tiempo, de cuero fuerte y no de cartón.

Tacajó luce barba serrana.

—Ese tabaco sabroso nace de la tierra. Para que la vaca engorde y esté linda y tenga buena piel tiene que haber buena pangola. Todo lo da la tierra. Nosotros estamos aquí para sembrar, hemos estado algunos años dando traspiés, pero ya basta de traspiés.

—Tengo mi Colt en la cintura y las manos en la tierra.

La pangola se tira en macitos y luego se tapa con el pie. Tú llenas el güiro con agua para refrescar la garganta.

Desde Belic hasta Veguita, esta empresa de hombres, Empresa Agropecuaria Granma, ocupa una gran tajada de la Isla. El centro de operaciones lo instalaron en Manzanillo, polvorienta ciudad costera de la provincia oriental



donde el sol se ensaña y las calles sin árboles respiran fatigadas.

Hay una avenida con árboles, sube una pendiente, bordea el cementerio, y cuando roza el aeropuerto se convierte en una larga carretera rodeada de tierra arada. Es la tierra de la Empresa.

La empresa de la Empresa es la abundancia: "Si no logramos la abundancia tenemos que ahorcarnos".

Se reúne el Estado Mayor de la granja Juan Manuel Márquez, una de las 22 granjas: no han llegado los tubos para las salidas de las aguas. Los azadones están en la herrería reforzándose para la labor del drenaje. Sigue lloviendo, la hierba crece 2 pulgadas diarias. Hay que limpiar. Sí, hay que limpiar. Cada cinco o seis días hay que limpiar. ¿Qué fuerzas contamos? Podemos contar con 198 hombres para la limpia. Hacen falta 200 azadones. Amaneció lloviendo. Mañana lloverá otra vez. ¿Hay mujeres? Contamos con 13. ¿Cuántas? Con 13. Anoto 201 para la limpia. ¿En efectivo? Efectivo, **compay**. El Partido movilizará también. Donde más peligro hay es en la zona de Navea. No, hay más peligro en Cubeñas. Vamos a desplazar las fuerzas hacia Cubeñas. Recuerden que si llueve los camiones no pueden llegar, se atascan. ¿Ya en Cubeñas la hierba se fue por arriba de la caña? No, todavía. A la granja le faltan caballos, no menos de seis para los jefes de lotes. Nos dieron 700 pesos y sólo pudimos comprar tres. ¿Qué caballos son? No son malos, pero tampoco geniales, caballitos de 200 pesos. Hacen falta 20 mil tubos en la región, pero no los hay, podemos coger tanques de 55 galones y quitándoles las tapas utilizarlos de tubos. Debemos hacer brigadas móviles para los lugares donde más peligro la siembra por las lluvias. Si es necesario declaramos el viernes sábado y domingo, viernes sábado y domingo rojos. Eso es bueno.

Has cogido la tierra recién arada, en la superficie es caliente y reseca, se desmorona en polvo pero cuando metes la mano y la hundes adentro, la sientes fresca y formas húmedos pegotes con ella. Luego miras y ves el campo donde van saliendo los retoños, limpios de la hierba mala.

La lucha está planteada: agricultura. Ahí está el botón mágico de la abundancia. El maná no cae del cielo, hay que sembrarlo. Los hombres que se mueven en las 11 mil 200 caba-

llerías de la empresa Granma se saben con responsabilidad.

Yara el subdirector cuenta: —Mi mujer me dice que escasea la leche y las verduras, luego me dice que si yo soy el único que trabajo las 24 horas en la agricultura. Ahí tengo la contradicción en mi propia casa. Siento cada día más la necesidad de romper tierras, sembrarlas, ver crecer los frutos y que a mis hijos no les falte nada.

Luego me señala un campo de naranjos, las matas en perfecta alineación, verdes, y continúa: —¿Ves eso? Parece un jardín. Cuando toda Cuba esté hecha un jardín entonces podemos tirarnos a echar un sueñecito.

Olor a campo mojado.

Dicen de Pérez, ese viejo imperturbable en el jeep Toyota: "Tiene una puerquita, y la quiere tanto que para sacarle la manteca la opera y le saca la manteca, luego la vuelve a cerrar y la vuelve a cebar".

—Mañana tengo que castrar unos caballos para que se pongan gordos —advierde con una sonrisa que marcan más las arrugas, luego ríe fuerte, como de una broma—. ¡Qué **arrancá** les voy a dar!

Quando hay campo mojado la clorofila invade el ambiente y el aire fresco parece salir de los surcos.

El país empezó a sembrarse de noche, de día y de noche. Semilla y sudor las 24 horas. La prensa habló de las **siembras nocturnas**. Los hombres de la Revolución pelean por ganar la batalla de la agricultura, la escasez de brazos es uno de los mayores obstáculos, la necesidad de romper y sembrar cientos de caballerías en corto plazo.

La idea de la siembra nocturna nació en la empresa Granma.

Orestes Torres, el director, relata: "En nuestros consejos cotidianos discutíamos cómo sembrar la tierra, la mayoría de nuestros equipos estaban sin luz. Bloqueo económico y negligencia. ¿Cómo utilizar todo el tiempo? El compañero Lastre ideó trabajar con mechones. Roturamos más de 100 caballerías.

Después de los mechones, Ganets y Yara idearon utilizar plantas eléctricas. A los dos días se hizo la prueba y se vio que no sólo se podía roturar, sino que se podía sembrar y recoger. Hicimos 9 plantas con bombillos de 1 000 watts, las llamamos Pionera Uno, Pionera Dos, así hasta el nueve y comenzamos las siembras.

Hicimos la prueba delante de los delegados del INRA (Instituto Nacional de Reforma Agraria) y se llamó a la Nacional. "Se olvida la noche", informamos. "A los pocos días se desarrollaba en todo el país, masivamente, la siembra nocturna".

Tengo cigarros en el bolsillo, gasolina en el tractor, y un amigo.

Palolo, Manuel Rivera, los del Departamento Técnico, materializaron la idea, hicieron las plantas y las instalaron en carretas de caña:

Mire compa, eso no se puede ver como un invento. Todo el mundo sabe que se juega pelota. Los bombillos existen hace tiempo. Lo que nació es la idea de poner los bombillos a funcionar. Hemos alargado el día.

—Yo me llamo Eduardo Leskay, pero ese nombre no se puede manchar ni masticar porque eso lo represento yo—. Se da un golpe en el pecho y luego dice: "¿Oíste, **mano**? Bueno, ahora yo me voy para el campo".

—Préstame el carro.

—Si es rápida la cosa, Leskay, te lo presto.

—Brito, le voy a hacer como los viejos. Escupo, y cuando seque ya estoy de vuelta.

Leskay usa sombrero tejano y pistola de empuñadura plateada. Brito nació con un tabaco en la boca y su boina verde.

Yo sin café no puedo vivir, el que ande con Brito se envenena. La agricultura hay que cogerla como es. No es una industria. Hay que coger el día que la tierra y la lluvia te digan que puedes trabajarla. Si lo haces cuando tú quieras, entonces recogerás paja.

Lo más codiciado en esta época de primavera son las botas altas de goma. El anón crece en las tierras pedregosas, las piedras sudan y mantienen la tierra sudá. Leskay me planteó que quería dormir, que no quería más. Primero la siembra, ahora la hierba; siempre, amigo Leskay, hay algo para mantener los

LA TIERRA

revolucionarios enardecidos. Las botas se hunden en la tierra y cuando se sacan pesan más.

La semilla húmeda de caña y la tierra seca de las manos forma fango. Siento al hombre del azadón cómo se me acerca y tapa la semilla que eché. "Leskay, sólo queda un cigarro. Vamos a fumar como en la guerra". Uno aspira el cigarro, respira y mira el campo iluminado por los reflectores. Primero se corta la caña en pedazos, se corta y se hace semilla. "Leskay, tengo tres niños que cuando me dicen papá me vuelvo loco". El orgullo de la camisa llena de tierra.

El saco lleno de semillas. Luego el sudor, fango que te corre por la frente cuando te pasas la mano. El olor a sudor y la lata de agua refrescada por la noche. Echar un cigarro es el escape. Sembrar hasta que duela el antebrazo, la tierra lo pide. La tierra queda bien moldeada y uno no quiere pisotearla. Al sentarse la tierra es como colchón de muelles. Los azadoneros caminan y no recuerdan a la muerte con su guadaña aunque es noche cerrada y sólo hay dos estrellas.

Cuando estás quieto el mosquito te goza: tienes que trabajar. Botas de hule y otros sin botas: "hay que trabajar". Esto no es trabajo de niños, se agarran los mazos de semilla en la mano. Los pies en triángulo sobre el surco. Color de tierra en las manos.

—¿Hasta qué hora siembran?

—Hasta que nos dé la gana.

Brito quiere herir:

—Oye pepillito, esa caña no es para comer.

Se tira la semilla y la tierra la traga y la amanta y la cubre. La nutre, la hace crecer. Tierra porosa, drenada. Los cigarros se humedecen en los bolsillos y luego saben pajusos.

Un comunista me dijo: "Empecé en el Partido y lo hice porque en el barrio la gente andaba descalza. Cuando tengamos un pueblo bien alimentado, bien calzado, iremos hacia un hombre más pleno. El comunismo son muchas cosas, esa es una de ellas".

Torres se sintió bien cuando se lo dije.

—Si —repitió— trabajamos con los administradores con una especie de disciplina militar. Es mucha tierra y mucha responsabilidad. 11 mil 200 caballerías para la abundancia.



—¿Disciplina militar? —se acomodó en el asiento—. Aquí es necesaria.

A los bandoleros de los bueyes les ponemos un bozal de yagua de palma para que no se traguen el cogollo de la caña sembrada. Hay compañeros que ven las cosas mal hechas y se callan, luego dicen que debemos aprender de los errores. Se lo digo con toda responsabilidad, yo que soy aspirante al Partido.

El viejo miente:

—Hay 45 mil matas de coco en este cayó.

—Viejo, nada más hay 7 mil.

—¿Cómo, 7 mil?

—Tú lo sabes, viejo.

—Sí, puede ser, es que como yo no sé contar muy bien.

El viejo vive en cayó Casimbas. Un cayó de 3 caballerías de largo por media de ancho. Tierra de la Granma también. El viejo vive rodeado de cangrejos y tembladeras.

Eladio, el del Partido, dice: —Vamos a recoger todos estos cocos del Cayo, vamos a hacer un albergue para los obreros. Esto es virgen, nuestras perspectivas son grandes, pero no las decimos hasta que los cocos salgan.

—Yo sé cuando los hombres son bravos, les miro al pecho y ahí les leo —dice el viejo— ábrase la camisa para verle el pecho. A ver, pecho peludo, tú eres un bribón, a ver el tuyo, lampiñito, tienes mucho que aprender todavía.

—¿Tu nombre cuál es, viejo?

—Francisco Díaz y Aguilares Pérez, nacido en Belic y bautizado en Bicana, un pueblecito que quemaron cuando la guerra contra España.

—¿Cuántos años tienes?

—No me acuerdo, creo que me faltan tres para el siglo. Lo que sí ya me siento un poco cansado. El otro día me tomé unas pastillas y parece que me envenenaron, me agarré a una mata para morir allí, la vieja no lloraba, nosotros no guardamos luto por nadie, llegaron unos milicianos y me llevaron al hospital de Niquero.

¿Cuál es el único favor que no se agradece en la vida?, pregunta Pérez. Pues que te pongan el sombrero, así te lo ponga el mejor sombrerero del mundo, porque uno es el que sabe cómo ponérselo. Pérez ríe su broma y continúa: yo no soy viejo, estoy desgastao na'má, pero todavía no he cambiao el carapacho, el día que muera voy a morir como la uva, podría y enganchá.

Brito me dice:

—Leskay es un magnífico administrador, pero estamos preocupados, está medio loco, lo hemos descubierto haciendo poesías.

“Esta finca es la niña de los ojos de Fidel”, dice el responsable ganadero. Recorro con él la granja San Francisco, me enseña los campos de pastoreo intensivo y luego bebemos leche recién ordeñada. “Esa es la mejor leche, leche grasosa de ganado braonsuit”. Eduardo explica: “cuando quieras ver al responsable olvidado de todo, háblale de las vacas, ésa es su vida, no se ocupa ni de mujeres”. “Sí, es cierto”, dice el responsable, “tengo que conseguirme una novia”.

Tacajó usa un tabaco cada tres días, no lo enciende: “Así me entretengo y no cojo vicio”. En la granja de Tacajó hay siembra nocturna.

—La noche está clara y la bueyada trabaja bien con la luna.

La planta se va moviendo según avanzan los sembradores. Los sembradores son obreros de Manzanillo, casi todos son mayores, veo pocos jóvenes. Me dicen sus procedencias: zapateros, galletas y confituras, Comercio Interior, acopios, cerveza y transporte, metalúrgicos, Federación de Mujeres.

—Y yo que soy bodeguero! —grita uno—. Anote ahí también a Buenaventura, el dueño de bodega.

La barcaza de madera camina a paso suave cerca de la costa. A la derecha se extiende un manglar. Alguien señala: “Por ahí desembarcó Fidel del yate Granma para alzarse y hacer la Revolución. Eso es Playa de las Coloradas”. Sobre un poste hundido en el agua hay un pato negro. Cargan el Remington de cartuchos calibre 12. Se acercan. Disparan. El pato cae al agua, boquea unos instantes y luego se queda ya quieto.

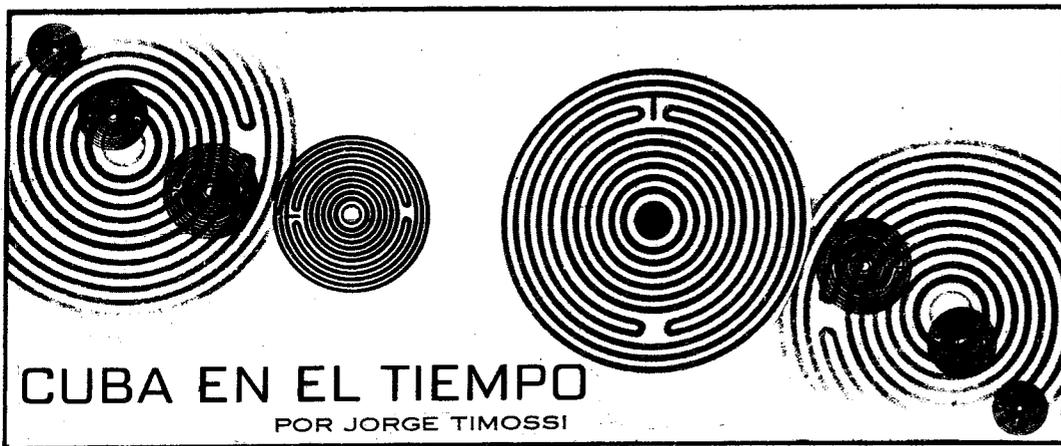
Tensión de hombros y hombros, de ojos rojos de sueño. Acarician la tierra como la barriga de una mujer preñada. Esperan el fruto de los cueros agotados, de las noches en vela. Euclides o Beto, Antonio Fernández, Plasencia, Miguel Luis, Guernai, Portuondo, Normando, Bebo. Una fruta me sabrá más dulce ahora.

Queda mucho niño desnudo en el monte, mucho bohío con piso de tierra, mucha niña con muñecas de trapo. El futuro de la zona es caña, ganadería y cítricos, dicen. Nuestra tierra es de arcilla bayamo, con una capa vegetal de 15 a 20 pulgadas. Creemos que tenemos las mejores condiciones para ser ricos. La tierra ahora está sembrada. Esperemos que germine.

—La parte de la Revolución que nos toca es este pedazo de tierra. El triunfo de nosotros es la abundancia. Vamos a triunfar aunque caigamos muertos en los surcos.

TIERRA f. (lat. terra). Planeta que habitamos: la rotación de la tierra. Parte sólida de la superficie de nuestro planeta. La tierra ocupa la cuarta parte de la superficie del globo. Materia desmenuzable que constituye el suelo natural: un puñado de tierra.

El diccionario se queda corto.



CUBA EN EL TIEMPO

POR JORGE TIMOSI

Luego de las conversaciones desarrolladas (junio 2, 3 y 4) entre la Dirección Nacional del Partido Unido de la Revolución Socialista (PURSC) y la delegación del Partido Comunista Italiano (PCI) que visitó Cuba se publicó un comunicado conjunto en el que se destaca que "ambas delegaciones coinciden en apreciar los buenos resultados de este tipo de encuentros bilaterales que reafirman las relaciones fraternales existentes y permiten conocer los puntos de vista de cada Partido con relación a los problemas que interesan al movimiento comunista internacional, a los pueblos que luchan por su liberación y a las fuerzas progresistas de todos los países".

Presidieron las delegaciones de ambos Partidos en las conversaciones: el comandante Fidel Castro, primer secretario del PURSC y Mario Alicata, miembro del secretariado del PCI y director de "L'Unità".

El comunicado, luego de expresar las actuales líneas de lucha de ambos Partidos, manifiesta que "ante el auge de la acción agresiva y provocadora del imperialismo, los representantes del PURSC y del PCI reafirmaron la necesidad de apoyar los movimientos de liberación nacional en Asia, África y América Latina como una obligación fundamental de los comunistas en todo el mundo".

Se destacó la importancia de brindar apoyo activo a los pueblos de Vietnam y Santo Domingo, ante la agresión imperialista, y se confirmó —después de plantear la defensa del principio de no intervención y del derecho de cada pueblo a realizar los cambios sociales y revolucionarios que estime conveniente— que "la unidad de los comunistas y otras fuerzas revolucionarias y progresistas, es necesaria al desarrollo de la lucha anticolonialista, antimperialista, antireaccionaria y en defensa de la paz mundial".

Al respecto el comunicado conjunto dice: "Esta unidad de acción debe lograrse basándose en la movilización de las masas y en la enérgica y militante posición antimperialista de todos los Estados, gobiernos y organizaciones populares y progresistas del mundo".

En correspondencia a la visita efectuada por la delegación del PCI una delegación nacional del PURSC visitará Italia posteriormente. "Estamos muy satisfechos de nuestro viaje y de las conversaciones políticas que tuvimos con Fidel, Dorticós y otros camaradas de la Dirección Nacional del PURSC", expresó Mario Alicata antes de partir la delegación (junio 5) de regreso a su país, vía Moscú.

Dos Partidos HERMANOS

NI 20 MILLONES DE "MARINES"

En el octavo aniversario de la batalla del Uvero (28 de mayo de 1957) el primer combate importante librado por los revolucionarios cubanos contra la tiranía en la Sierra Maestra, el primer secretario del Partido Unido de la Revolución Socialista, comandante Fidel Castro, analizó el proceso revolucionario de Cuba contrastando el pasado con el presente y revelando el proceso histórico inevitable que se desarrolla en todas partes: la dialéctica de la lucha de los pueblos contra el imperialismo.

"Nuestra democracia está representada en el derecho real de ser pueblo constituido en poder revolucionario", dijo Fidel Castro y agregó: "Y cuando el pueblo es dueño de su destino ya entonces nadie le yendrá a cobrar por nada... Y cuando se puede decir eso, eso es el comunismo, en que una vida humana vale lo que sea necesario, en que una vida humana no se cuenta su valor por unos miserables pesos".

Y el presente se conquistó a medida que el pueblo, los campesinos, se sumaron a la lucha revolucionaria y fueron comprendiendo la debilidad del enemigo. "Pero el miedo se iba perdiendo —dijo Fidel Castro—. Porque primero el pueblo comenzó perdiéndole el miedo a los casquitos, a los guardias; y terminó perdiéndole el miedo a los imperialistas. Porque primero eran ellos aquí, y después los enemigos del mundo, los que asesinan aquí, en Santo Domingo, en Vietnam, en todas partes del mundo. ¡Y perdió el pueblo el miedo!".

El proceso se desarrollará en los demás pueblos de este continente: "cuando los pueblos se vayan liberando de todas esas ataduras, del miedo que inspiran con su terror y sus crímenes las oligarquías, cuando ocurra en otros países hermanos de América Latina lo que ocurrió aquí, veremos qué pueden hacer los imperialistas. Y el caso de Santo Domingo es un hermoso ejemplo de cómo los pueblos van perdiendo el miedo; ya no les asusta que les digan que vienen infantes de marina".

Y agregó el líder cubano: "Y con esas amenazas, los imperialistas alertan a los pueblos y advierten a los pueblos y preparan a los pueblos a luchar contra ellos; porque cuando los pueblos hayan perdido el miedo, entonces nada podrá contener a los pueblos; ni 20 mil "marines" ni 20 millones de "marines" yanquis!"

EN LA ONU

CUBA CON SANTO DOMINGO

Cuba planteó nuevamente ante el Consejo de Seguridad de la ONU la retirada de las tropas de Estados Unidos de la República Dominicana.

mayo 25 — "El problema fundamental que confronta este Consejo —dijo el embajador cubano Fernando Alvarez Tabío— es la presencia en suelo dominicano de tropas extranjeras de ocupación. Esta presencia jamás será justificada, sino antes bien agravada por el hecho de que tales tropas de ocupación hayan recibido ahora la bendición concedida por la Organización de los Estados Americanos".

junio 7 — El representante cubano Miguel Alfonso propuso en el Consejo el reconocimiento del gobierno constitucionalista del coronel Caamaño, la imposición efectiva de un cese al fuego y la retirada inmediata de las tropas norteamericanas de ocupación. Luego preguntó: "¿Puede el Con-

sejo de Seguridad permanecer en silencio ante el hecho de la asfixia sistemática y progresiva de las facultades soberanas de un Estado miembro de las Naciones Unidas, por parte de una organización regional (OEA) que responde únicamente al dictado de una gran potencia imperialista, potencia por lo demás culpable de agresión contra ese mismo Estado?".

junio 18 — El delegado cubano exigió la reafirmación de la jerarquía del Consejo en el caso dominicano. En su intervención, Miguel Alfonso dijo: "Al tiempo que desenmascara los rejugos de la OEA, el gobierno constitucionalista sigue reclamando acción a este Consejo. Ante los hechos denunciados, la obligación que tiene el Consejo de tomar medidas oportunas para detener la agresión contra un Estado miembro, y reafirmar su posición jerárquica frente a un organismo regional, deviene más urgente."

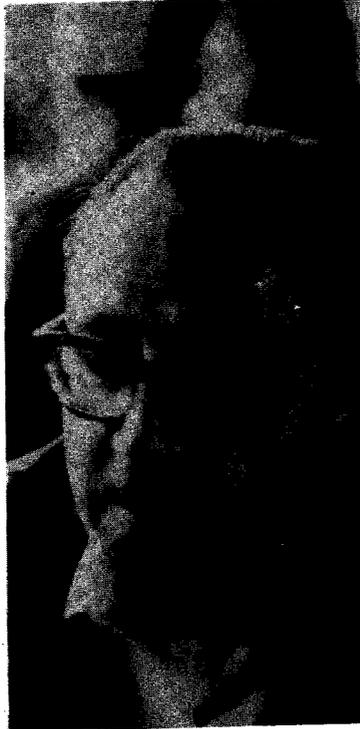
Apoyo SIN RESERVAS

El saco cosido por el primer ministro Fidel Castro, que simboliza el arribo a los seis millones de toneladas de azúcar durante esta V Zafra del Pueblo, fue dedicado al pueblo de Vietnam. "Su gesto solidario constituye una demostración más de la simpatía y el apoyo sin reservas hacia nuestro pueblo y representa una estrecha vinculación entre los éxitos logrados por el pueblo de Cuba en la construcción del socialismo y la lucha decisiva del pueblo de Vietnam contra los agresivos imperialistas norteamericanos y sus lacayos", dice la carta de agradecimiento enviada al comandante Fidel Castro (junio 10) por el embajador de la República Democrática de Vietnam en Cuba, Nguyen Thanh Ha.

Con anterioridad (mayo 26) el nuevo jefe de la misión del Frente Nacional (FLN) de Vietnam del Sur en Cuba y miembro del Comité Central del FLN, Hoang Bich Son, patentizó también su agradecimiento por la ayuda de Cuba.



REGRESAN MISIONES



CARLOS RAFAEL RODRIGUEZ

"En todas partes hemos recibido muestras de la solidaridad, el cariño y la amistad hacia la Revolución y su máximo dirigente". El ministro del Gobierno Revolucionario y miembro de la Dirección Nacional del PURSC, Carlos Rafael Rodríguez, regresó (junio 11) a La Habana después de un recorrido por Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría y la República Democrática Alemana. En los tres primeros países sostuvo entrevistas con sus dirigentes principales con vista al desarrollo de la colaboración económica y científico-técnica con Cuba. En declaraciones a la prensa, Carlos Rafael Rodríguez expresó que en las conversaciones se llegó a soluciones satisfactorias. "En los países socialistas —dijo— ha causado una gran impresión y alegría el éxito organizativo y económico de la V Zafra del Pueblo y su producción de 6 millones de toneladas de azúcar".

También regresaron al país (junio 2) Armando Hart y Haydée Santamaría, miembros de la Dirección Nacional del PURSC, que representaron a Cuba en los actos conmemorativos del 45 aniversario del Partido Comunista de Indonesia. La prensa cubana reprodujo el discurso que en la ocasión pronunció Armando Hart en Jakarta: "La autoridad del Partido en todos los sectores sociales del país resalta a la vista. Asimismo apreciamos en esta conmemoración —dijo Hart— con la presencia en ella de varias delegaciones de Partidos hermanos el prestigio indiscutible que tiene en el movimiento comunista internacional el Partido de Indonesia".

"La línea de nuestro Partido —dijo Hart— es la línea de la agresividad de las masas contra el imperialismo. Es la línea de combatir activamente el sistema colonial e imperialista. Para la realización de esta tarea nuestro Partido no descansará en llamar a la unidad. Como comunistas, creemos que es nuestro deber internacional. Como cubanos, estimamos que ésta es nuestra obligación con todos los pueblos del mundo".

"Esta es una Revolución grande en un país pequeño. La ha hecho grande el tener un enemigo poderoso", expresó el primer ministro Fidel Castro en el acto conmemorativo de la creación del Ministerio del Interior. (junio 16).

Al destacar la labor del Ministerio del Interior, el Primer Secretario del PURSC señaló: "Contra los hombres que realizan esta tarea y que están en la primera línea de la lucha revolucionaria, se ensañan los enemigos. El enemigo más odia a quien más lo combate, más odia a quienes más temen, más odia a quienes ve como los representantes del espíritu siempre alerta y siempre combativo de la Revolución".

"Las organizaciones de espionaje de la Agencia Central de Inteligencia han recibido muchos y muy duros golpes —dijo—. Los planes de la contrarrevolución, los planes subversivos y de sabotaje, los planes de introducción de armamentos y explosivos por nuestras costas, han recibido muchos y muy duros golpes... Armas que de nada les han servido, explosivos que de muy poco les han servido, como no sea para enriquecer los arsenales de la Revolución".

En otras acciones los logros también son victoriosos: "Y una de las tareas más humanas que la Revolución lleva adelante encomendada a este Ministerio es la tarea de la reeducación y rehabilitación de los presos contrarrevolucionarios y comunes".

En su discurso, Fidel Castro analizó ampliamente la política intervencionista que sigue EE.UU. en América Latina: "Su política es una política desesperada y está cosechando odio en todo el mundo, fracasos en todo el mundo". La intervención criminal en Santo Domingo ("la firmeza de los constitucionalistas aparentemente los ha exasperado al extremo de haber perpetrado hechos de barbarie") la intervención criminal en Vietnam ("ha acrecentado el heroísmo y la grandeza de aquel pueblo, su experiencia, su combatividad").

Fidel Castro dijo: "Esa política generará también su contrario, generará el espíritu revolucionario, el espíritu combativo de América Latina, ampliar los horizontes revolucionarios, hacer más profundo ese sentimiento y más amplio".

En sus palabras, el comandante Fidel Castro aludió a los rumores propalados por los imperialistas sobre el comandante Ernesto Guevara y dijo que no hay por qué rendir cuentas al enemigo ni darle ninguna información y que el pueblo sabrá del comandante Guevara cuando el comandante Guevara quiera.

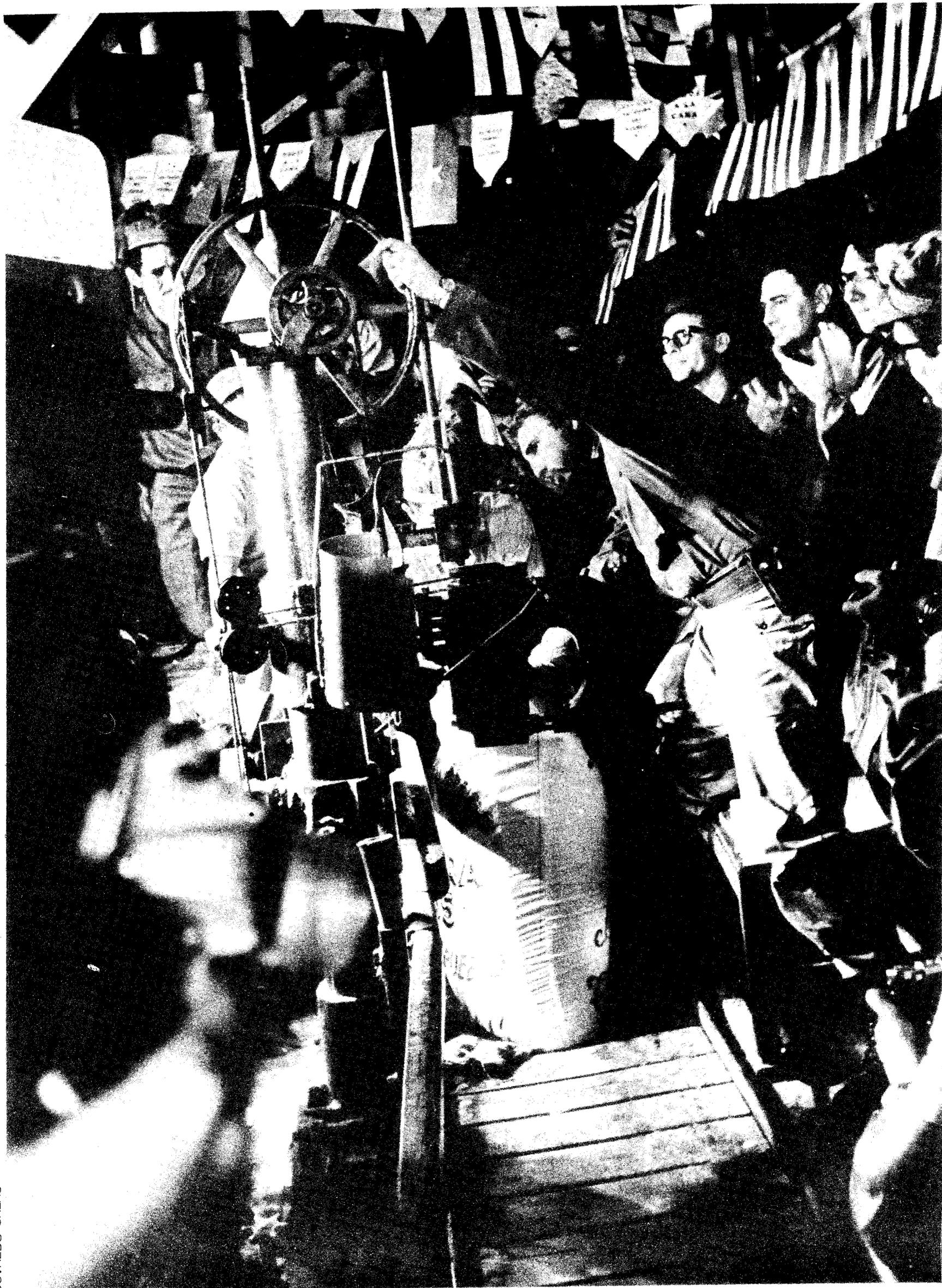
En el mismo acto también usó de la palabra el ministro del Interior, comandante Ramiro Valdés, quien se refirió al origen y desarrollo de las tareas del organismo impuestas por la necesidad de defensa interna y por la lucha contra las lacras y vicios de una sociedad desplazada.

Dijo Ramiro Valdés que el personal del Ministerio del Interior debe poseer, en consecuencia, "un conjunto de actitudes conscientes, firmes y consistentes que le impulse desde adentro en forma natural a actuar de acuerdo con nuestras normas y nunca por presiones externas, ni por la observancia mecánica de métodos cuyo incumplimiento es vigilado y sus violaciones son objeto de penas".

Las últimas palabras del Ministro fueron de homenaje a los héroes caídos anónimamente en el cumplimiento de su deber.

Fidel Castro LA CIA GOLPEADA





OSVALDO SALAS

EL COMANDANTE FIDEL CASTRO COSE EL SACO QUE COMPLETO LOS SEIS MILLONES DE TONELADAS DE AZUCAR

6 0 0 0 0 0 0 0

UNA VICTORIA DEL PUEBLO

En 1964 el primer ministro Fidel Castro dijo: "Ganar la batalla de la zafra es ganar la batalla de la economía". La batalla ha sido ganada: el pasado 7 de junio, a las 12 horas, 16 minutos y 6 segundos, se cumplía la meta azucarera, completándose el sexto millón de toneladas. El esfuerzo del pueblo hizo posible la victoria de la zafra

El día amaneció cargado de nubes. Pero el anuncio de lluvias no preocupaba a los hombres y mujeres que desde las primeras horas de la mañana comenzaron un nervioso ir y venir por los alrededores del central.

La radio, la televisión, los periódicos, habían hecho el anuncio: Fidel coserá el saco con que se completarán los seis millones de toneladas de azúcar. La simbólica ceremonia sería en el central "Antonio Guiteras".

En la noticia iba implícito que la batalla de la zafra se había ganado. El pueblo se propuso alcanzar los seis millones de toneladas en la fecha del 10 de junio. Pero el éxito se produjo 72 horas antes.

Cuando llegaron las lluvias, miles de personas se concentraron en el batey del ingenio donde Fidel cosería el saco. Era su victoria. Por eso allí estaban los hombres para festejar el acontecimiento. Y la espera fue amenizada por el Organó Oriental, por los conjuntos musicales llegados de todas partes. El diminuto poblado donde viven los trabajadores de la fábrica lució el multicolor espectáculo de banderolas, flores y adornos. "Desde aquí —decía un cartel— dispararemos al imperialismo una bomba de seis megatonnes".

A las 12 horas, 16 minutos, 6 segundos del día 7 de junio, llegó a la administración del central "Guiteras" el reporte telefónico: ¡Los seis millones de toneladas se han producido!

A las ocho de la noche Fidel se dirigió al central. Lo seguían el Ministro del Azúcar, dirigentes sindicales, invitados extranjeros y cientos de trabajadores. Allí, en el departamento de Embudos y Coser, frente a las cámaras de televisión, el Primer Ministro procedía a coser el saco número 52 173 913. El obrero Ramiro Garcés lo auxilió emocionado. El envase tenía una dedicatoria: **Al heroico pueblo de Vietnam**. Después, sobre un carro de transportar los sacos, Fidel habló a los trabajadores.

En el acto central, junto a la mansión que perteneció a un magnate norteamericano, Fidel dijo: "Y lo mismo que es un día de alegría para todos nosotros, sin duda de ninguna clase que tiene que ser un día de mucha decepción para nuestros enemigos". Y después: "Deben estar traumatizados con la noticia de que hemos llegado a los seis millones. Y cuando nos creían en el fango, ¡estamos arriba! ¡Y esto con bloqueo, con bloqueo! Creo que es la cuarta vez que se pasa de los seis millones en la historia de Cuba".

Era un triunfo del pueblo. Fidel en su discurso, advirtió: "De ahora en adelante, los imperialistas verán lo que es un pueblo avanzando..."

S. C. A.

6000000

fotos osvaldo salas



LOS OBREROS ESCUCHAN



EL PRIMER MINISTRO HABLA AL PUEBLO CUBANO DESDE EL CENTRAL "ANTONIO GUITERAS"



HISTORIA DE UNA ZAFRA

La zafra azucarera de 1965 (Quinta Zafra del Pueblo) culminó con una gran victoria: la producción de más de seis millones de toneladas de azúcar. En toda la historia de Cuba, país que fue siempre un gran productor azucarero y el más importante exportador, sólo cuatro zafras han llegado a los seis millones de toneladas métricas. Dos de ellas —incluyendo la presente— corresponden a la etapa revolucionaria.

El comandante Fidel Castro, primer ministro del Gobierno Revolucionario, señaló que esta zafra era decisiva para Cuba. Marca el inicio del proceso de mecanización de la cosecha cañera y la conclusión de un breve período de transición en que, entre otras razones, la escasez de fuerza de trabajo para la cosecha y el cultivo, mermó la producción.

Significa también una nueva época: la del aprovechamiento máximo de los derivados de la caña. Aún se trabaja en la fase de investigación y experimentación, pero próximamente la industria sucroquímica será uno de nuestros renglones fundamentales de producción y exportación cubanas.

Cuando en 1970 Cuba produzca 10 millones de toneladas de azúcar, saldrán de las fábricas diversos productos —levaduras, plásticos, celulosa, fertilizantes— que significarán el aprovechamiento total de la caña en escala industrial y comercial. Y se producirán además, 4 millones de toneladas de mieles finales azucareras.

En su histórico discurso del central "Antonio Guiteras", después de coser el saco de los seis millones de toneladas, Fidel dijo:

"Este es un triunfo que se ha logrado con el esfuerzo y el sudor de nuestro pueblo. Ni una sola de las metas dejó de cumplirse a pesar de que no eran metas fáciles, eran difíciles. Esta zafra significa un aumento de un 57% en dos años. Sin duda esta zafra fue decisiva.

Es un salto tan grande que ya no tenemos la menor duda de que alcanzaremos los 10 millones de toneladas".

Esta zafra fue singular desde su comienzo. Por primera vez comenzó la molienda en el mes de diciembre, unos treinta días antes de lo habitual. Y el 9 de noviembre el central "Jaime López" inició la producción con corte mecanizado. Pero la zafra zarpó el 15 de diciembre en todo el país, en seis ingenios, como plan piloto.

Al finalizar enero molían en todo el país 140 ingenios de los 152 existentes, en una proporción sin precedentes de más del 90%. Y por primera vez en una zafra cubana, millares de alzadoras y cientos de combinadas de corte y alza construidas en la URSS, intervinieron en la cosecha cañera. Todavía partían a los campos de caña miles de macheteros voluntarios para realizar el corte y alza manual. Pero el signo de la mecanización es ya el signo del futuro.

Otra característica de esta zafra fue la ruptura de la llamada "discreción azucarera". Ocurrió el 6 de enero al informarse el logro del primer millón de toneladas. Se fijaron metas escalonadas que se cumplieron fielmente: el 28 de febrero, el 17 de marzo, el 7 de abril y el 1º de mayo se reportó la producción del segundo, tercero, cuarto y quinto millón de toneladas. El sexto millón se logró el 7 de junio, con tres días de antelación a la meta.

Esta fue una zafra distinta. Se trabajó en brigadas: unas mecanizadas, otras de cosecha manual. Se batieron las marcas de rendimiento en corte y alza (manual y mecanizado). Surgieron brigadas millonarias y bimillonarias, grupos de trabajadores que por primera vez cortaban y alzaban uno o dos millones de arrobas de caña.

La Revolución Socialista de Cuba obtuvo así su primera gran victoria azucarera. Para 1970, serán 10 millones de toneladas.

josé vázquez



Industria Química: EQUIPOS CUBANOS

La Exposición de la Revolución Técnica, organizada por el Partido Unido de la Revolución Socialista en la que participan diversos organismos del Ministerio de Industrias, exhibió equipos, maquinarias y piezas proyectadas y construidas en Cuba por el Instituto de Desarrollo de la Industria Química.

Entre las piezas exhibidas están los equipos de la nueva planta de antibióticos "Carlos J. Finlay", un motor experimental a reacción diseñado para ser utilizado en helicópteros, un trapiche doblador de planchas, autoclaves para esterilización a vapor, bombas de vacío de 29 pulgadas y 140 pies de extracción por minuto.

La exposición demostró las posibilidades de construcción de equipos en Cuba para la naciente industria química.

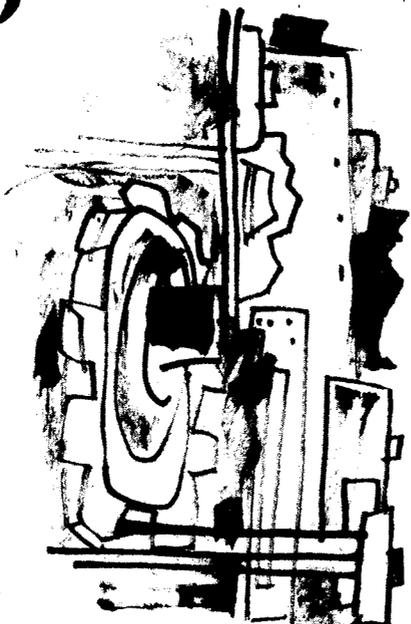
EN BREVE

- Para fines de este año estará concluido el montaje de la planta de prefabricado de viviendas donada por la URSS a Cuba a raíz de los desastres del ciclón "Flora". Cuando trabaje a plena capacidad, con su producción podrán montarse 1 700 apartamentos anuales.
- Se efectuó en la Empresa de la Electricidad el Primer Forum Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, con vistas a disminuir al mínimo los accidentes en la manipulación y producción de energía eléctrica.
- El VI Consejo Nacional Azucarero, efectuado en La Habana, acordó entre otras medidas, tener reparados todos los ingenios azucareros del país para la fiesta nacional del 26 de Julio, listos para la zafra de 1966.
- El presidente de la República, doctor Osvaldo Dorticós, visitó las obras de la nueva termoeléctrica Rénté, que se construye en la bahía de Santiago de Cuba.
- Se graduaron 190 técnicos en inseminación artificial en la Escuela Nacional "Basilio Ravelo", los que se incorporarán inmediatamente a los planes de desarrollo ganadero.
- Más de cinco mil propuestas de invenciones e innovaciones para la industria y la agricultura fueron presentadas en la Convención Nacional efectuada en la capital. En ella participaron ingenieros, técnicos y obreros de todo el país.
- Se construyeron hasta junio, 42 nuevas vaquerías en el regional Sancti Spiritus, de la meta fijada de 100 para saludar la conmemoración del 26 de Julio. Trece de ellas producen ya a plena capacidad.
- Se está instalando un nuevo astillero en Casa Blanca, en la bahía de La Habana, que permitirá la reparación de embarcaciones de hasta 10 mil toneladas y 450 pies de eslora. Tendrá un área total de 139 mil metros cuadrados.
- En breve comenzarán a llegar locomotoras inglesas adquiridas por Cuba para incrementar y mejorar el transporte de pasajeros por ferrocarril en las distintas provincias.
- Junto a la bahía de Matanzas se está construyendo una planta de fertilizantes granulados, que empleará un nuevo proceso tecnológico. Los equipos han sido proyectados y construidos en Cuba y la fábrica producirá 100 mil toneladas anuales.
- La Planta número Dos de Craqueo Catalítico de la refinería "Nico López", de La Habana, logró un record de producción al mantenerse funcionando ininterrumpidamente por 183 días. Cuando la refinería era propiedad de la Esso Standard Oil sólo alcanzó como máximo 131 días.
- Están muy adelantadas las obras de construcción de la presa "Ochoíta", cerca de la ciudad de Santa Clara, que resolverá el problema de la escasez de agua a la población y garantizará suministro a las nuevas industrias, al aumentar en 5 millones 20 mil galones diarios el volumen para el consumo.
- La Empresa de Equipos Agrícolas del Ministerio de Industrias ha programado producir este año 500 arados de cinco discos para tractores, 5800 arados de tiro animal, mil chapeadoras, 3 mil carretas de caña, 320 mil equipos avícolas, mil 250 desgranadoras de maíz, entre otros equipos.
- La Empresa de Fertilizantes se ha comprometido a producir este año 421 043 toneladas de fertilizantes mezclados, 8 957 toneladas de fertilizantes complejos, 55 000 de superfosfato simple, 10 000 de ácido sulfúrico, 96 577 de bases, 1 260 de insecticidas y 1 020 de hierbicidas.
- Mario García Planas, director del Pabellón Cubano en la Feria de Poznan, Polonia, declaró en el evento: "Los suministros polacos posibilitan que en Cuba esté surgiendo una industria de construcciones navales y esté una fábrica de radio-receptores en producción".

CEMENTO

A bordo del mercante alemán "Karl Marx", surto en la bahía de La Habana, se firmó entre las empresas "Cuba Industrial" e "Invest-Export" el convenio de asistencia técnica para el montaje y puesta en marcha de la nueva y moderna fábrica de cemento de Nuevititas, adquirida a la República Democrática Alemana. Por este convenio vendrá a nuestro país un grupo de 31 especialistas alemanes, encabezados por un ingeniero-jefe.

El costo total de los equipos y maquinarias de la planta es de 11 millones 500 mil pesos y a esta cifra hay que añadir el valor de edificaciones y terrenos. Será una de las mayores fábricas de cemento de Cuba: tendrá una capacidad instalada para producir anualmente 400 mil toneladas. Las instalaciones son ampliables y la planta puede producir hasta 600 mil toneladas de cemento.



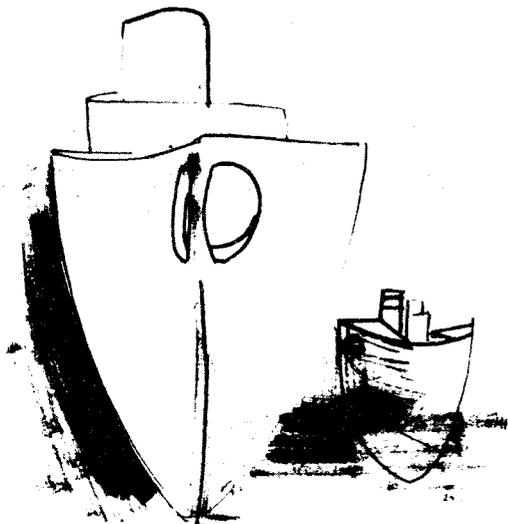
Telas de Algodón: TREINTA MILLONES DE METROS

El viceministro de Industrias Angel Gómez Trueba inauguró la primera etapa del combinado textil "Alquitex", que será una de las mayores fábricas de América Latina en su género. Instalada en Alquizar, provincia de la Habana, la planta fue adquirida a la República Democrática Alemana. Cuando funcione a plena capacidad (mayo de 1966) tendrá 66 mil 914 husos, mil telares y una planta completa de terminado: producirá anualmente 30 millones de metros de telas de algodón de diversas variedades.

La primera etapa que acaba de inaugurarse significa la puesta en marcha de 7 mil husos y más de 200 telares. La "Alquitex" tendrá un costo total, incluyendo equipos, maquinarias, edificaciones, proyectos, asistencia técnica y terrenos, de unos 30 millones de pesos. Laborarán unos mil 700 trabajadores. Cuenta con un área de 70 mil metros cuadrados de fabricación.



UN PEQUEÑO GIGANTE



SE SUSCRIBIO UN CONTRATO ENTRE LAS EMPRESAS DE COMERCIO EXTERIOR "TRANSIMPORT" DE CUBA Y "NIKEX", DE HUNGRIA: LA PARTE CUBANA EXPRESA QUE, VENCIDO EL PERIODO DE GARANTIA DE 10 MESES DEL BUQUE REMOLCADOR "GUILLERMO CHAVEZ" ADQUIRIDO A LA REPUBLICA POPULAR DE HUNGRIA, SE HA PODIDO COMPROBAR QUE LA NA VE ESTA EN PERFECTO ESTADO, RINDIENDO A PLENA SATISFACCION LOS SERVICIOS DE AYUDA DE MANIOBRAS Y REMOLQUE DE CUALQUIER BUQUE.

CON ESTE CONTRATO SE CIERRA LA OPERACION DE COMPRA DEL PEQUEÑO GIGANTE HUNGARO DE LA NAVEGACION DE PUERTO, INCORPORADO A LA FLOTA MERCANTE CUBANA EL REMOLCADOR TIENE UN MOTOR DE 800 H.P. CON 350 REVOLUCIONES POR MINUTO VELOCIDAD DE 10 NUDOS Y UNA FUERZA DE ARRASTRE (ESTRECHON) DE 10 TONELADAS.

LA INDUSTRIA LACTEA hoy y mañana

La producción de leche y el desarrollo de la industria láctea comprenden uno de los capítulos más importantes del programa cubano de desarrollo económico perspectivo. Junto a la producción azucarera, de productos derivados de la caña, frutales y carnes, la producción lechera es la base del plan de 10 años que progresivamente convertirá a los cubanos en uno de los pueblos mejor alimentados del mundo y garantizará fuertes y seguros renglones de exportación.

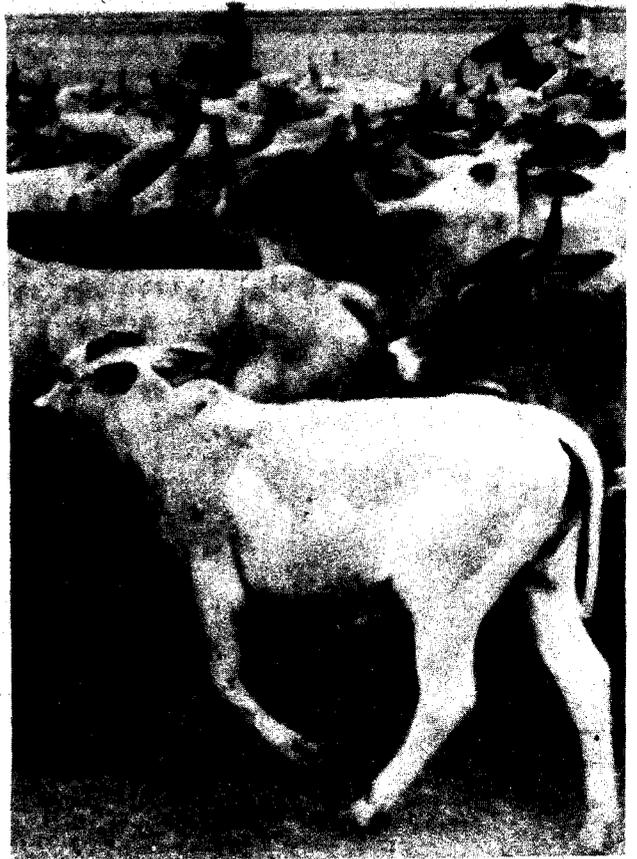
La base de la industria láctea cubana ya está cimentándose: hoy tenemos 6 millones de cabezas de ganado vacuno. Por métodos científicos, con los cruces más convenientes, se desarrolla y amplía la masa ganadera. En 1975 habrá en Cuba 10 millones de vacas y se producirán diariamente más de 30 millones de litros de leche: la Isla tendrá uno de los más altos índices de consumo del producto en el mundo.

El cultivo de los pastos y la construcción de pastoreos intensivos es un empeño central del Gobierno Revolucionario. Para ello se emplean las técnicas más modernas y entre éstas, las que mejor se adaptan a las condiciones de Cuba.

Actualmente se amplía la capacidad instalada en las industrias lácteas para la producción de diversos productos: leche fresca, yogurt, quesos, mantequilla, helados, leche en polvo, leche enlatada, cremas. Un buen ejemplo es lo ocurrido con la producción de yogurt. Existía una capacidad instalada en todo el país para producir 40 mil cuartos. Hoy sólo la provincia de la Habana produce 100 mil cuartos. Se instalan nuevas plantas en Camagüey, Bayamo, Guantánamo y Holguín. Y la adquisición de una planta pasteurizadora a Bulgaria que procesará 30 mil litros de leche y 45 mil cuartos de yogurt.

El viceministro de Industrias Agropecuarias del Instituto Nacional de Reforma Agraria, Rolando Alvarez expresó recientemente que en 1970 quedarán cubiertas todas las necesidades de la población cubana en lo referente a leche fresca y derivados lácteos.

La industria láctea en Cuba tiene un porvenir de ilimitadas posibilidades y el país está dispuesto a aprovecharlas a fondo.





LA GUERRA DE LIBERACION DE LOS ESCLAVOS DE HAITI ARRUINO LA INDUSTRIA AZUCARERA EN LA COLONIA FRANCESA. LAS POSIBILIDADES SE AMPLIARON PARA LOS PRODUCTORES DE CUBA



los fundadores

Hace dos siglos (1765) nació en La Habana don Francisco de Arango y Parreño. El primer economista cubano dedicó su vida y su inteligencia a un objetivo: lograr medidas favorables de la monarquía española para su tierra natal. Vocero e ideólogo de la entonces ascendente clase de los hacendados de Cuba, colaboró en el desarrollo económico de la Isla y contribuyó a afianzar la naciente nacionalidad

ARANGO Y PARREÑO

el primer economista

OPINIONES SOBRE ARANGO Y PARREÑO

“Con fuertes expresiones de fidelidad hispánica habla el reformismo cubano por boca de Arango. En la corteza nada más. En el fondo, la burguesía cubana está librando sus primeros combates políticos. Y, a pesar de la sucia mancha esclavista, es valiosa su gestión para los intereses colectivos de la nacionalidad naciente. Persiguiendo beneficios de clase se robustece como sector que en la mayor parte de los años siguientes encabezará la oposición a España. Su lucha contra un colonialismo regresivo hace posible otras luchas posteriores y definitivas. Como positiva consideramos esta primera actitud de la burguesía cubana”.

Sergio Aguirre, en Seis actitudes de la burguesía cubana en el siglo XIX.

“Arango y Parreño fue un precursor. Su “Discurso sobre fomento de la agricultura en la Habana” es, en relación con su época, la más acabada obra de pensamiento azucarero escrita en Cuba. Es indiferente el hecho de que sea breve y fuera redactada en unas noches: sus pocas páginas tienen una altura burguesa rara vez alcanzada entre nosotros. Es una lección de economía, seca, franca, sin más preocupaciones éticas que el dinero ni más objetivos fundamentales que la producción de azúcar a bajo costo”.

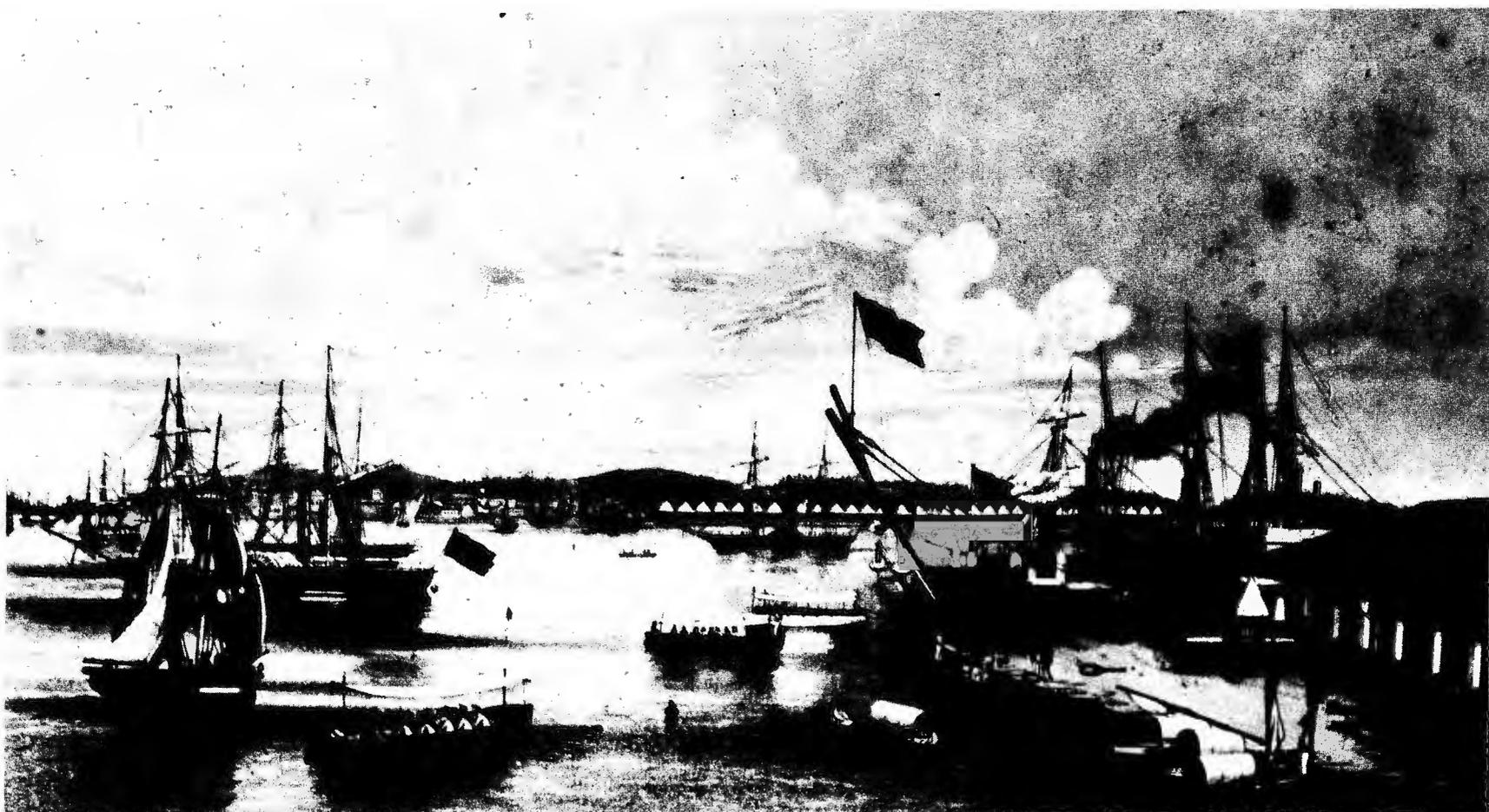
Manuel Moreno Fragnals, en El ingenio. El complejo económico social cubano del azúcar.



PARA INCREMENTAR LA PRODUCCION DE AZUCAR, EL TRATO A LOS ESCLAVOS SE HIZO AUN MAS CRUEL E INHUMANO: UNA DE LAS MANERAS DE CASTIGARLOS ERA "EL BOCABAJO"

“Francisco de Arango y Parreño, el más capaz y talentoso de los representantes de la clase de los hacendados cubanos de principios del siglo XIX”.

Oscar Pino Santos, en Aspectos fundamentales de la Historia de Cuba.



PERIODO DE COMERCIO LIBRE. GRAN AUMENTO DE LAS EXPORTACIONES CUBANAS: MOVIMIENTO EXTRAORDINARIO EN LOS MUELLES DE REGLA, EN LA BAHIA DE LA HABANA

“Pero Arango no libró sus batallas en pro de los intereses azucareros —que coincidían con los del desarrollo nacional— fuera del campo en que actuaban sus opositores. Por lo contrario, fue capaz de igualarlos o de aventajarlos en valimiento oficial, en vinculaciones personales con políticos o cortesanos de influencia”.

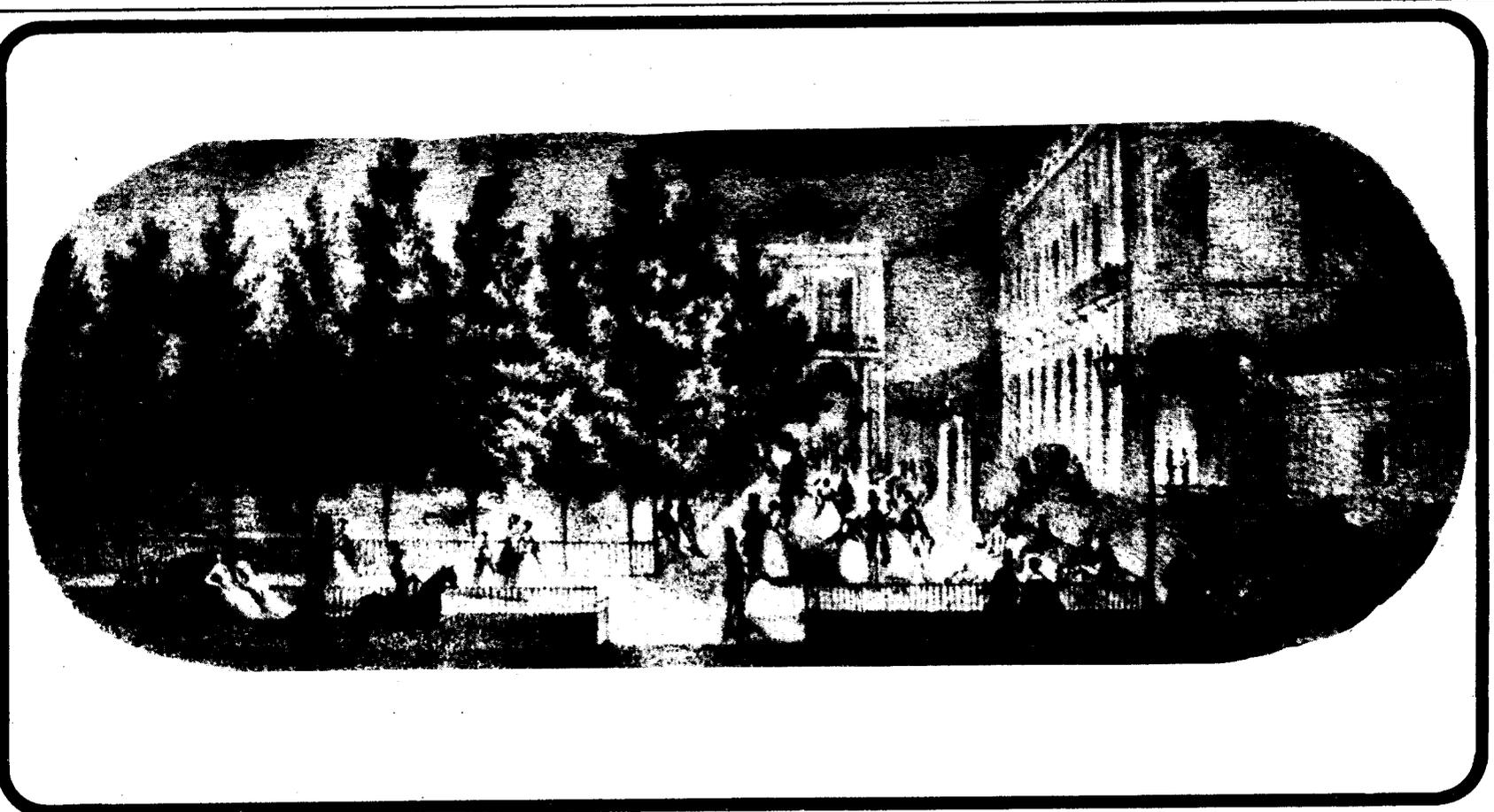
Julio Le Riverend, en *Semblanza de Arango y Parreño*.



EN UN GRABADO DE LA ÉPOCA, UNA CASUCHA HABITADA POR NEGROS LIBERTOS



FRANCISCO DE ARANGO Y PARREÑO: VOCERO E IDEÓLOGO DE LA ASCENDENTE CLASE DE LOS HACENDADOS AZUCAREROS CUBANOS, EL PRIMER ECONOMISTA DE LA ISLA.



PLAZA DE ARMAS A SU IZQUIERDA SE ENCONTRABA LA CASA DEL TRIBUNAL MERCANTIL Y JUNTA DE FOMENTO

ARANGO Y PARREÑO

POR SALVADOR BUENO

En el último cuarto del siglo XVIII y a principios del siglo XIX, Cuba comienza a ofrecer las características peculiares de una nacionalidad. Hasta entonces había sido una mera factoría. Por estos años el incremento de su economía y de su organización social permiten la creación de una comunidad donde se perciben rasgos peculiares que delatan la forjación de una nacionalidad. Un grupo de hombres notables pone en máxima tensión sus esfuerzos tendientes a transformar la tierra que los había visto nacer. Los objetivos de su acción renovadora están, en primera instancia, puestos en Cuba, aunque todavía se consideran "españoles de ultramar".

Estos hombres nacen aproximadamente entre 1760 y 1770. La etapa más fructífera de su labor se desenvuelve en coincidencia con el período de gobierno de Luis de las Casas (entre 1790 a 1796). Entre esos hombres se encontraban Tomás Romay (1764) el introductor de la vacuna en Cuba, José Agustín Caballero (1762) notable expositor de filosofía y renovador de estos estudios, el poeta Manuel de Zequeira (1764) que se inspiraría en las frutas de su tierra para escribir la "Oda a la Piña".

De todos ellos, el de acción más significativa fue Francisco Arango y Parreño. Nació en la ciudad de La Habana el 22 de mayo de 1765. Arango pertenecía a una familia española acomodada que vivía en Cuba desde hacía varias generaciones. Su padre, Miguel Ciriaco de Arango, llegó a ser coronel de Milicias. Como otros prohombres de su época, Arango estudió en el Seminario de San Carlos. Tenía 16 años cuando ingresó en la Universidad de La Habana para estudiar Derecho. El título de Bachiller en Derecho Civil lo obtuvo en 1787. No tenía aún la mayoría de edad (que en aquellos tiempos se alcanzaba a los 25 años) cuando tuvo que embarcar a Santo Domingo para defender asuntos de su familia en la Audiencia de aquella ciudad.

Dadas las condiciones intelectuales que mostraba el joven Arango, fue enviado por su familia a continuar sus estudios en Madrid. Allí en la Real Casa de Estudios de San Isidro se dedicó a ampliar su cultura y obtuvo el título de abogado en 1789. Pero un año antes, con motivo de haber vacado el cargo de Apoderado del Cabildo y Ayuntamiento de La Habana en la corte de Madrid, fue escogido Arango por encima de otros aspirantes de más edad y mejores títulos. Arribaba a los 23 años

y ya ocupaba este cargo que venía a representar una especie de encargado de negocios de la Isla en la metrópoli. Comprendiendo las responsabilidades que recaían sobre él, redactó unas "Instrucciones" donde él mismo se fijaba su programa de trabajo. Este documento lo inicia con estas significativas palabras: "Toda la atención del Apoderado debe ocuparse en promover y fomentar la felicidad de su patria. Con este solo principio consultará sus ideas y por él dirigirá todas sus operaciones".

Para la prosperidad económica de la Isla era necesario lograr de las autoridades españolas la libertad de comercio, es decir, que el comercio de la colonia no estuviera constreñido únicamente al puerto de Cádiz. Entablóse en Cuba una lucha solapada entre los comerciantes exportadores españoles e importadores cubanos, partidarios de ese monopolio, y los hacendados y terratenientes cubanos que anhelaban la libertad de comercio que les permitiría acrecentar enormemente sus negocios. Estaban interesados en la libertad de comercio los productores cubanos de azúcar que veían la oportunidad de conquistar grandes mercados extranjeros y convertir a Cuba en el primer país cañero. Dichos intereses azucareros en esta época, estaban en coincidencia con el desarrollo material de la incipiente nación que era Cuba.

Arango y Parreño va a iniciar en Madrid tareas que lo convierten en el más enérgico defensor de la clase de los hacendados y terratenientes. Por eso, en las "Instrucciones" donde Arango enmarca sus obligaciones está el propósito de lograr el comercio libre de esclavos que convenía a los propietarios de ingenios para disponer de mano de obra barata.

Estaba Arango en Madrid en 1792 cuando se recibe la noticia de la insurrección de esclavos en Haití. Comprende que esta sublevación lleva a la ruina a la flamante industria azucarera haitiana. E inmediatamente redacta su "Discurso sobre la Agricultura en la Habana y medios de fomentarla" que presenta a las autoridades metropolitanas. Todas las medidas que propone Arango en ese documento están relacionadas con la libertad de comercio. Así los productores cubanos tendrán facilidades para hacer llegar sus mercancías a muchos países.

Pero el autor del "Discurso" planteaba también la inferioridad en que se encontraban los métodos agrícolas cubanos. Propuso un viaje de estudio técnico. En 1794 partía de

Madrid Arango y Parreño acompañado por el Conde de Casa-Montalvo. Estuvieron en Portugal, Inglaterra, Barbados y Jamaica. En Inglaterra pudieron conocer lo que significaba la revolución industrial. La máquina de vapor podría ser el instrumento necesario para que la industria azucarera se elevara al máximo.

Este viaje, hecho casi a escondidas, traería positivos beneficios. Como consecuencia de este recorrido que duró once meses, se introdujo en Cuba la caña de Otahití y por primera vez se utilizaría la máquina de vapor en la producción de la caña.

En 1795 regresa Arango a Cuba: ha estado siete años fuera de su tierra natal. Cuando llega está en todo su apogeo la actividad fomentadora desarrollada por el capitán general Luis de las Casas. Arango colabora estrechamente en todas las empresas puestas en marcha durante estos años. Participa en los trabajos de la Sociedad Patriótica, llamada después Económica de Amigos del País y llega a ser su director. Pero sobre todo interviene en la fundación y organización del Real Consulado de Agricultura y Comercio del cual fue nombrado Sindico Perpetuo. Fue, además, designado Oidor de la Audiencia de Santo Domingo. En 1803 se le dio el cargo de Alférez Real del Ayuntamiento de La Habana y, dos años después, Asesor de la Factoría de Tabaco.

Todos estos cargos que desempeña Arango y Parreño lo sitúan en los lugares más prominentes de la colonia para seguir defendiendo la política auspiciada por los terratenientes y productores de azúcar. Instaló en Güines un ingenio de su propiedad, "La Ninfa", uno de los mayores de la Isla en aquella época. En 1803 realizó un viaje, de carácter confidencial, a Santo Domingo, que lo puso en contacto directo con el arruinado aspecto que mostraba la industria azucarera haitiana.

Su lucha contra el régimen monopolista estuvo encaminada también a hacer desaparecer el estanco del tabaco. Había sido nombrado Asesor de la Factoría de Tabaco en 1805 y con tal motivo redactó un "Informe sobre los males y remedios del ramo del tabaco" donde llegó a pedir la supresión o modificación de esta absurda factoría que frenaba el desarrollo de esa rama de la economía cubana.

Llegaban tiempos aún más polémicos. La monarquía española iba a ser sacudida en sus



EL CAPITAN GENERAL LUIS DE LAS CASAS DURANTE SU GOBIERNO (1790-1796) SE CREO LA SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS: ARANGO Y PARREÑO FUE UNO DE SUS MAS DESTACADOS INTEGRANTES



MANUEL DE ZEQUEIRA Y ARANGO ES EL PRIMER POETA DE LA ISLA



EL MEDICO TOMAS ROMAY, INTRODUTOR DE LA VACUNA EN CUBA

FOTOCOPIAS: CARLOS NUÑEZ

cimientos. La invasión de España por las tropas napoleónicas, la sumisión de la monarquía a los dictados del emperador francés, provocó una insurrección popular en toda la península en 1808. Si hasta estos momentos Arango y Parreño había intervenido solamente en cuestiones económicas y sociales, a partir de este instante le será imprescindible participar en los eventos políticos que se desarrollan en la Isla.

El Marqués de Someruelos, capitán general de Cuba, quiso organizar en La Habana una Junta de Gobierno similar a las que habían surgido en España y algunas de sus colonias. A su lado está Arango. El patricio cubano fue partidario de la creación de este frustrado organismo que quizás hubiera sido el primer paso a un régimen autonomista.

Determinados elementos reaccionarios y conservadores se opusieron a la formación de esta Junta Superior de Gobierno. Los enemigos que Arango se había creado con motivo de sus campañas antimonopolistas aprovecharon la ocasión para atacarlo como adversario del régimen. No estaban en lo cierto. Arango siempre se mostró partidario de la monarquía española, aunque se inclinaba hacia una cierta organización descentralizada del vasto imperio español que ya estaba en los inicios de su desaparición. En 1821 declaraba Arango: "Defender con todo vigor los derechos de esta Isla y sostener con el mismo su unión con la madre patria". Con razón se llamaba a sí mismo "español de ultramar".

Actividades de carácter político asumiría Arango y Parreño en los cortos períodos constitucionalistas que hubo bajo el reinado de Fernando VII. En 1813 fue elegido Diputado por La Habana a las Cortes de dicho año. Cuando partió a tomar posesión de su cargo, proclamaba: "¿de qué servirá habernos dado constitución, si no se ponen los medios de que sepamos lo que es, y la amemos a la inglesa? ... ¿de qué servirán las leyes contra la tiranía y abusos que nos rodean, si su raíz queda intacta, si no se constitucionan (permítase esta expresión) todas nuestras cabezas y todos nuestros corazones?"

Durante este período ha de permanecer en España (1813 a 1818). En 1814 fue designado Consejero de Indias. En Madrid, en 1817, casaba con Rita Quesada, hija del Conde del Donadío. En las breves etapas de libertad de imprenta que se permitieron en la Isla en

1812 y 1820, sus enemigos lo atacaban por se revolucionario y partidario de la independencia. No era así. Consideraba prematuro cualquier intento por la emancipación. Temía las consecuencias que produciría un desembarco de "jóvenes, aventureros, descamisados, gente de color y esclavos".

Cuando se estableció el régimen constitucional en 1820 fue designado Consejero de Estado de la clase de ultramar, pero, al implantarse la monarquía absoluta por Fernando VII, ocupó su cargo en el Consejo de Indias. En 1824 regresó a Cuba: venía designado como Superintendente General de Hacienda y, conjuntamente, Intendente del Ejército. Al frente de la hacienda colonial logró reducir gastos y adoptar medidas beneficiosas, hasta que fue reemplazado en el cargo por Claudio Martínez de Pinillos, Conde de Villanueva.

Ya por estos años comienzan a aprobarse las medidas por las cuales había luchado toda su vida. El año de 1818 se había logrado la definitiva declaración de la libertad de comercio. Se obtenía también el desestanco del tabaco, la reforma de los aranceles, la renovación de la hacienda pública. Fernando VII impulsaba el desarrollo material de la isla de Cuba para de esa manera tener un punto de apoyo con el objeto de reconquistar las recién liberadas colonias españolas.

Desde 1825, coincidiendo con el gobierno del capitán general Vives decreta la acción y la influencia de Arango y Parreño. Se encuentra ya viejo. Se le conceden mercedes y condecoraciones, pero ya no dispone de cargos influyentes en la gobernación de la Isla. Recibía el nombramiento de Oidor Honorario de la Audiencia de Santo Domingo, y también de la de México. Se le concedían las Ordenes de Isabel la Católica y de Carlos III. No aceptó un título de Castilla que el Ayuntamiento de La Habana gestionara como premio a sus muchos años de servicio.

Pero no dejaba de redactar algunos escritos relativos al mejoramiento de su tierra natal. En 1823 había colaborado en la fundación del "Instituto Cubano" que más tarde se prestigiaría con el magisterio de José de la Luz y Caballero. Esta preocupación por la enseñanza lo llevaría a redactar un "plan de estudios" destinados a la renovación de la Real y Pontificia Universidad de La Habana.

Observaba Arango y Parreño cómo había ido

aumentando la población negra esclava en Cuba al extremo de superar a la población blanca. Aunque en el pasado había defendido la libre importación de esclavos para facilitar el incremento de la producción azucarera, ahora percibía los peligros que acechaban al país por aquel aumento inusitado de esclavos. ¿Ocurriría en Cuba lo mismo que aconteció en Haití? Ante este "gran riesgo", Arango proponía fomentar la población blanca y, en su escrito "Representación al Rey sobre la extinción del tráfico de esclavos" llegó a solicitar la desaparición de aquel "miserable comercio", como lo denominaba.

Desde 1834 vivía retirado Arango y Parreño en su ingenio "La Ninfa". En sus últimos años llegaban los jóvenes preocupados por las cuestiones más discutidas sobre el porvenir de la colonia a pedir consejos y asesoramientos al anciano estadista. Encontrándose viejo y enfermo, regresó a La Habana donde murió en la casa del presbítero Mariano Arango, situada en las calles de Lamparilla y Habana, el 21 de marzo de 1837. Fue enterrado al día siguiente en el Panteón de los Beneméritos de la Patria en el Cementerio de Espada. Tenía al morir setenta y dos años.

Francisco Arango y Parreño es una de las figuras capitales de la historia cubana, pero también una de las más polémicas y controvertidas. Es cierto, como escribe Antonio Bachiller y Morales, que "su existencia está ligada con la historia de la prosperidad del país de una manera inseparable". El propio Arango proclamaba en 1793: "Mis únicas miras han sido el bien del Estado. Por él han sido mis afanes, por él son todos mis votos, y a él sacrificaré con gusto mi interés particular". Toda su acción pública estuvo dirigida a obtener de la monarquía española las medidas que estimaba imprescindible para el mejoramiento material de su tierra natal.

Considerándose un "español de ultramar" todas sus gestiones se mueven dentro de la órbita española. Lucha por Cuba recabando las oportunidades de incremento material que necesitaba la clase de los hacendados y productores de azúcar. Cauteloso reformista, deseaba para su tierra un régimen autónomo que permitiera un mejor desarrollo. En la trayectoria histórica del pueblo cubano, las empresas de Arango y Parreño abrieron senderos que permitieron, en el futuro, trazar nuevas metas y atisbar mejores soluciones al destino de la patria.

POR PEDRO GARCÍA SUAREZ
Y OSWALDO QUINTANS



CUBA SE RECREA



Por no romper un plato

El joven tirador Ignacio Huguet estableció una nueva marca nacional en escopeta, rompiendo 199 platillos de 200, quedando a sólo un platillo de igualar el record mundial en esta especialidad.

El campeón nacional Enrique Guedes impuso una nueva marca en la especialidad de 3 posiciones con 1 088, un punto más que el record centroamericano. Además, estableció nueva marca nacional de pie con 350. Sergio Alvarez, con 373, impuso nueva marca nacional en la posición de rodillas.

Serafina González logró nuevo record en la posición de pie con 296 y en las 3 posiciones con 974. Más tarde la campeona de fusil Pilar Rianche, superó esta última marca con 1 026.

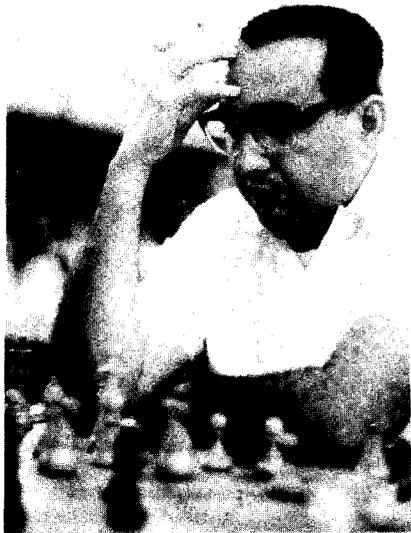
TRES DE AJEDREZ

El campeón cubano y Maestro Internacional Eleazar Jiménez terminó en el Torneo ajedrecístico de "Marianske Lazne", Checoslovaquia, con puntuación de 6.5, revalidando su título de Maestro Internacional.

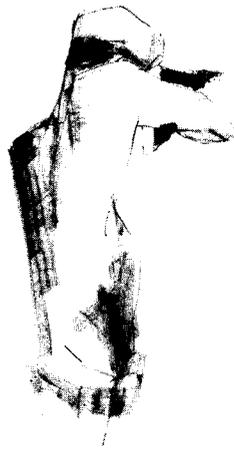
Derrotó al Maestro Internacional Bernardski, de Polonia y al Gran Maestro español Arturo Pomar, quien más tarde se retiró del Torneo por enfermedad.

14 Grandes Maestros, 6 Maestros Internacionales y 2 Maestros Nacionales participarán en el IV Capablanca In Memoriam, en La Habana, que comenzará el 25 de agosto. Alrededor de 15 naciones enviarán sus mejores maestros.

Comenzó el Campeonato Nacional de Ajedrez en su primera fase —tercera categoría— en centros de estudios y unidades laborales.



ELEAZAR JIMENEZ



baloncesto CUBA VENCIO

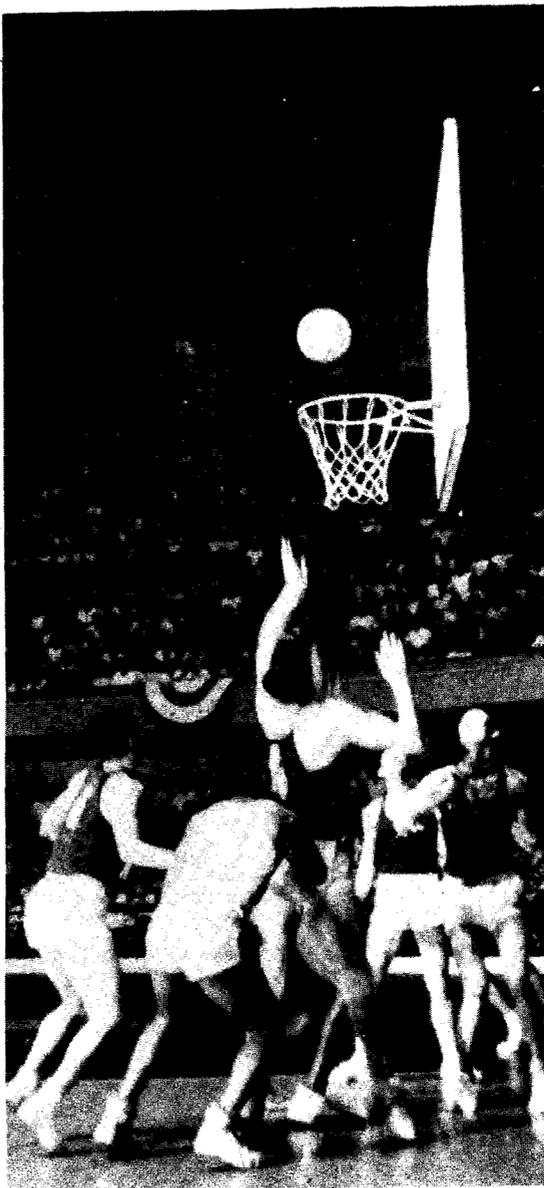
La experiencia adquirida en los 25 encuentros celebrados en su jira por la Unión Soviética y la República Popular China fue factor decisivo en la serie amistosa de baloncesto con la selección china. La selección cubana mostró un juego alegre, acoplado y estable, para lograr tres victorias consecutivas en los tres primeros juegos y decidir la serie a su favor.

El primer juego, en La Habana, terminó 68 por 55 caracterizándose por una gran defensiva cubana. El segundo, efectuado en Camagüey, 77 por 75, dando la victoria un efectivo juego de conjunto. Y el tercero, en Las Villas, quedó 61 por 56, en un juego peleado hasta el final.

Decidida la serie a favor de Cuba, los cubanos perdieron los dos restantes encuentros. El 4to., en Matanzas, finalizó 82 por 63, con un dominio absoluto por parte del equipo chino, pero el último (el 5to.) en La Habana, fue uno de los más reñidos juegos de la serie: terminó 63 por 60.

Los cubanos más destacados fueron Raúl García, Pedro Chappé, Jacintón González, "Yoyo" Cuesta, Del Pozo, "Tamakún" Martínez, y el novato Ruperto Herrera, que se consagró como figura estelar. Todo el conjunto desplegó un gran juego demostrando el enorme progreso alcanzado en un año.

Esta serie, en la que brillaron por el equipo chino Ten Ta-wei, Hu Li-te y Yang Bo-rong entre otros, consolidó el baloncesto como el segundo deporte favorito del público cubano, después del beisbol.



Guantes Cubanos: VICTORIA EN DOS PAISES

El equipo cubano de boxeo triunfó en la República Democrática Alemana y en Polonia. Estos combates internacionales se pactan por equipos, otorgándose dos puntos por cada pelea ganada y uno en caso de tablas: Cuba se impuso con puntuación de 21-15 en la República Democrática Alemana y 20-12 en Polonia.

El gran desarrollo del boxeo cubano se comprueba con el éxito alcanzado sobre los pugilistas polacos, que no habían perdido un encuentro internacional de este tipo desde 1948, y que ganaron tres medallas de oro en las Olimpiadas de Tokio. El equipo cubano lo integraron Luis Romero, Fermín Espinosa, Enrique Regüíferos, Roberto M. Chapó, Félix Betancourt, Marcos A. Santana, Israel Vargas, Joel Paísant, Angel Hernández Borroto y José Cabrera.



17 DEPORTES

El 25 de julio se inauguran en La Habana los I Juegos Deportivos Nacionales, que alcanzarán categoría de olimpiadas al incluir 17 deportes: atletismo, natación, gimnástica, balompié, baloncesto, esgrima, volibol, polo acuático, boxeo, lucha, tenis, ciclismo, tiro, levantamiento de peso, remos, tenis de mesa y judo. Se competirá desde el 25 de julio hasta el 23 de agosto.

El objetivo de estos juegos es llevar al pueblo en forma directa y dinámica el desenvolvimiento de las competencias olímpicas, propiciando la emulación inter-provincial y la superación de los atletas. Se trata de buscar nuevas figuras que refuercen los cuadros estelares actuales pues Cuba participará en distintos eventos internacionales que culminarán en la Olimpiada Mundial de 1968, en México.



EL MAR DE FIESTA

VARIOS MILLARES DE TURISTAS CUBANOS Y EXTRANJEROS DISFRUTARON DEL FESTIVAL DEL MAR, CELEBRADO EN LAS PLAYAS DE GUANABO, CERCANAS A LAS DE VARADERO.

EL FESTIVAL, AUSPICIADO POR EL INSTITUTO NACIONAL DE TURISMO, OFRECIO NUMEROSOS ATRACTIVOS: FIESTAS BAILABLES, CARNAVAL ACUATICO, COMPETENCIAS DE CAZA SUBMARINA Y PESCA, REGATAS DE BOTES Y LANCHAS, FUEGOS ARTIFICIALES Y OTRAS DIVERSIONES.

DURANTE EL FESTIVAL FUE INAUGURADO EL RESTAURANTE SALON VERDE EN EL HOTEL BELLOMAR DE GUANABO.



EN VARSOVIA: cien metros, vallas, martillo



EL JOVEN HERMES RAMIREZ QUEDO EN SEGUNDO LUGAR EN UN REÑIDO FINAL DE LA PRUEBA DE LOS CIEN METROS PLANOS, EN EL "MEMORIAL KUSOCINSKI", EN VARSOVIA, POLONIA. CRONOMETRO EL MISMO TIEMPO QUE EL VENCEDOR, EL OLIMPICO POLACO WIESLAW MANIAK: 10:3.

BERTA DIAZ OCUPÓ EL TERCER LUGAR EN LOS 80 METROS CON VALLAS, CON 11:1, Y ENRIQUE SAMUELLS LANZO EL MARTILLO CASI A 62 METROS PARA QUEDAR EN SEXTO LUGAR EN ESA COMPETENCIA EL PRIMER DIA DE LAS PRUEBAS.

Aprendices DE MARINOS

Grupos de escolares, entre diez y catorce años de edad, reciben sus primeras lecciones de pesca y navegación.

Recientemente, los alumnos del salón de estudios navales del Círculo de Pioneros "Frank País", del Vedado, recibieron su primera clase práctica de navegación en un barco a motor y vela.

Los pequeños aprendices de marinos —atendidos por sus profesores— tuvieron la oportunidad de manejar la embarcación y de ver, desde la cubierta del navío, algunas especies del mar: caguamas, peces voladores... y hasta un pequeño tiburón.



CRONOMETRO

- Durante dos semanas realizarán actuaciones en Cuba 4 levantadores de pesas húngaros: Robert Nagy, Janos Benedek, Mihaly Huszka y Haroly Ecsér, campeón europeo.
- Comenzó el Campeonato Nacional de Fútbol Novato en el estadio "Pedro Marrero", enfrentándose los equipos campeones de Camagüey y Oriente.
- Una selección de los mejores nadadores cubanos de uno y otro sexo, y otra selección de los mejores jugadores de polo acuático realizarán jiras por Europa. Los nadadores, por Alemania Democrática y la URSS. Los polistas, por Checoslovaquia y Hungría.
- Una delegación de Cuba asiste en Checoslovaquia como participante a la Tercera Espartaquiada Nacional. 12 parejas montarán "Fantasía de Ritmos Cubanos", donde se combinan con los ejercicios de gimnasia los ritmos abacúa, seis por ocho, rumba, boleros libres y mozambique.
- La Selección Juvenil de Fútbol de Cuba obtuvo una importante victoria en Sofía, Bulgaria, superando 4 goles por 3 al estelar equipo "Beroe", de Stara Zagora.
- El cabaret Parisián del Hotel Nacional está presentando una nueva revista cómicomusical: "El Fantasma lo Invita", con la actuación de Mario Martínez Casado y Miriam Blanco.
- En las provincias de la Habana y Pinar del Río comenzó el Campeonato Provincial de Beisbol de Primera Categoría. En La Habana participan 64 equipos.
- 3750 alumnos-atletas tomarán parte este año en los III Juegos Deportivos Escolares Nacionales, desde el 25 de agosto al 6 de septiembre en la ciudad de La Habana.
- Platos especiales del restaurante El Carmelo, en La Habana: Medallones de Langosta Parisián y Filete de Pargo Almendrina.
- El Sindicato Nacional Textilero ganó el Tercer Concurso Nacional de la Pesca de la Aguja "Ernest Hemingway" organizado por el Sindicato de Artes y Espectáculos. Acumuló en los 3 días de competencias, 224.75 libras.
- La selección de natación que realizará una jira por la URSS y la República Democrática Alemana la integran María Cristina González, Raquel Mendieta, Lisette Mendoza, Eliseo Vidal, Alberto Mari y Rafael Morales. Suplentes: Ileana Mateos, José R. Díaz e Ignacio Fajardo.
- El pedalista José Campillo ganó la prueba de carretera sobre 60 kilómetros en circuito, del Campeonato Nacional de Ciclismo que se celebra en Camagüey. Tiempo registrado: 1:44.



LIBROS DE JUNIO

- "Crítica de la época" es el título del nuevo libro de ensayos (recopilación) publicado por José A. Portuondo en la Editora del Consejo Nacional de Universidades.

- "El Capital" (tomo I) de Carlos Marx fue publicado por la Editorial Venceremos.

- Las Ediciones Unión lanzaron a la calle "Orbita de Emilio Ballagas" con prólogo de Angel Augier y selección y notas de Rosario Antuña.

- "La Favela" de Carolina María de Jesús (Brasil) y "Metal del diablo" de Augusto Céspedes (Bolivia) son los nuevos títulos de la colección latinoamericana de la Casa de las Américas.

- Los Cuadernos Erre, de Ediciones R, publicaron "El hombre y el socialismo" del comandante Ernesto Che Guevara.

- "Estudios críticos" de Cintio Vitier y Fina García Marruz fue editado por la Biblioteca Nacional José Martí.

- "Aclaraciones" (tomo II) de Blas Roca apareció a cargo de Ediciones Venceremos.

- La Biblioteca de Autores Cubanos del Consejo Nacional de Cultura publicó "Antología de poesía cubana" (tomo I) seleccionado por José Lezama Lima.

- La colección de teatro y danza editó un tomo de teatro clásico español con piezas de Juan Ruiz de Alarcón ("La verdad sospechosa") Tirso de Molina ("Don Gil de las calzas verdes") y Calderón de la Barca ("El alcalde de Zalamea").

- Dos nuevos títulos sobre Martí. El tomo 22 de sus Obras Completas y "Nuestro Martí" de Herminio Almen-dros, editado este último por la Editora Juvenil.

- "Algunas facetas de Varona" de Elías Entralgo, fue publicado por la Comisión Nacional Cubana de la UNESCO.

- "Política continental americana de España en Cuba" del historiador José Luciano Franco fue editado por la Academia de Ciencias.

FERIA DEL GRABADO 1965

Organizada por la Casa de las Américas, se celebró la Feria del Grabado: certamen internacional y tres exposiciones de grabados. La primera exposición fue dedicada al grabado yugoslavo y se efectuó en la Galería de Arte, mientras en la Biblioteca Nacional se presentaban los grabados cubanos contemporáneos. En la Galería Latinoamericana de la Casa de las Américas se ofrecían al público los premios y menciones y los mejores grabados de la Exposición de La Habana 1965. Un jurado compuesto por los argentinos Antonio Seguí y Carlos Alonso, la mexicana Raquel Tibol, el español José María Moreno Galván, y los cubanos René Portocarrero y Tomás Oliva, acordó conceder el Gran Premio al peruano Francisco Espinoza Dueñas y una mención especial por el conjunto de su obra a Antonia Eiriz. El premio de litografía "Portinari", fue otorgado al argentino Obelar con mención al cubano José Rosabal. El premio Javier Báez, grabado en metal, al brasileño Artur Luis Piza, con menciones al colombiano Augusto Rendón y al mexicano Roberto Donis. El Premio Posada, grabado en madera, se concedió al argentino Norberto Onofrio con mención especial al también argentino César Miranda.



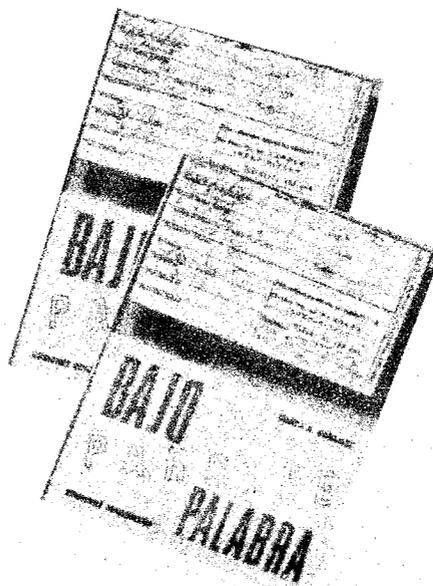
ESPINOZA DUEÑAS: GRABADO

A París: MUSICA Y DANZA DE CUBA

Con el nombre de Music Hall de Cuba debutará en el teatro Olympia de París una embajada artística de folklore y música popular, integrada por grandes figuras cubanas y el Conjunto de Danza Experimental, que interpretará el ballet "El Solar" de Alberto Alonso con música de Gilberto Valdés. Elena Burke, Pello el Afroacán, Celeste Mendoza, José Antonio Méndez, Los Papines, la Orquesta Aragón y los ballets "Cabildo de María la O" y "Mamá Inés", con coreografías de Armando Suez y "Contrapunto" y "Pa ca", con coreografías de Luis Trápaga, serán vistos por el público parisién. El espectáculo comenzará con un film corto del ICAIC. La presentación es producto de negociaciones entre Maritza Alonso, directora de la Empresa Cubana de Artistas y Bruno Coquatrix, director y propietario del teatro Olympia. Los cubanos actuarán durante tres semanas en París.

"BAJO PALABRA" en inglés

Después del arrollador éxito de "Bajo palabra" de Marta A. González (ciento diez mil ejemplares) hay una nueva noticia referente a este sensacional testimonio sobre la vida de los exilados cubanos en Miami: la editorial "Monthly Review" anuncia una doble edición de "Bajo palabra" en los Estados Unidos en dos tiradas en inglés y español, según contrato firmado entre la autora y Leo Huberman. El diario polaco "Zycie Warszawy" comentó muy favorablemente la aparición de este éxito de librería destacando el objetivismo y veracidad del testimonio de Marta A. González.



Cuentos DE LA ZAFRA

Julían Portal Font, de 23 años, estudiante de arte, obtuvo el primer premio del concurso de cuentos sobre la V Zafra del Fueblo, organizado por la Unión de Escritores de Cuba, con su obra "El viejo Lao". Rogelio Coronel, de 18 años, becario de la Escuela de Letras de la Universidad de La Habana ganó el segundo premio con "Luzdivina" y Rafael Escobar Linares, de 32 años, el tercer galardón con "La luz está dentro".

3 BREVES

1 El Día de la Educación y la Cultura búlgaras y la escritura eslava fue celebrado en Cuba con un encuentro de estudiantes búlgaros, latinoamericanos y cubanos en las Universidades de La Habana, Las Villas y Oriente. Los escritores búlgaros Alexandr Muratov y Veselin Yostov informaron sobre los orígenes de la escritura eslava y el desarrollo de la cultura en la República Popular de Bulgaria. Se rindió homenaje a los hermanos Cirilo y Metodio, quienes a mediados del siglo IX crearon el alfabeto eslavo (cirílico).

2 "Los pasos perdidos" de Alejo Carpentier comenzará a filmarse próximamente en México, bajo la dirección del realizador francés Louis Malle. El guión cinematográfico ha sido confiado al escritor norteamericano Irwin Shaw, autor, entre otras novelas, de "Los jóvenes leones", también filmada. Es probable que el papel principal sea interpretado por Richard Burton, quien últimamente alcanzara gran éxito en Londres con su actuación en "Hamlet". No es la primera vez que se habla de llevar al cine la conocida novela de Carpentier.

3 Alicia Alonso recibió el homenaje del American Ballet Theatre de Nueva York con motivo de cumplir este grupo sus 25 años de existencia. La publicación de un álbum, contenido de los momentos señeros del Ballet Theatre, sitúa a Alicia como una de las grandes intérpretes del ballet clásico y reúne las firmas y saludos de los principales integrantes de ese cuerpo danzario. Desde la directora Lucía Chase a Kasana Wojeick, Oliver Smith, codirector, Royez Fernández, Johnny Kriza, Lupe Serrano, Enrique Martínez "maitre" de ballet y demás miembros de la compañía, todos asientan en el álbum su saludo de admiración y recuerdo a Alicia Alonso.

Van 15 mil DE "LAS LUCES"

La segunda edición de "El siglo de las luces" de Alejo Carpentier acaba de aparecer con el sello de Ediciones R. El libro, una de las sensaciones editoriales del pasado año, tuvo una primera edición de cinco mil ejemplares que se agotó en pocos meses. La segunda edición de diez mil ejemplares será igualmente consumida por los estudiantes franceses de español, ya que el libro ha sido declarado texto de estudio en las universidades de ese país.

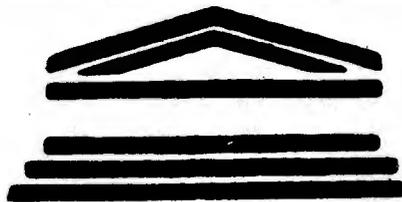


La CIA visible



"Ediciones Venceremos" puso a la venta **El gobierno invisible**, libro sobre las actividades de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) de los Estados Unidos, escrito por los periodistas norteamericanos David Wise y Thomas B. Ross, del "New York Herald Tribune" y "Chicago Sun Times", respectivamente.

Este volumen de 390 páginas estudia la historia y la estructura de la CIA, así como algunas de las operaciones realizadas en países extranjeros. Uno de sus capítulos está dedicado a la invasión mercenaria de Playa Girón en abril de 1961: se relatan todas las interioridades de este ataque criminal a la Revolución cubana. Todas las denuncias del gobierno cubano se ven confirmadas en este libro con lujo de detalles.

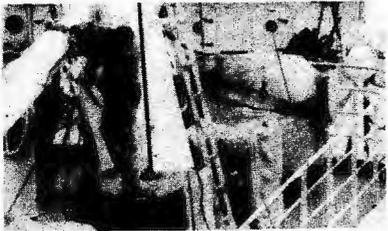
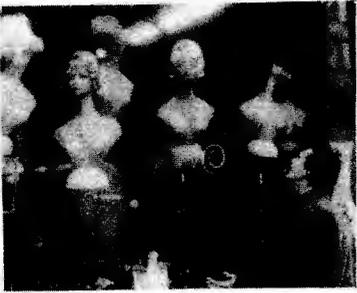
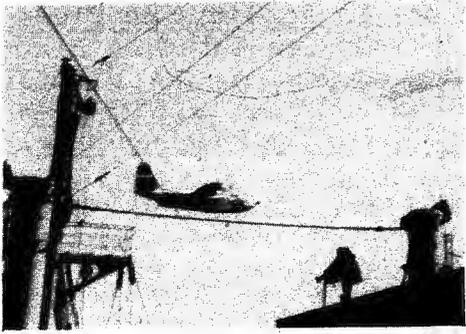
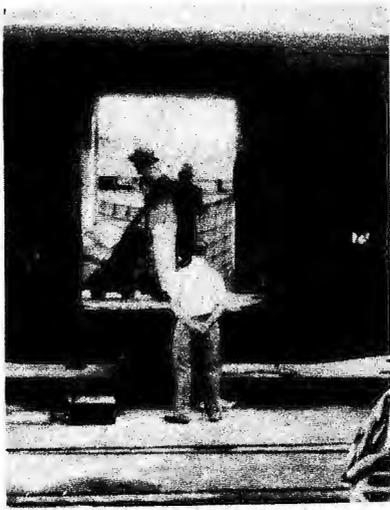
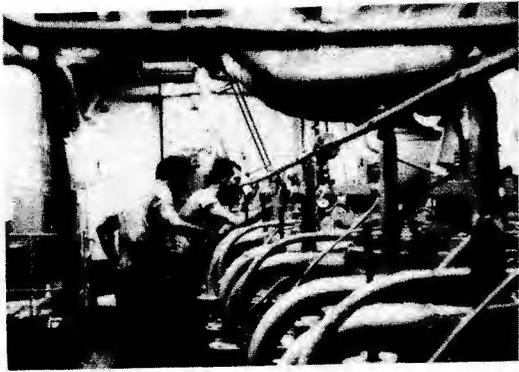


UNESCO en La Habana

EL PROXIMO MES DE SEPTIEMBRE SE CELEBRARA EN LA HABANA LA PRIMERA REUNION DE SECRETARIOS PERMANENTES DE LAS COMISIONES NACIONALES DE LA UNESCO PERTENECIENTE A LA ZONA DEL GOLFO DE MEXICO Y EL CARIBE. ESTARAN PRESENTES EN ESTE EVENTO, CONVOCADO POR LA COMISION NACIONAL CUBANA DE LA UNESCO, JAMAICA, MEXICO, HAITI, TRINIDAD Y TOBAGO, REPUBLICA DOMINICANA Y EL GRUPO BRITANICO DEL CARIBE ORIENTAL. ENTRE LOS TEMAS A TRATAR FIGURAN UNA MAYOR COLABORACION ENTRE LAS DISTINTAS COMISIONES NACIONALES Y LA CELEBRACION EN 1966 DE LA IV CONFERENCIA DE LAS COMISIONES NACIONALES DEL HEMISFERIO OCCIDENTAL.

PUNTO Y APARTE

- "Mi solar" viajó hasta Cayo Largo, para ofrecer representaciones a las unidades militares allí estacionadas. El elenco recibió una placa de bronce.
- Tres obras en un acto del japonés Yukio Mishima fueron estrenadas en el Teatro Nacional de Guíñol, bajo la dirección del dramaturgo Rolando Ferrer. Son: "La dama del abanico", "El tambor de Damasco" y "La bella y el poeta".
- Auspiciada por la Academia de Ciencias y la Sociedad de Estudios Históricos Internacionales, se rindió homenaje a la memoria del ilustre historiador Emilio Roig de Leuchsenring.
- "El itinerario de André Malraux" es el título de una charla que ofreció el poeta haitiano René Depestre con motivo de la publicación en Cuba de "La condición humana".
- El grupo de teatro del Sindicato de la Medicina estrenó "Edipo Rey" de Sófocles, en la sala-teatro de los Gastronómicos. Dirigió Juan R. Amán.
- El poeta de Leningrado Mihail Dudin llegó a Cuba presidiendo una delegación de escritores soviéticos. Le acompañan Rimma Kazakova y Nina Bulgakova. Visitaron el país durante tres semanas.
- Cuba participará en el cuarto festival cinematográfico internacional de Moscú, junto a otros 42 países. Formará parte del jurado para los films de cortometraje, que sesionará en la Casa Central del Cine.
- Con motivo del día del libro y del bibliotecario, la Universidad de La Habana inauguró una exposición de la Editora Universitaria. Un total de 293 títulos y casi dos millones de ejemplares es el balance de su trabajo.
- Vajtang Paliashvili, artista del pueblo de la República de Georgia, dirigió dos conciertos con nuestra Orquesta Sinfónica Nacional.
- En la Casa de la amistad cubano-mexicana, ofreció una charla sobre la cultura en su país, la destacada crítica de arte mexicana Raquel Tíbol, autora de un libro sobre la pintura de Siqueiros.
- El 2 de julio comenzaron las anunciadas representaciones del teatro "Martí", con "El bravo" de Enrique Núñez Rodríguez y "El velorio de Pachéncho" de los hermanos Robreño. Una orquesta de 22 profesores atiende la parte musical.



La emoción de un viaje por mar es distinta si el barco es cubano. Algo así como si un pedazo de la Isla bloqueada navegara para romper el bloqueo. Vivido por dos periodistas de la Revista CUBA, este reportaje cuenta un viaje de más de tres meses del buque "González Lines" de las Líneas Mambisas. Un barco joven de cerca de 12 mil toneladas, bello y poderoso. El ambiente de la tripulación, su vida marinera, se entrelazan con las peripecias de la larga ruta desde el Caribe hasta el Mar del Norte. Destino, 4 puertos de Europa: Barcelona, Bilbao, Rotterdam, Alicante. En pleno océano, aviones yanquis en vuelo rasante que fotografían el buque, dos ciclones -el Dora y el Ethel- amenazando su rumbo. El peor momento de la travesía: una recia galerna en el golfo de Vizcaya. El mejor momento: el regreso al puerto de La Habana. Aquí está la historia de ese viaje, su sentido y su victoria: las razones por las que navega

CUBA
EN

ALTA

del caribe al

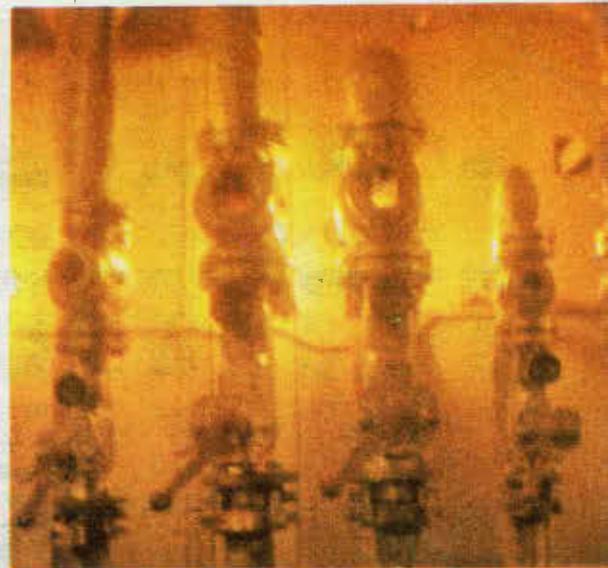


MIAR

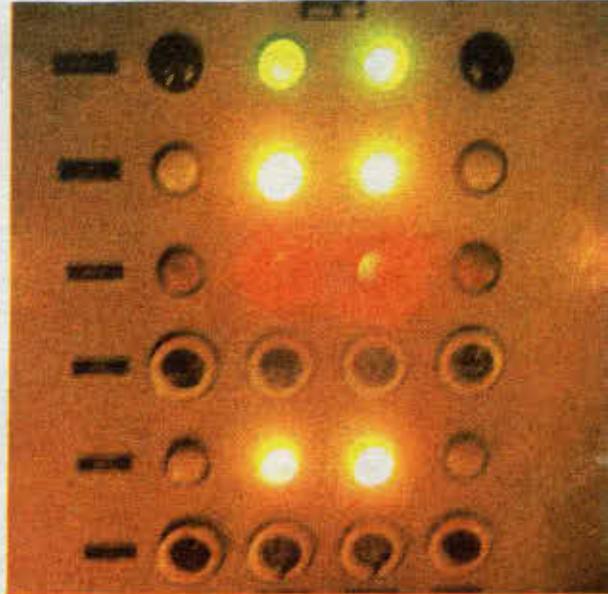
mar del norte



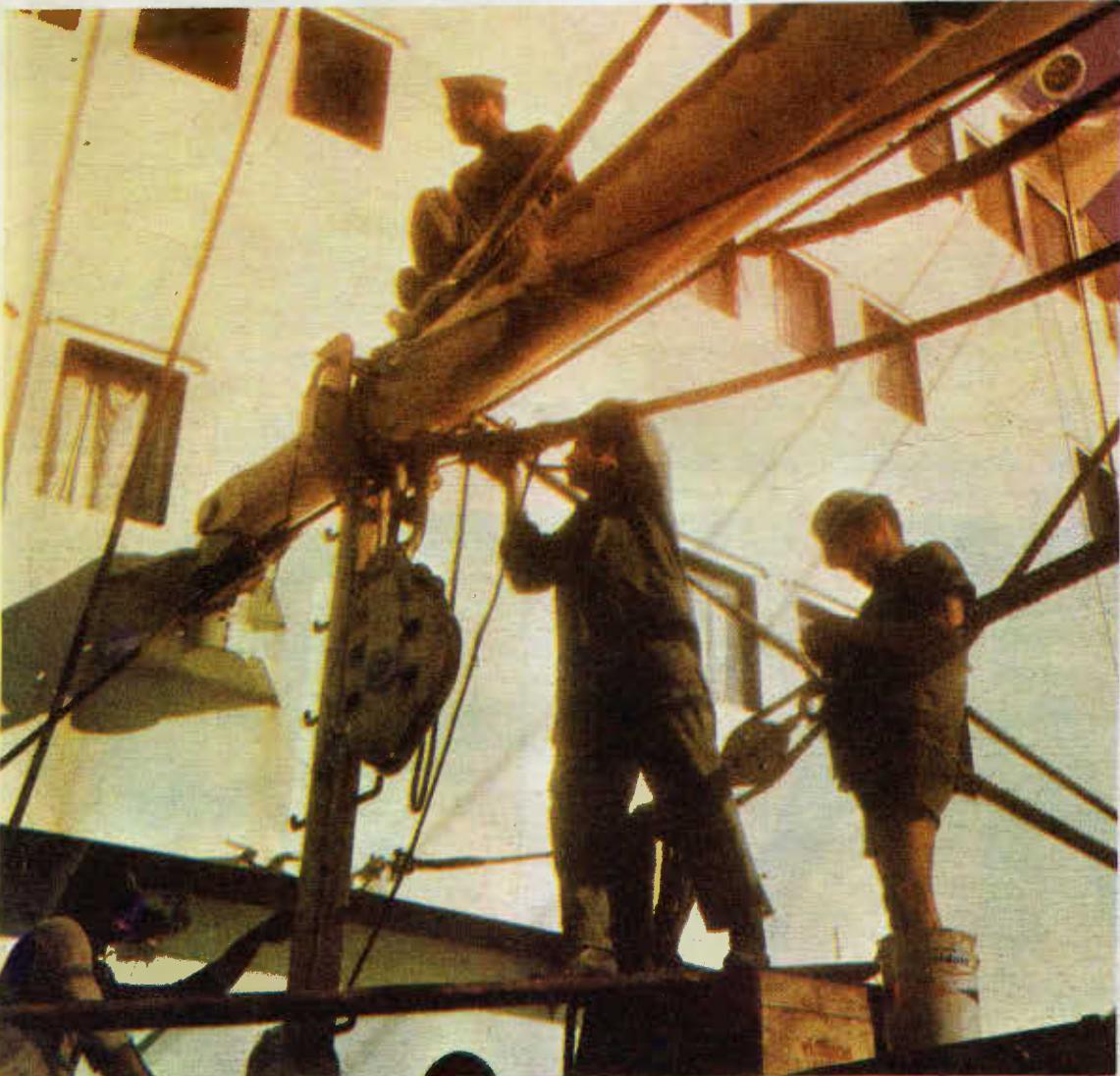
UNA DE LAS FAENAS: SANEAR LAS POLEAS POR LAS QUE CORREN LOS CABLES DE CARGA



CAÑERIAS POR DONDE CIRCULA EL ACEITE



CONTROL LUMINOSO DE LA MAQUINA



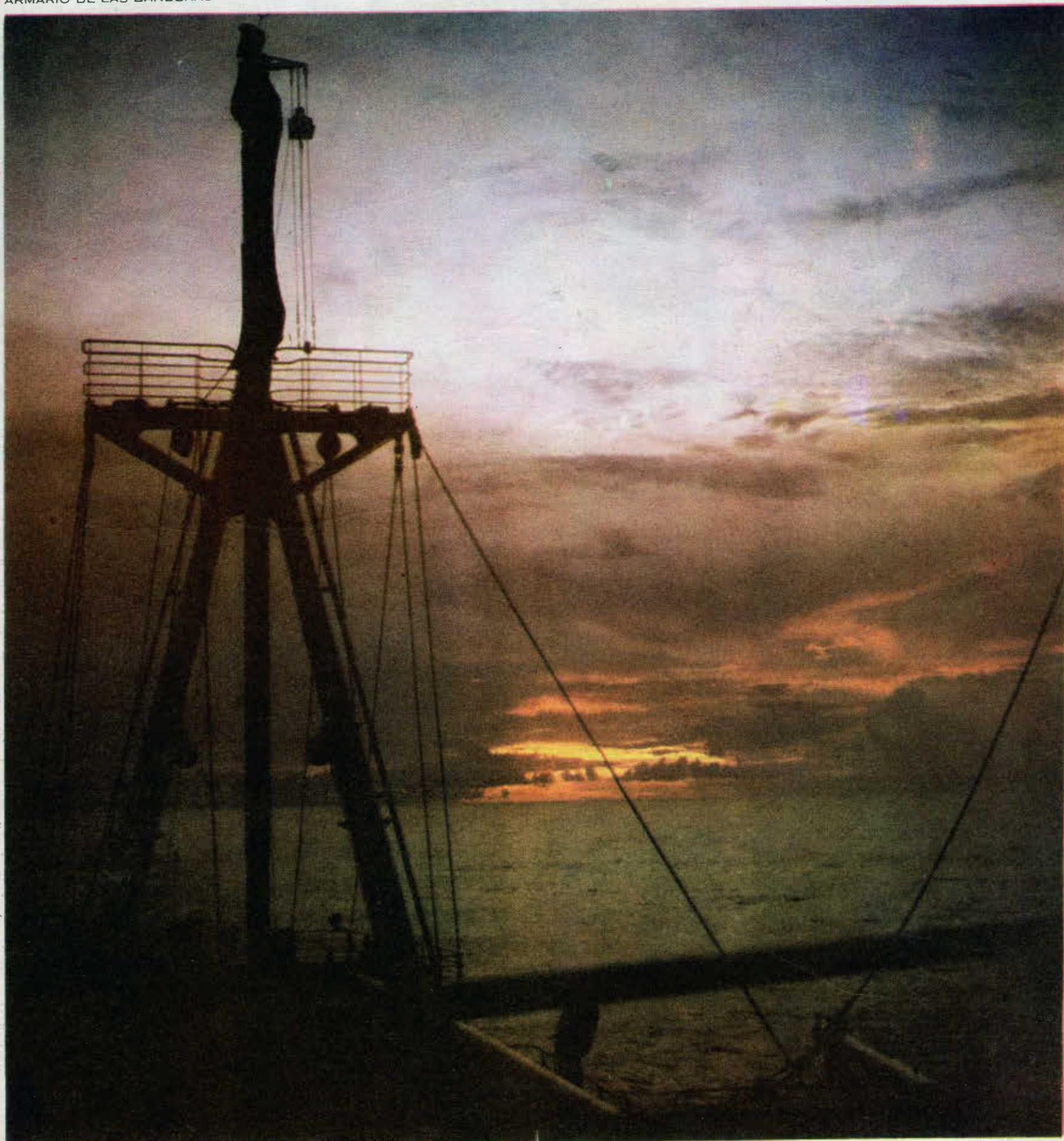
LOS PUNTALES DE CARGA NECESITAN SER PINTADOS CONSTANTEMENTE

Partida de nacimiento y ficha del "González Lines": nació en Gydnia, Polonia, en 1963, pero es ciudadano cubano. Tiene 154 metros de eslora y 19.4 metros de manga, su puntal medio es de 12.55 metros y 11 767 toneladas de peso muerto



ARMARIO DE LAS BANDERAS

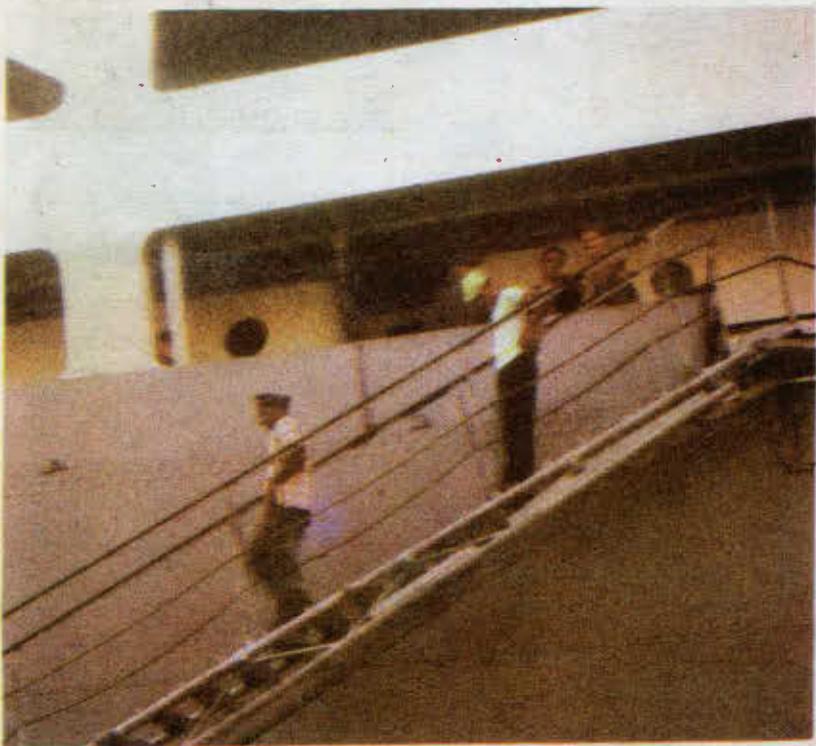
Una campana rompe la monotonía de la navegación de altura. Los marineros la llaman "la cariñosa". Es la campana que anuncia las comidas. El primer plato del menú es siempre la sopa. Primero falta el sol que la sopa



OCEANO ATLANTICO: DE PRONTO SE HACE DE NOCHE



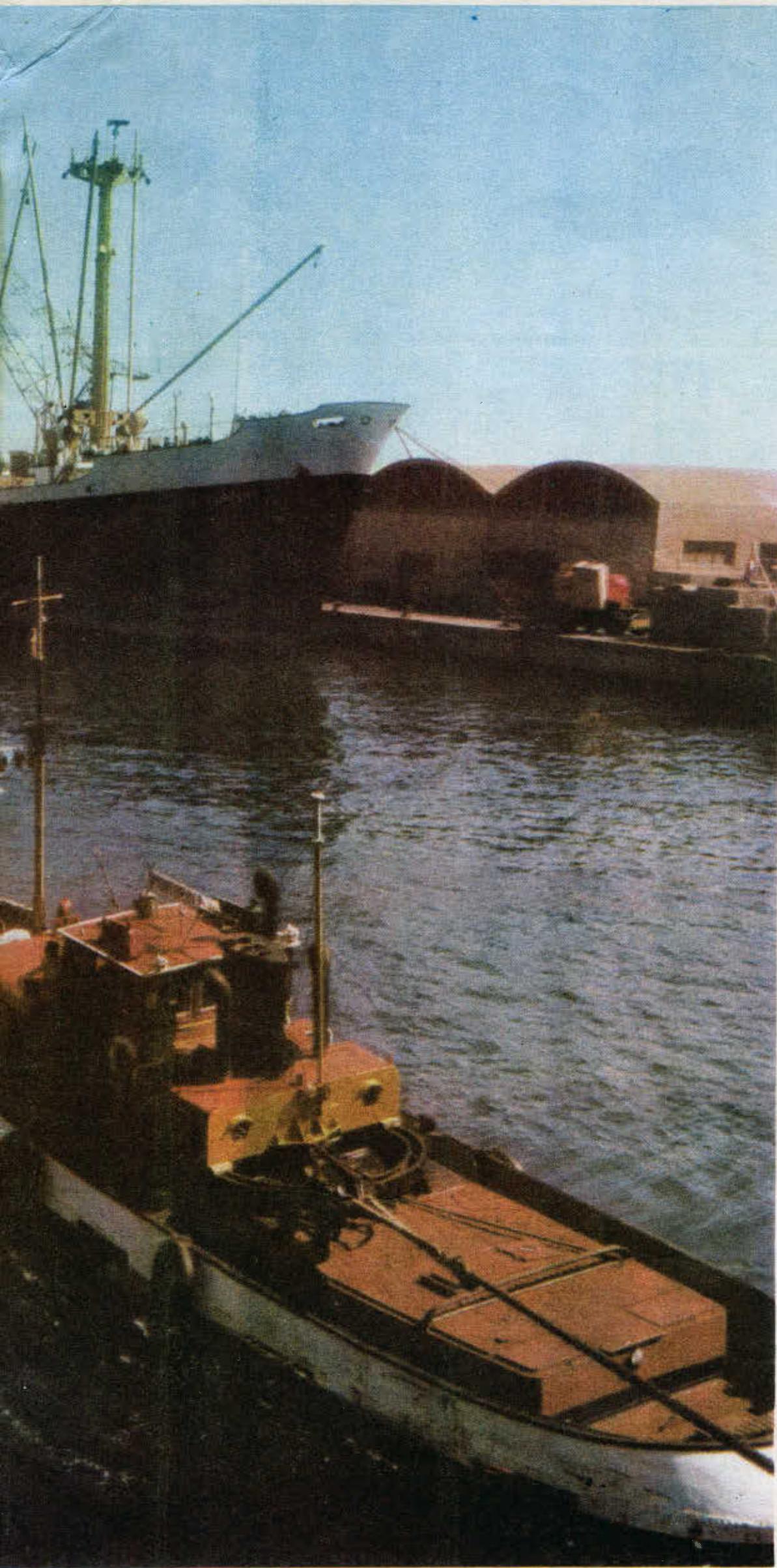
"GONZALEZ LINES": EL PALO MAYOR



IMPACIENCIA DE LLEGAR A PUERTO LOS PRIMEROS EN BAJAR

**De Matanzas a
Barcelona: mar y
cielo, y otra vez mar
y cielo. Más allá, la
ciudad de las
Ramblas espera
a los cubanos**





21 DE SEPTIEMBRE:
TIRADOS POR DOS
REMOLCADORES ENTRAMOS
EN BARCELONA
DESPUES DE 16 DIAS
DE ALTA MAR

BARCELONA



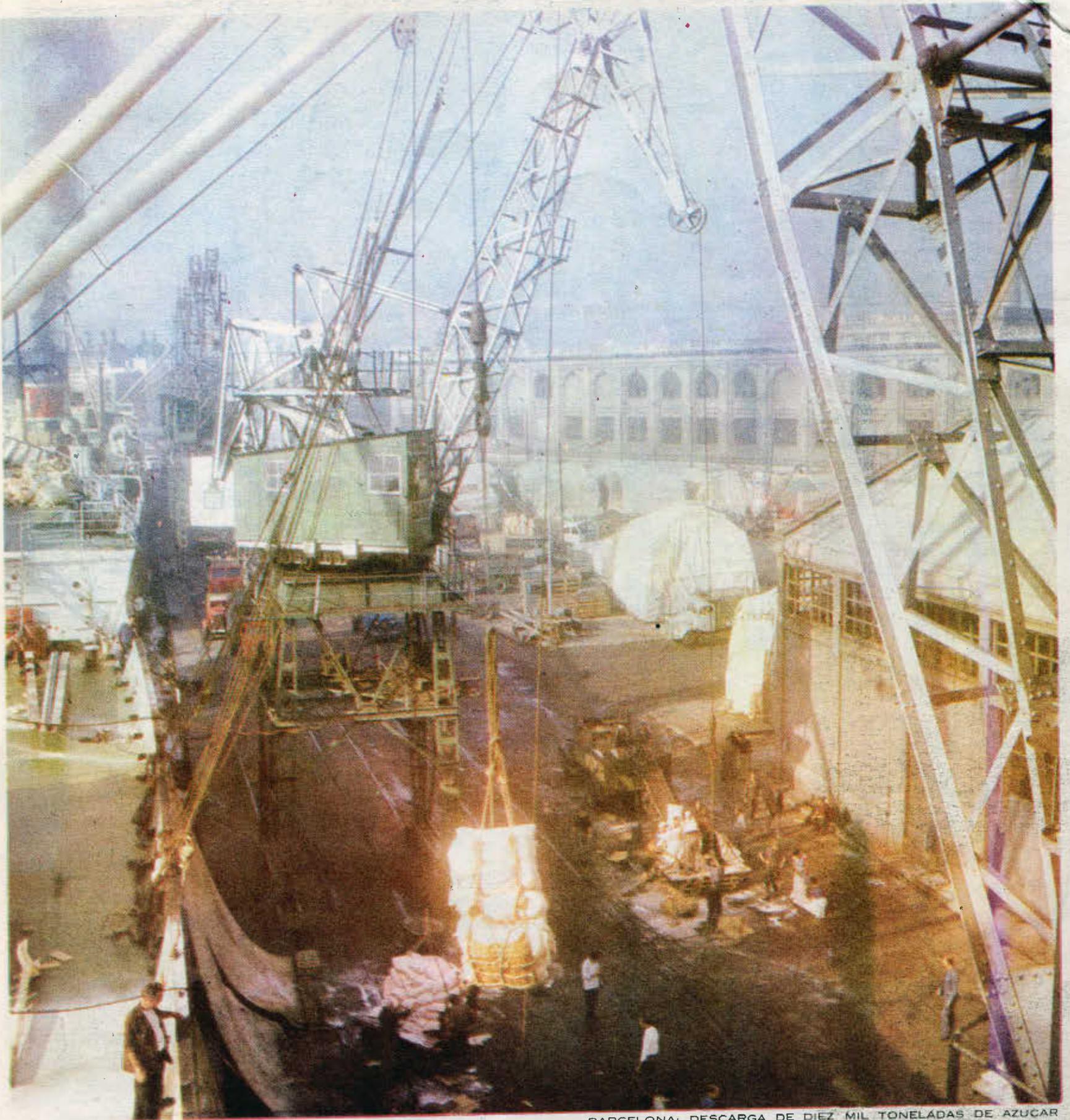
RAMBLA DE LAS FLORES



RAMBLA DE LOS CAPUCHINOS



MERCADO DE LAS FRUTAS



BARCELONA: DESCARGA DE DIEZ MIL TONELADAS DE AZÚCAR

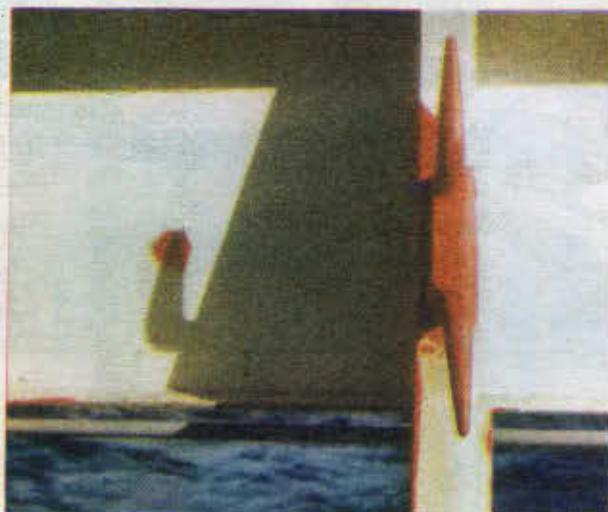
Barcelona: concluyó la primera etapa del viaje. Atracamos a un muelle llamado San Beltrán. Aún nos faltan setenta y cinco días de mar, de niebla, de cielos grises, de borrascas, de puertos



SE IZAN LAS SEÑALES DE BUQUE AL GARETE

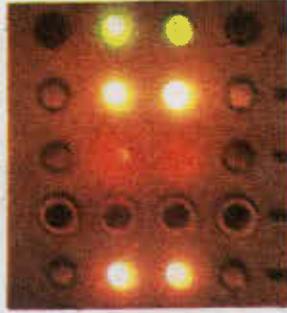


DE NUEVO EN ALTA MAR: BUQUE A LA VISTA



LE LLAMAN CORNAMUSA

-Y ése sí que no le tenía miedo a los ciclones. Cuando había uno preguntaba: "¿Dónde está?" Y cuando se lo decían: "¡Pues por ahí vamos!"



EL ESCRITOR CESAR LEANTE Y EL FOTOGRAFO FREDDY MORALES, DEL EQUIPO DE LA REVISTA CUBA, RECORRIERON MAS DE 13 MIL MILLAS A BORDO DEL BUQUE MERCANTE CUBANO "GONZALEZ LINES". CONVIVIERON CON LA TRIPULACION, ASISTIERON A LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA EN CADA PUERTO, PARTICIPARON EN LA ACTIVA VIDA DEL BARCO. EN EL MISMO "GONZALEZ LINES" REGRESARON A CUBA. DE AQUELLA EXPERIENCIA MARINA NACIO ESTE REPORTAJE



CESAR LEANTE



FREDDY MORALES



Se borra Matanzas al fondo, las montañas que la cercan son una franja gris al sol poniente. Golpea, suave, el viento del mar. La despedida es triste: los ojos se prenden de la costa que se adelgaza

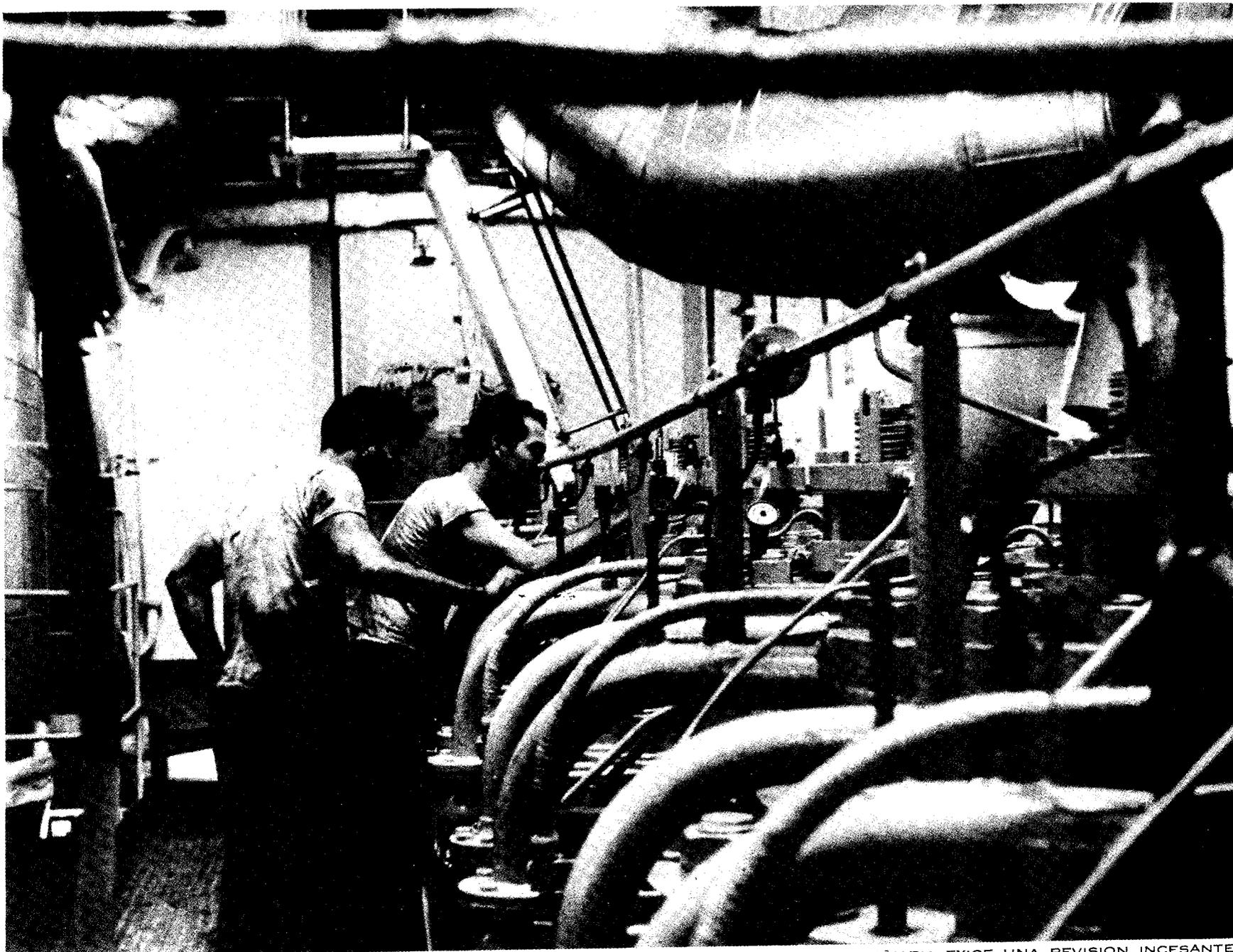


CUBA EN ALTA MAR

del caribe al mar del norte

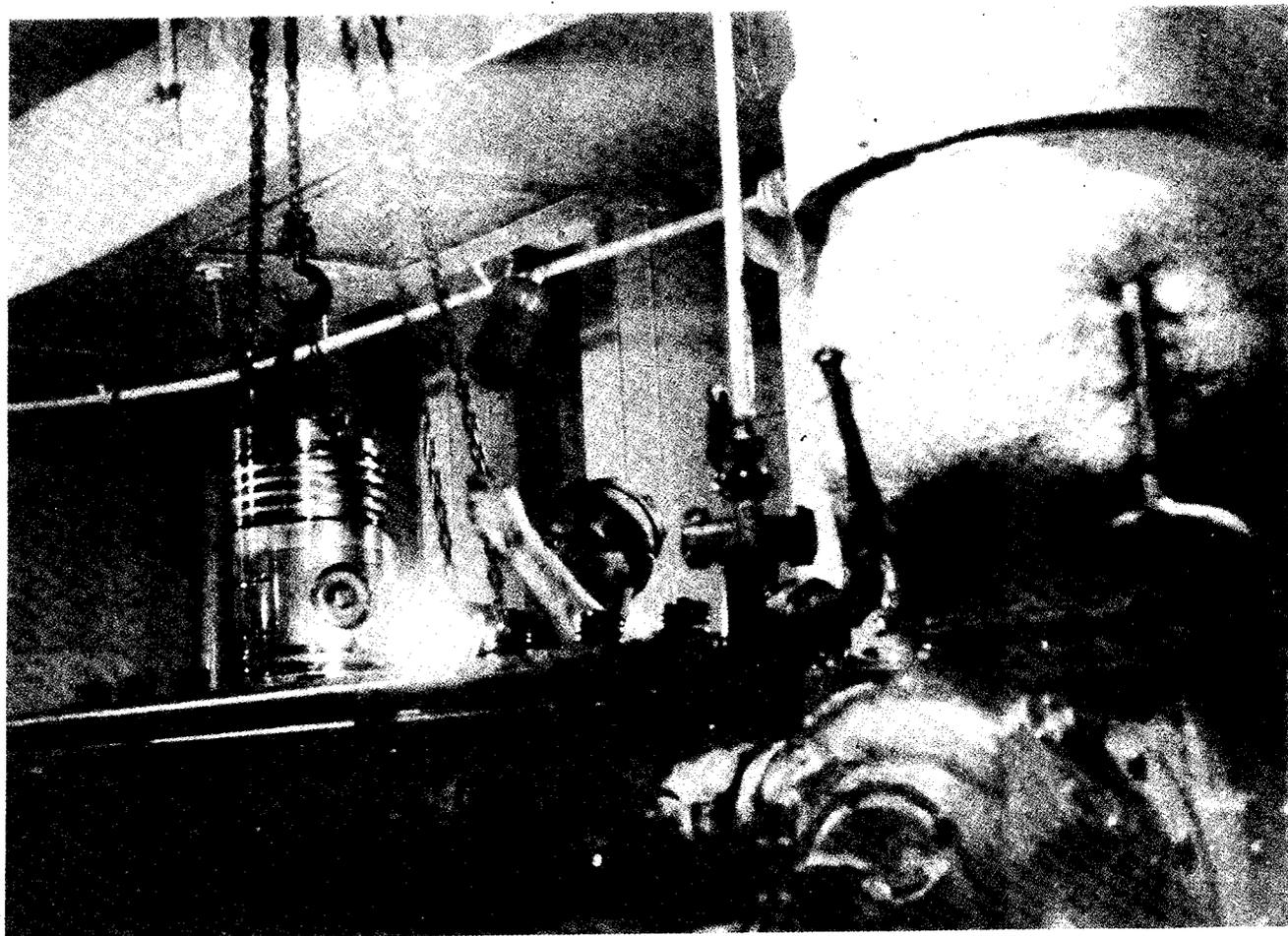
por **césar leante**

fotos **freddy morales**

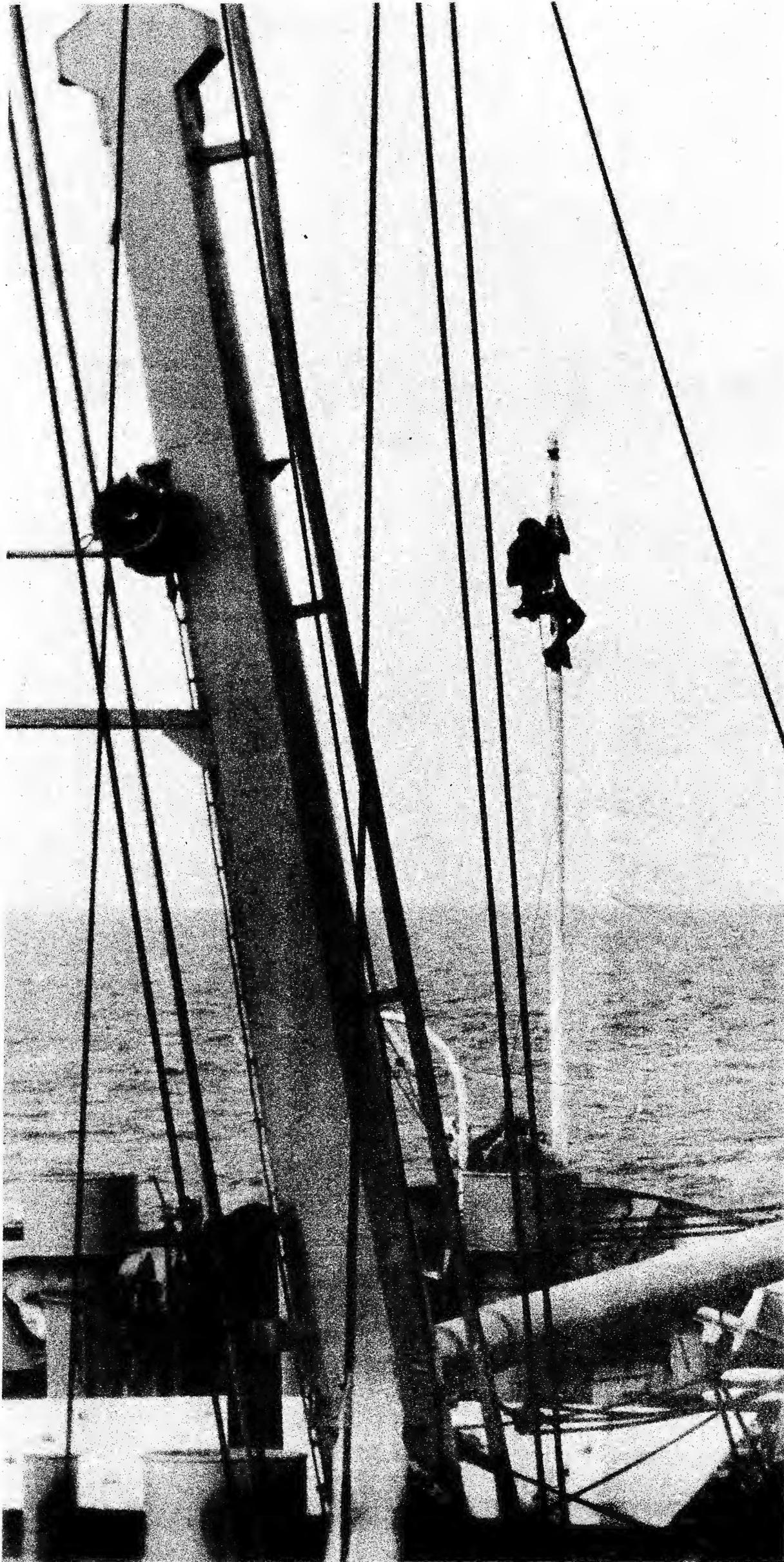


LA COMPLEJA MAQUINARIA EXIGE UNA REVISION INCESANTE

**El rumor de los
motores y la espada
de la quilla
hendiendo el
agua, comunican
una sensación de
seguridad,
de poderío**



TORRADO EXTRAE UNO DE LOS SEIS PISTONES DE LA PLANTA



NAVARRO PINTA EL TORROTITO (ASTA) DE PROA

Al día siguiente, vuelve el avión norteamericano. ¡Gastan gasolina estos yanquis!



A LAS 9 DE LA MAÑANA, A LA ALTURA DE CAGUAY: UN AVION YANQUI SOBRE EL BUQUE



RUBEN DE LA TORRE COMUNICA DIARIAMENTE A LA HABANA LA POSICION DEL BUQUE

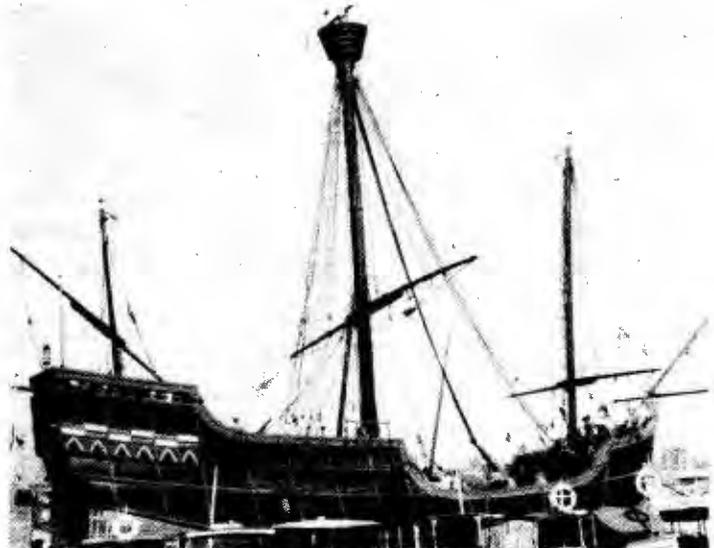


BARCELONA

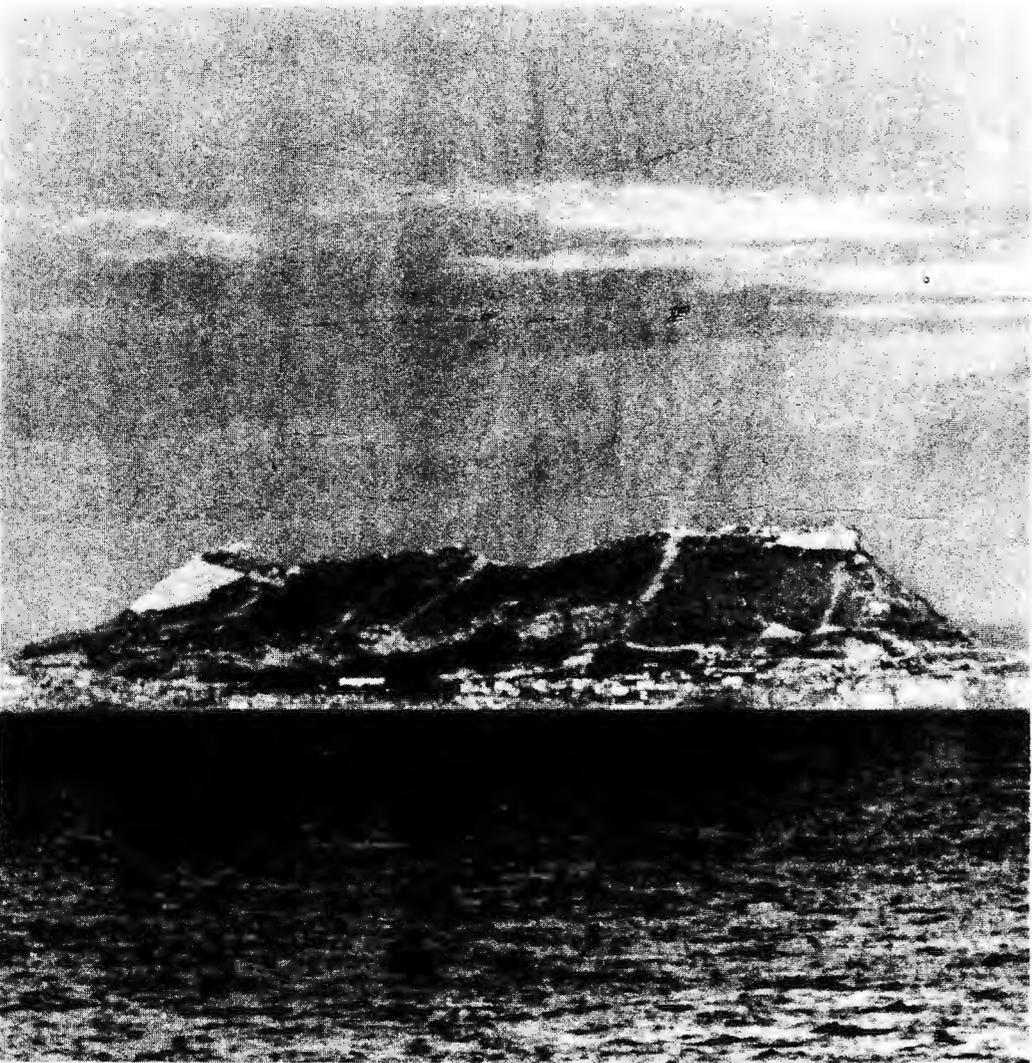
**Después de 16 días de mar,
14 días en Barcelona.
Una delicia verse rodeado
de gente, sentarse
en un café, piropear
a una muchacha**



MUCHACHAS BARCELONESAS



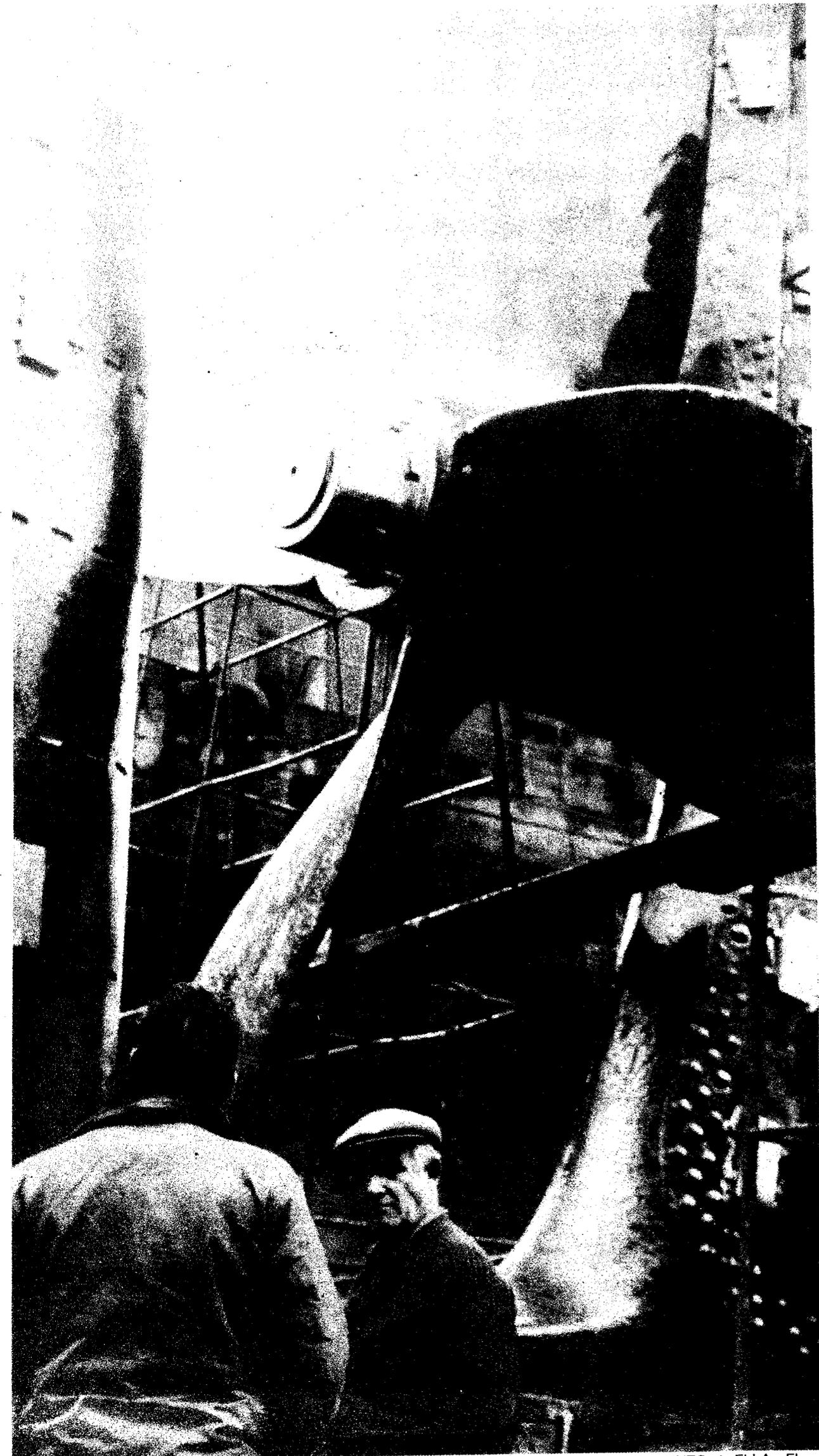
EN BARCELONA, OTRA VEZ LA "SANTA MARIA"



DIA 20. 14.30 HORAS. FRENTE A NOSOTROS EL PEÑON DE GIBRALTAR

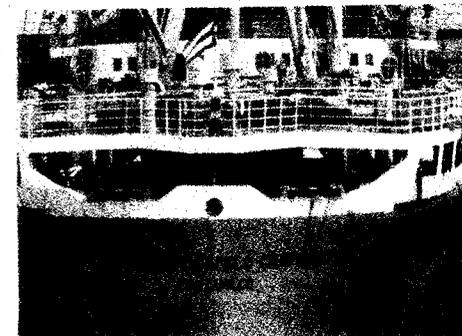


COMO EN EL MALECON HABANERO ...



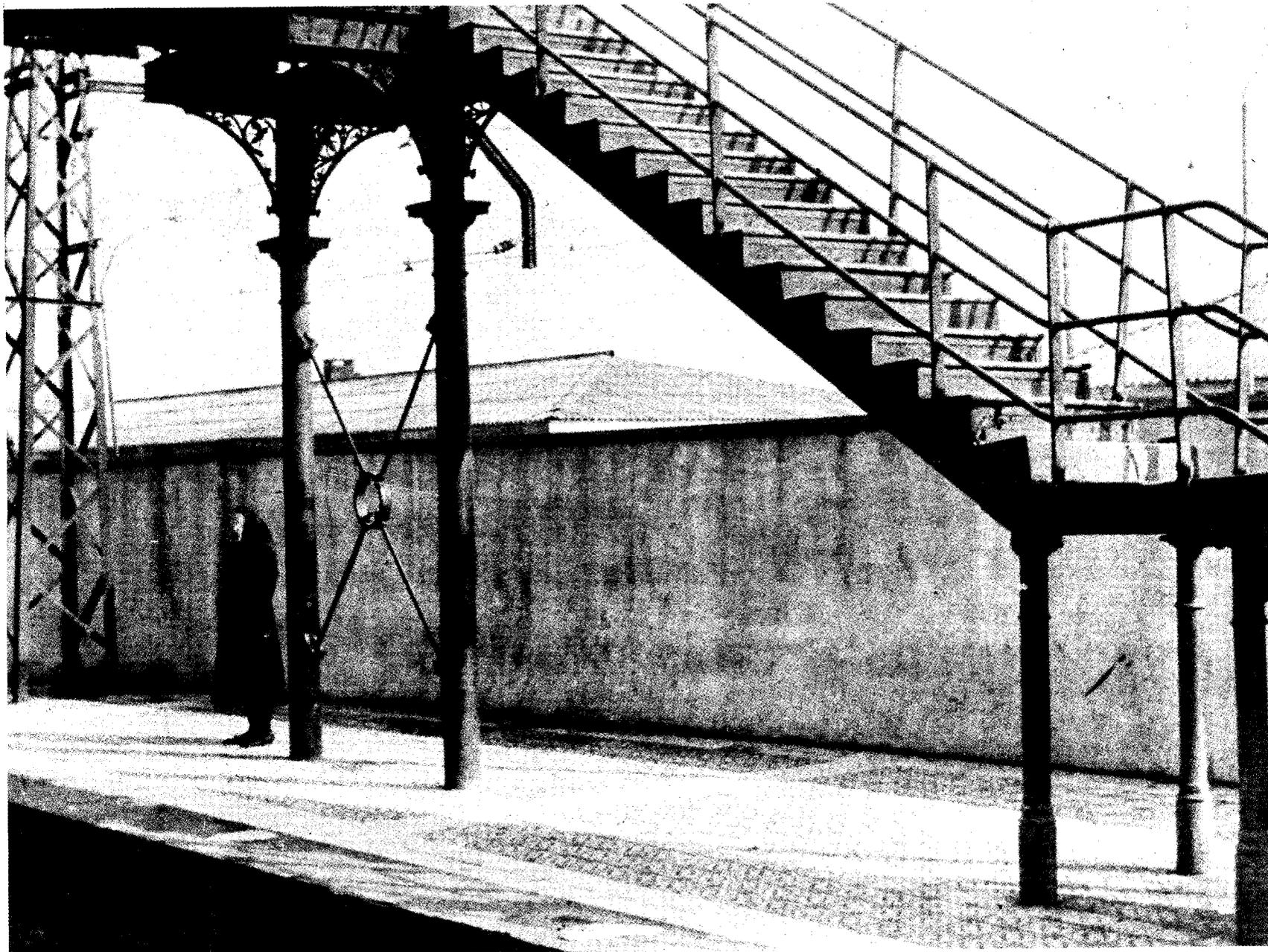
EL "GONZALEZ LINES" EN DIQUE. SU PROPELA PESA MAS DE TRES TONELADAS. JUNTO A ELLA, EL CAPITAN IRENO FUENTES

BILBAO



TRES BUQUES CUBANOS EN BILBAO

Tiene 57 años y lleva 39 navegando. Antes de ser capitán fue marinero de cubierta y contraestre. Se llama Ireneo Fuentes y ha cruzado 28 veces el Atlántico



EL DIQUE ESTA A UNOS 30 KILOMETROS DE BILBAO. HAY QUE TOMAR EL TREN EN LA ESTACION DE SESTAO



EL TIEMPO ES GRIS EN BILBAO. GRIS SON SUS CASAS

Llovía en Bilbao. Para los cubanos era un tiempo frío. Tres semanas allí, con el buque en reparación

ROTTERDAM

Una plaza en Rotterdam. A la izquierda está el café "Ty-fust", preferido por los marinos cubanos.

Motivo: la numerosa presencia de estudiantes holandesas



SOLO SEIS DIAS PERMANECIMOS EN ROTTERDAM



**2.30 de la madrugada:
Rotterdam. Se va a un bar,
se camina un poco, se regresa
al barco: el idioma es una barrera**



SI NO FUERAN MANIQUES... PIENSA LUNA



ALICANTE: PALMERAS QUE RECUERDAN A CUBA

ALICANTE

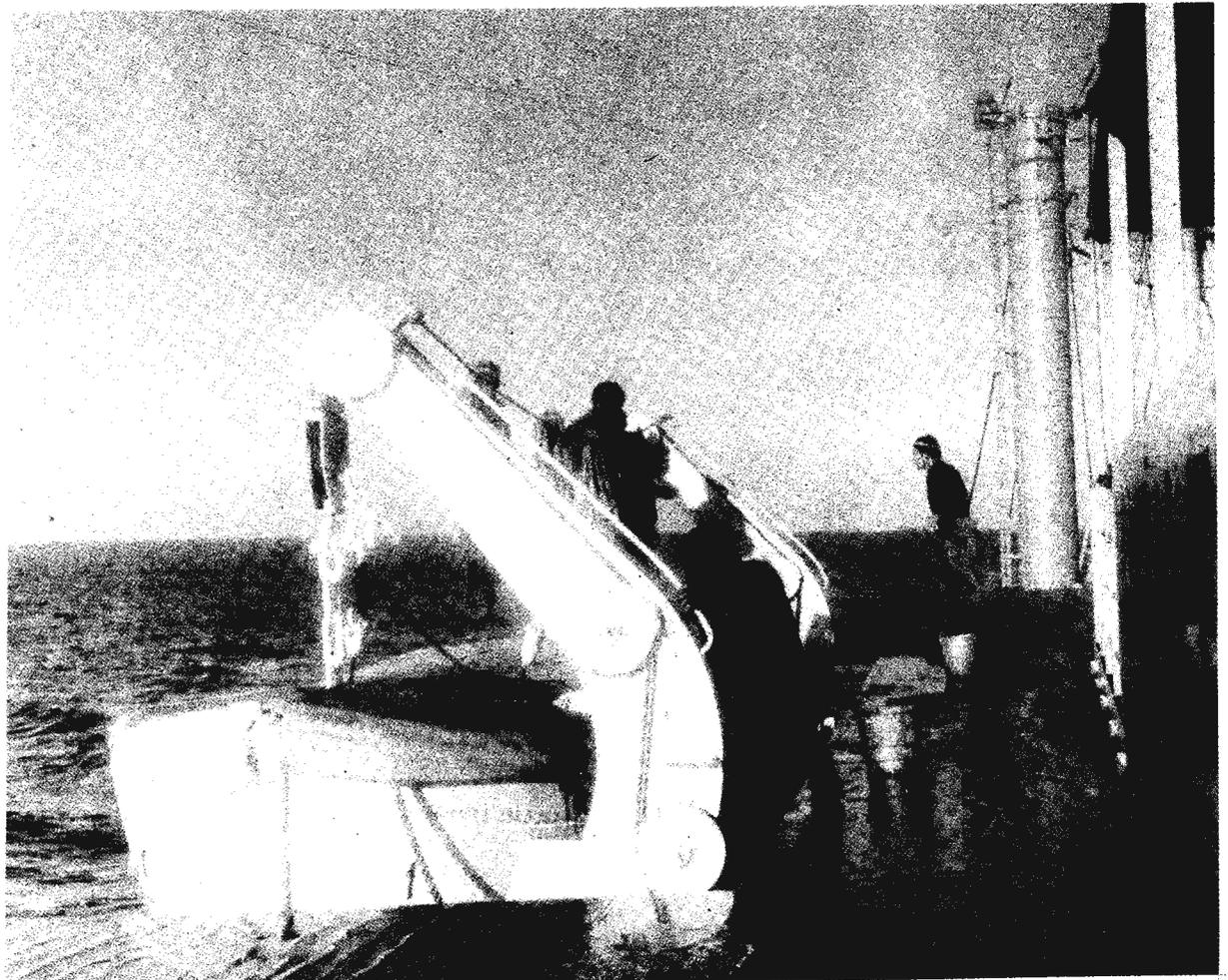


NOS LLAMA LA ATENCION: EL CASCO BLANCO DE LOS POLICIAS ALICANTINOS

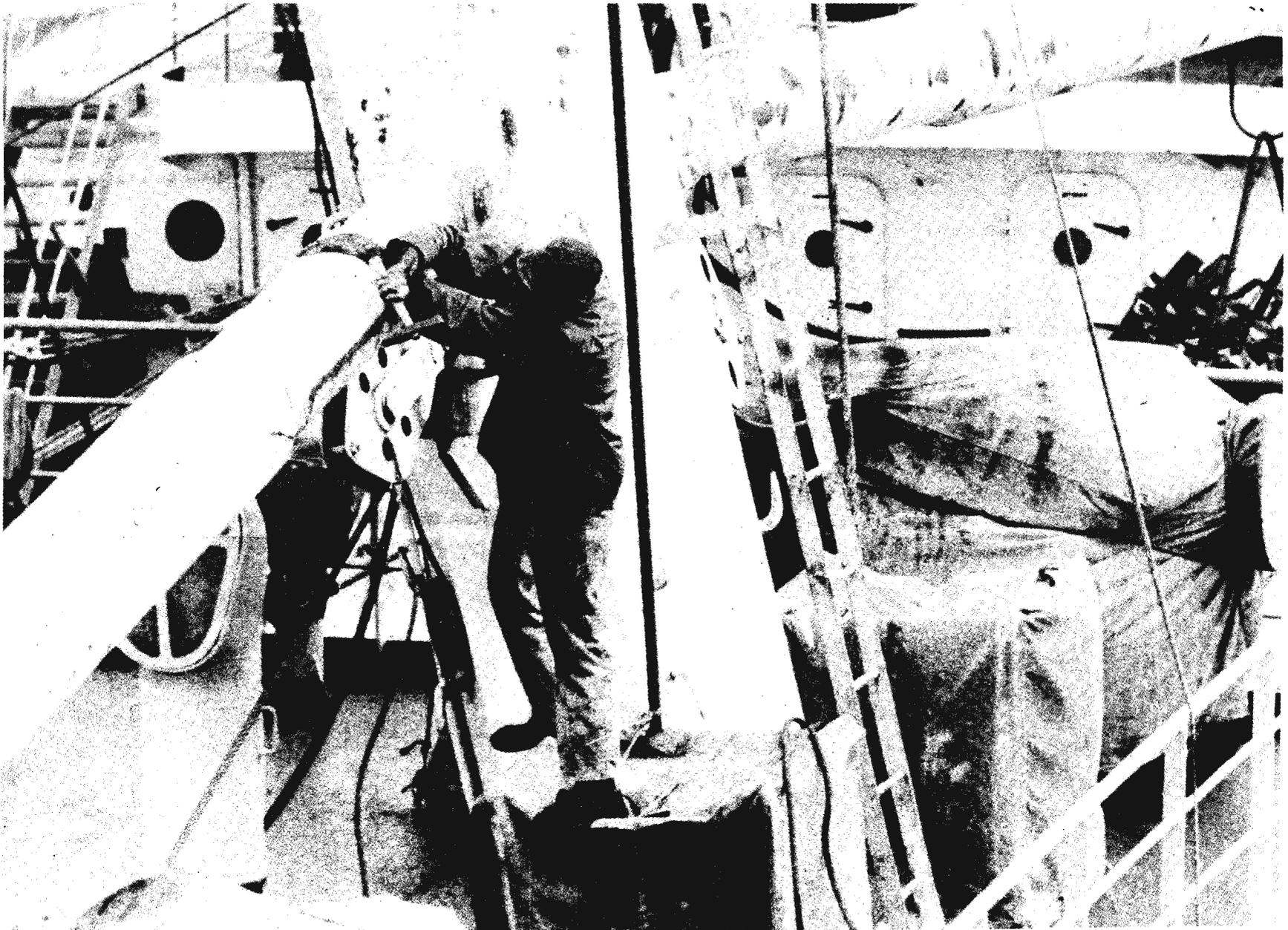


EN NOVIEMBRE EL AGUA ES FRIA COMO EL HIELO

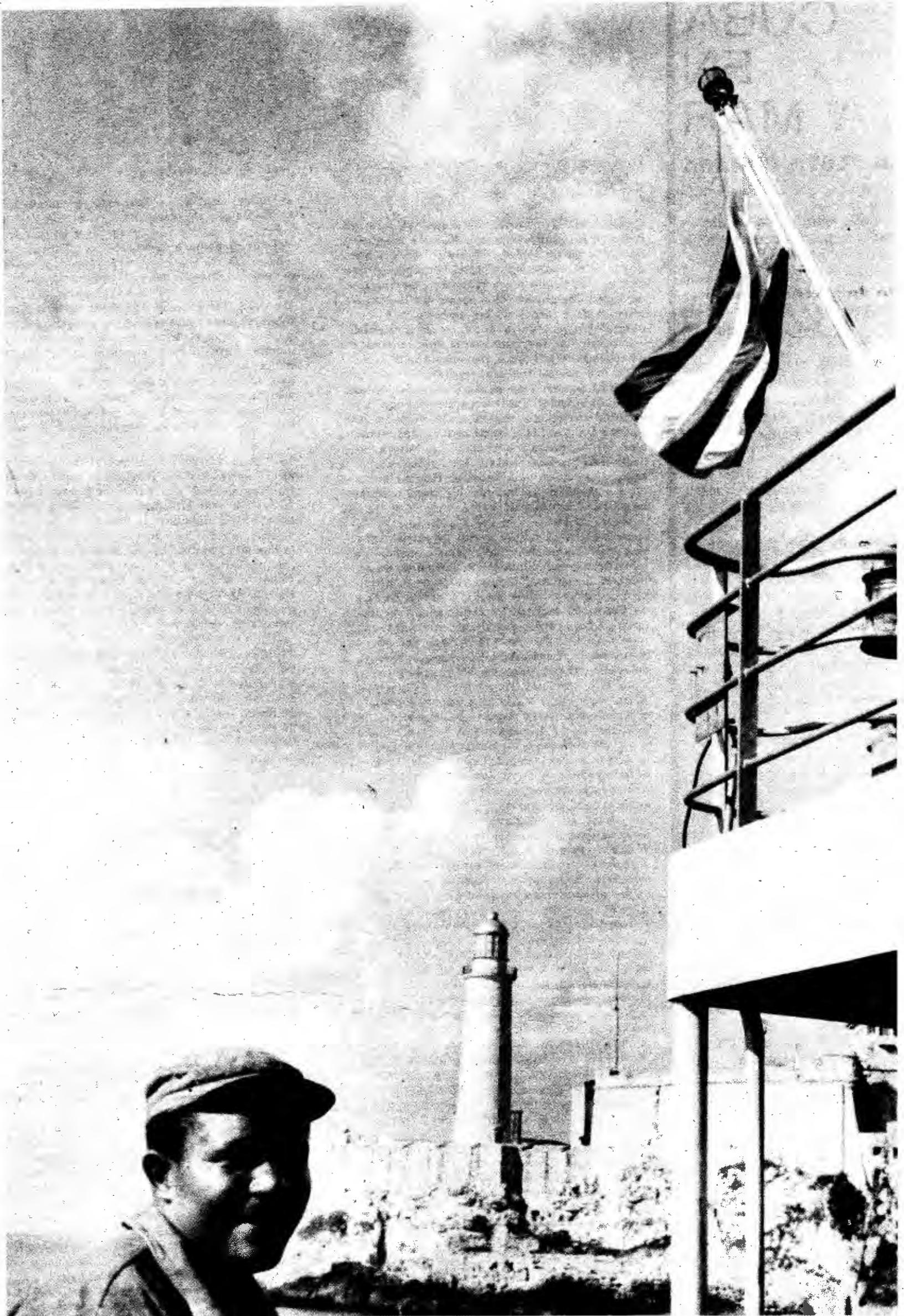
Exactamente a la una de la tarde: tierra cubana. Nos hemos vestido como para día de fiesta. En el Morro de La Habana ondean dos banderas: azul la una, la otra roja. Quieren decir: "Puerto libre. Buque de gran porte entrando"



FREGANDO LOS BOTES SALVAVIDAS



MACARUSO: EL PERSONAJE MAS PINTORESCO DEL BARCO



CUBA EN ALTA MAR

LA FLOTA CUBANA

En el año actual los astilleros de Bilbao (España) construyeron y entregaron el buque "El Jigüe". Con este nuevo barco, la capacidad total de carga de la Flota Mercante de Cuba supera las 240 mil toneladas.

Antes de 1959 operaban varios mercantes con bandera cubana. Algunos privados y otros estatales: "Río Damuji", "Santiago de Cuba", "Bahía de Matanzas", "Tánamo", "Bahía de Nipe", "Río Jibacoa", "Bahía de Mariel", "Siguanea", "Bahía de Nuevitás", "Río Caonao", "Pinar del Río", "Habana", "Matanzas", "Las Villas", "Camagüey", "Oriente" y "María Teresa", forman parte ahora de la Flota Cubana. Y otros más: "Fundador" y "Frucuba" (buques refrigerados); "Batalla de Palma Mocha" y "Luis Arcos Bergnes" (transportes de ganado); "Conrado Benítez" y "Manuel Ascunce", nombrados así después de 1961.

Entre 1961 y 1964, los astilleros europeos construyeron cuatro barcos de alto tonelaje para la Flota Cubana: "Sierra Maestra", "Camilo Cienfuegos", "González Lines" y "Aracelio Iglesias". Y la Flota compró también los buques "Uvero" y "26 de Julio".

La Flota no opera los buque-tanques: de eso se encarga la Empresa Cubana del Petróleo. También la Empresa del Cemento tiene sus embarcaciones.

La unidad de la Flota en el puerto de La Habana, posee un dique seco y un astillero para barcos de travesía y navegación de altura, y tres embarcaciones que viajan a los puertos del norte de la provincia de Oriente. Entre Batabanó e Isla de Pinos navegan dos ferries de carga y pasaje y otras cinco embarcaciones que sólo transportan mercancías. La Flota dispone de 19 goletas y una patana-grúa en Oriente. Y tiene cuatro varaderos en otros tantos puertos de la Isla.

LARGA, PROA

Un barco va a zarpar. Se llama "González Lines". Pero podría llamarse "Camilo Cienfuegos", "Bahía de Nipe", "Uvero", "Mariel". En fin, podría tener el nombre de cualquiera de los que componen la ya larga lista de buques de Líneas Mambisas. Va a zarpar de Matanzas como podría zarpar de no importa qué otro puerto cubano. Va a poner proa a España —llevando en sus bodegas 11 mil toneladas de azúcar: 250 mil sacos que sumergen el casco hasta la línea de flotación— y esto sí es una novedad que data de pocos años atrás. Antes de la Revolución los barcos de la raquítica flota cubana apenas rebasaban la costa de los Estados Unidos. Era Canadá el país más lejano que visitaban. La navegación de altura, es decir, las travesías trasatlánticas eran desconocidas por nuestros tripulantes. Hoy remontan los mares hasta Leningrado y Odesa o hasta la China a través del Pacífico.

Hermano del "Camilo", y del "Aracelio Iglesias", el "González Lines" nació —como los otros dos— en Polonia y prácticamente se estrena en los mares. No obstante ya ha recorrido varias veces, en viaje de ida y vuelta, la ruta de Colón. Pintado de gris y blanco, y arboladura ocre, es bello y poderoso con sus 10 mil toneladas de peso, sus 75 metros de eslora, 20 de manga y sus esbeltas líneas que rematan en altiva proa, y popa de suave redondez.

Ahora va a hacerse a la mar. Oscurece cuando el práctico sube a bordo. La maniobra de arranche ya ha sido efectuada: se han echado abajo los puntales o plumas con que se realiza la carga, se han recogido las ostas, las maquinillas ya están cubiertas, los molinetes listos... Los motores vienen calentándose desde horas antes.

Lanzada desde el puente de mando, la voz de Wilfredo, jefe de electricistas —pero que se desdobra en ayudante del capitán cuando hay maniobra de despegue o de atraque— resuena en los altoparlantes del barco:

—Ocupando sus puestos de maniobra.

En el puente, además del capitán y el práctico, están el timonel y el tercer oficial, que se encarga de comunicar a la sala de máquinas las órdenes por un aparato llamado telégrafo (pero que nada tiene que ver con el que comúnmente se conoce por este nombre) y de registrar todos los detalles para luego trasladarlos al libro de bitácora, que es una especie de diario de a bordo. El capitán es el responsable del buque en todo momento, pero el práctico toma el mando desde que se inicia el despegue hasta que entrega el barco a la salida del canal.

En la proa se sitúa el primer oficial con una parte de los marineros de cubierta y en la popa el segundo con los restantes.

Van y vienen las órdenes por los altoparlantes:

—A popa, que largue el cabo.

—Larga, proa.

—Timón al medio.

—Media máquina atrás.

—Puente, aquí popa. Favor de avisar cuando puedo largar el **spring**.

—Todo el timón a babor.

—Para máquina.

No es fácil desatracar un buque. Es una tarea lenta y laboriosa que requiere pericia. Pero poco a poco el barco se va separando del muelle, girando para ganar el centro de la bahía. Entonces el práctico abandona el buque. La maniobra ha concluido. Se paran las máquinas para que la lancha del práctico pueda aparejarse al buque y éste (el práctico) bajar por la escala de mano.

Un "buen viaje", manos que se agitan en el aire y la lancha del práctico se separa mientras los motores del barco se ponen nuevamente en marcha. Ambos, lancha y barco, toman rutas distintas. La lancha la de tierra, el barco la de las aguas profundas. Se borra la ciudad al fondo, las montañas que la cercan son una franja gris al sol poniente; golpea, suave, el viento del mar. Toda despedida es triste, pero ésta lo es quizás más por la tarde que cae. Los ojos se prenden de la ciudad que se esfuma, de la costa que adelgaza.

Rápidamente se hace noche y se encienden las luces de posición. Navegamos a unas dos millas de la costa. A medida que las horas avanzan, de trecho en trecho aparecerá el guiño de los faros y las "claretas" (resplandor) de las ciudades. Ni una luz ilumina el puente. La noche lo cubre. Brilla tan sólo el destello del girocompás. Hay que habituar los ojos a esta oscuridad para advertir al capitán apoyado en la baranda, serio, escrutador, al oficial de guardia igualmente con los ojos fijados en la masa de sombras que es la noche sobre el mar, al timonel guardando el rumbo. Se disipa la tristeza de la despedida y la reemplaza la alegría del viaje. El rumor de los motores y la quilla hendiendo el agua como una espada que penetrara entre indefensos, comunican una sensación de seguridad, de poderío. Ancho es el mar y profundo y tenebroso en la noche, pero se le impone, como un dueño, esta ciudad flotante de hierro y madera y el que va a bordo lo siente así.

ANATOMIA DE UN BARCO

A la mañana siguiente estamos a la altura de Caibarién, pero como navegamos separados de la costa sólo se ve la mancha de la tierra. El mar es azul, por lo tanto profundo. Dulce y quieto el amanecer.

La tripulación se levanta temprano. A las 7 o antes, todos los marineros de cubierta ya están en pie. El personal de cocina de madrugada, pues hay que preparar el desayuno, que se sirve a las 7:30. Es abundante. El de hoy consiste en perros calientes, papas cocidas, café con leche y pan con mantequilla. Otras veces hay huevos fritos, tortilla o revoltillo, lascas de jamonada y jugo de naranja o de tomate. Una campana anuncia las comidas. La toca uno de los ayudantes de cocina (Belaústre, Carlitos...) que recorre los pasillos haciendo sonar. Los marineros la llaman "la cari-

ñosa" y apenas la oyen se precipitan a los comedores, pues aquí siempre hay hambre.

Terminado el desayuno, al trabajo, esto es, la tripulación de cubierta, ya que los oficiales (de puente y de máquinas) laboran por turnos o guardias, al igual que los engrasadores. Hacen guardia cuatro horas y descansan ocho. De todas maneras, hay una división entre el día y la noche y así el oficial de navegación que entra a las ocho de la mañana debe anotar en el libro de bitácora: "Comienza singladura". Singladura quiere decir día de navegación.

Un barco es un centro de trabajo y en él siempre hay algo que hacer. En cubierta, por ejemplo, continuamente hay que estar "saneando" las planchas picadas por el salitre. Se raspa la pintura vieja con una piqueta eléctrica o de mano y se vuelven a pintar. Se les da dos manos: una de patente y otra de pintura de aceite. Cuando estamos en puerto, se aprovecha para pintar los costados. También hay que fregar, limpiar las bodegas, arreglar cabos... En fin, que trabajo nunca le falta a la marinería de cubierta.

Como los camareros tienen que fregar la loza después de las comidas y limpiar los comedores, tampoco están escasos de trabajo. Apenas ha concluido el desayuno ya están poniendo las mesas para el almuerzo, y en la cocina los calderos (bastante grandes, pues se cocina para 52 hombres) hierven desde temprano. A los camareros se les ve, durante las ocho horas de jornada, limpiando pasillos, salones y camarotes, cambiando la ropa de cama (que deben lavar los sábados en la lavandería del barco) o distribuyendo las toallas, el jabón de baño y la pasta de dientes.

En la sala de máquinas, donde en total trabajan doce hombres, siempre hay de guardia un oficial y dos engrasadores. Pero por el día hay dos hombres más: Torrado, que es mecánico y pañolero (encargado del depósito de herramientas) y Acosta, que es ayudante de mecánico. De más está decir que la sala de máquinas es el lugar más caluroso y ruidoso del barco. Bajar a este departamento es sumergirse en una selva de cañerías, relojes, tanques, motores: una versión mecanizada (y reducida, claro está) del infierno de Dante.

El puente es el cerebro del barco. Está en la parte más alta de la ciudadela (parte habitable del buque) y en él hay perennemente un oficial de navegación y un timonel además del capitán. Conocer la ruta que sigue el barco, saber la posición en que se halla cada día es la labor más importante de los pilotos y el capitán. Mientras se ve tierra las marcaciones (mediante las cuales se obtiene la posición del barco) se realizan utilizando principalmente los faros, y cuando se están en mar abierta "tirando" rectas de altura: de día al sol, de noche a las estrellas.

La caseta del telégrafo está junto al puente de mando. Su tic-tac se oye hasta marear. No para en todo el día. Y Rubén de la Torre, el radiotelegrafista, está en constante comunicación con La Habana. Diariamente trasmite dos partes: el del capitán dando a conocer la posición del barco y el del jefe de máquinas comunicando la existencia de combustible, las horas de navegación, los nudos que va ha-

ciendo el barco... La Habana sabe día por día la ruta que sigue el barco y sus condiciones de navegación. También dos veces al día se recibe el estado del tiempo.

Hay dos electricistas: Wilfredo y Ceruto. Wilfredo es el jefe y Ceruto su ayudante. Atienden toda la electricidad del barco y así lo mismo se les puede ver arreglando un fogón de la cocina que verificando los complicados aparatos eléctricos de la sala de máquinas.

Un barco necesita un departamento administrativo y de esta tarea se ocupa el sobrecargo. El del "González Lines" es Rodolfo Díaz Azaraín, que debe desdoblarse en jefe de oficina y bodeguero, pues a su cargo están por igual la confección de las nóminas que el reparto de cigarros y tabacos entre los tripulantes.

Hay también una enfermería, compuesta de dos compartimentos: el consultorio y el cuarto de enfermos. En el consultorio está el botiquín, donde es posible hallar desde una aspirina hasta hipotensores. El cuarto de enfermos tiene dos camas **fowler** por si alguien necesita ser hospitalizado. Pedro García es el enfermero, pero nadie le llama Pedro ni enfermero sino "médico".

¿Que cómo es el barco? Un laberinto para el recién llegado en el que no es difícil que se extravíe. Al principio confundirá pasillos y cubiertas o, dentro de la ciudadela, la proa con la popa, no acertará a saber qué escalera tomar y fácilmente entrará en un camarote que no le corresponde creyendo que es el suyo. Mientras no se acostumbre, tendrá la impresión de hallarse en un dédalo de pasillos, escaleras, cubiertas, salones...

Los camarotes son atractivos y confortables. Todos están provistos de aire acondicionado y calefacción. Los hay de una y dos literas. Todos tienen ropero, lavabo, un escritorio o mesa y un sofá. Los mejores son los del capitán, el jefe de máquinas y el primer oficial, que además tienen un salón de recibo con piso alfombrado. Hay dos comedores, uno para la oficialidad y otro para los marineros, y los dos son pulcros y agradables, con mesas de formica y cómodos asientos forrados de vinyl. También hay dos salones de recreo donde uno puede sentarse a leer (hay una biblioteca a bordo) a jugar al ajedrez o a las damas, o sencillamente a conversar. Estos salones se utilizan por lo regular después de las comidas, en especial luego de la cena.

A las 11:30 se almuerza. La comida es abundante. Se sirven no menos de tres platos —en ocasiones cinco— y para los más glotones hay hasta "reenganche". Pero a veces empieza la monotonía en los menús y empiezan también las bromas sobre los platos. Así a la carne guisada se le llama "siló" (por la forma cuadrada, como dados, de los trozos de carne) a las albóndigas, "granadas", a la sopa de pan, "sopa de barbas", al arroz amarillo con salchichas, "pito de auxilio".

Después del almuerzo se descansa un rato y luego otra vez al trabajo. Hasta las 4:30. A esa hora, a bañarse. A las 5:30 (en un barco todo está cronometrado) el repiquetear de la "cariñosa" llama una vez más al comedor. La cena es parecida al almuerzo: quiero decir que

se sirven la misma cantidad de platos, sólo que aquí no falta la sopa. Nunca falta. Primero falta el sol que la sopa en la cena. Entonces la tripulación se queda haciendo sobremesa en el comedor (mientras los camareros no los boten) o pasan al salón o salen a cubierta —casi siempre a la popa— y sentados en bitas y molinetes conversan mientras se va haciendo noche, hora que es quizá la más placentera del día. La mayoría se acuesta temprano, pero hay quienes se quedan hablando en el salón o jugando al ajedrez hasta entrada la noche. Hay una especie de calentura de ajedrez en el barco, sobre todo entre los oficiales. El capitán y el técnico de refrigeración son los que mejor juegan, y al capitán no le gusta perder.

Así transcurren las horas en el barco y a pesar de que todo viaje trasatlántico se hace monótono, a veces desesperante (en especial al regreso) como ya la navegación de altura va siendo habitual en los mercantes cubanos, trabajando y organizando la vida a bordo se le va ganando tiempo a los largos días de mar y cielo.

A LAS NUEVE: AVION YANQUI

A todo se acostumbra la tripulación, hasta al avión norteamericano que sobrevuela nuestros barcos cada vez que entran o salen de Cuba (y lo mismo hace con los barcos extranjeros) como éste, que nos pasó por encima hoy a las nueve de la mañana, estando el barco a la altura de Camagüey, y que contemplamos indiferentes desde cubierta. Nos dio dos pases, en vuelo rasante, para fotografiarnos. A juzgar por las veces que han retratado nuestros barcos, en la Base de Guantánamo, de donde parten, ya deben tener un álbum completo de la flota cubana. Bien: les servirá para ver cómo, pese al bloqueo (y en parte tal vez gracias a él) crece la marina cubana.

Dos ciclones, el Dora y el Ethel, avanzan en dirección a la ruta que debe seguir el barco. Pero la mar continúa tranquila. No obstante, nos iremos por abajo para evitarlos.

Comenzamos a penetrar en el mar de los Sargazos. A babor Castle Island, perteneciente a las Bahamas. Asustados del barco, saltan los peces voladores con sus alas azules y transparentes como élitros. En cubierta se posan a menudo pequeñas aves de mar llamadas mariposas. Cuando los marineros empiezan a ver aves marinas y peces voladores, saben que la tierra está próxima.

Al día siguiente vuelve a sobrevolarnos el avión norteamericano. ¡Gasolina que gastan estos yanquis! Se interrumpe un momento el trabajo para seguirlo con la vista, hasta que se aleja, y luego se vuelve a lo que se estaba haciendo.

GENTE DE A BORDO

Desnudo de la cintura para arriba, Leyder Hernández, que es posiblemente el marinero más joven de la dotación, limpia las paredes exteriores de los camarotes. Este es su primer viaje y está ansioso por llegar a Europa. Tra-

CUBA EN ALTA MAR

bajador incansable, siempre se le ve sonriente y dispuesto a realizar cualquier labor que se le encomiende. Su torso está húmedo, pero no de agua sino de sudor. Igualmente sudoroso está el de Rolando, el pañolero, que con una mandarina asegura los pernos de la bodega de proa. A horcajadas sobre ella, Delio Balbón pinta una pluma. Delio es posiblemente el personaje más pintoresco del barco. Nadie lo llama por su nombre, sino por el de Macaruso. Viejo marinero, tiene el cuerpo cubierto de tatuajes: en el antebrazo derecho una inscripción en chino: "Nunca te olvidaré". ¿Por quién? ¡Ah! En el otro: "Mi gran amor" (Mi madre). En el pecho el rostro de Cristo y una imagen de Santa Bárbara ("Soy hijo de ella"). ¿Por qué te has tatuado así? "De loco que fui". Le hacen bromas para verlo furioso: "Macaruso, dice el primero que le laves la funda de la propela". "¡Tu abuela!" Pero no es cierto que se enfurezca, aunque a veces amenace con meterle el cuchillo a alguien o tirarlo por la borda. Sabe que lo hacen por jaranear y a él no le disgustan las jaranas.

Los otros marineros de cubierta son: Navarro, que siempre está cantando, con su *short* en el que le bailan las piernas flacas y una pachanguita sobre los rizos mulatos; Miranda, serio y enfundado en su chaqueta azul, Gamboa, a quien es fácil ver con un libro en la mano y Pardías, el más negro de la tripulación. Cuatro son los timoneles: Ferrer, callado y de vista de águila, Fleites, corpulento y comelón; Melciades, que siempre está haciendo apuestas que nunca gana y Emilio, que con sus 59 años no se halla sino en el mar.

Y ya que estamos presentando a la tripulación, empecemos por el capitán, como se debe. Se llama Ireneo Fuentes y tiene 57 años, 39 de ellos navegando. Ha sido desde marinero de cubierta hasta contramaestre. Hace cuatro años que es capitán de Líneas Mambisas y ha cruzado 28 veces el Atlántico. Gustavo Magnan es el primer oficial. Graduado de la Academia Naval, fue maquinista hasta que un serio accidente lo obligó a alejarse de las calderas. Con sus pasos cortos y su vientre rotundo se le ve por igual metido en un pañol indagando la existencia de pinturas que en el fondo de una bodega midiendo su capacidad de carga. José Fernández se llama el segundo oficial, pero como presume de buen tipo sus compañeros le dicen "el bello Pepe". Es tal vez el navegante que más rectas de altura tira y le bailan los ojos detrás de los espejuelos cuando al llevar sus mediciones a la carta de plotear éstas dan la posición exacta del barco. "Canario, capitán", le dice hinchado de gozo al jefe del barco. El tercer oficial es Mesa. Joven también. Pescador en Cienfuegos, dependiente de bodega, profesor de la Escuela de Pescadores de Varadero, es tesorero y estudia náutica en la Academia Naval.

Si de cubierta bajamos a la sala de máquinas, nos encontramos con Luna, el segundo oficial, Pita, el tercero y Cristóbal, el cuarto. Los demás (aparte de Acosta y Torrado, los mecánicos) son engrasadores. El decano es el "gaucho Pedroso" que cuando llega a puerto (con más razón si es alguno de España) se cala su alón sombrero cordobés, se pone su camisa de vuelos, la cinta que usa como corbata, sus espejuelos calobar, y con ese atuendo se pasea por las calles como príncipe que desciende a sus dominios. El Gaucho es además el cantante del trío que hay a bordo: el "Conjunto Mambicuba", como el propio Gaucho lo ha

bautizado. Sus otros dos componentes son: Goyo, que suena la tumbadora, y Guillermito, que rasca el tres. Jacobito es también engrasador. Gusta de amarrarse un pañuelo a la cabeza a la manera pirata y parece un adolescente, pero no se engañen, que tiene ya siete hijos. El colorado Powell es otro patriarca y como tiene una larga cría que mantener siempre está pidiendo trabajar horas extras. Lafita, Cuesta y Fuentes cierran el grupo de engrasadores. Regüeiferos y Llorente —a quien todos apodan el Gitano— son los mozos de máquinas. Al Gitano le viene su apodo como anillo al dedo: de pelo lacio, negro y brillante como noche de luna, un puente de vellos le une las cejas espesas y continuamente se está retorciendo las guías de un bigote que Dalí envidiaría.

En el muy importante departamento de cocina están: Villa, primer cocinero, a quien Batista tuvo siete meses en la cárcel y luego se alzó, el gordo Carlitos, siempre risueño y amable, Belaústre, que suena "la cariñosa"; Goyito, que lo mismo revienta un guaguancó que prepara un sofrito, y Guillermito, que, según el Gaucho lo presenta en las fiestas de a bordo, celebra sus bodas de oro (50 años: más o menos la edad que tiene) con el Septeto Habanero (aquel que tocaba en Marte y Belona).

Ricardo Sablón y Tasconi son los camareros y espantan a los que permanecen más tiempo de la cuenta en el comedor, pero no protestan si alguien les pregunta si no habrá sobrado por ahí algún bisté o si no queda más postre.

En la asamblea de partida el capitán anunció que el puerto de descarga sería Barcelona y la noticia fue recibida con alegría, aunque tardaremos 16 días en llegar allá. Se celebran dos asambleas: una de partida y otra de llegada. En ellas se discuten los problemas del barco. En ésta, por ejemplo, se trató sobre el comportamiento a seguir en puerto y la escolaridad. Se exhortó a estudiar a los tripulantes. Y también se les recriminó: "Que no pase como otras veces, que hay que estar sacando a los compañeros de los camarotes para que vengan a clases". Los profesores son elegidos entre la propia tripulación. Hay entusiasmo. Pero alguien advierte: "Lo malo con nosotros los marineros es que tomamos las cosas con mucho impulso al principio y luego nos quedamos como parados".

La noche siguiente a la asamblea, se inician las clases. Después de la comida un grupo de marineros —reducido— se sienta a las mesas del comedor, lápiz y libreta en mano. Ceruto se transforma en profesor. Explica matemáticas. Pancho se esfuerza por entender la prueba del 9. "Tan sencillito como parece y tan difícil como es". Con el paso de los días las clases se irán haciendo más raquílicas hasta que finalmente nadie asista a ellas. Sin embargo, mientras duran, es hermoso ver a Pancho llenando de números su cuaderno. Su mano es torpe y como palotes los números que hace, pero mucho su empeño en aprender.

20 GRADOS LATITUD NORTE

Hurtándole el cuerpo a los ciclones hemos "bajado" y nos encontramos en el grado 20 ó 21 de latitud. Las noches son calurosas y como el aire acondicionado no funciona no se

puede estar en el camarote. Hay que salir a cubierta. Sentado en la tapa de regala, Goyo hace reír a su auditorio con sus cuentos mitad inventados, mitad verdaderos:

—Yo navegué con un capitán al que le decían "Tinto-en-sangre".

—¿Y por qué le decían así?

—Porque siempre estaba diciendo: "Tinto en sangre, pero yo llego ahí".

Risas.

—Y ése sí que no le tenía miedo a los ciclones. Cuando había uno preguntaba: "¿Dónde está?" Y cuando se lo decían: "¡Pues por ahí vamos!" Y nos metía de cabeza en el ciclón. Y cuando la proa se hundía y no se levantaba, se ponía a gritarle: "¡Anda, acábate de hundir!" Y nosotros: "Por su madre, capitán, mire que nos va a matar". Y él: "¡Sigan por ahí, pila de ratones!"

Los días van pasando así y a medida que nos adentramos en el Atlántico la soledad es mayor. Días enteros sin cruzarnos con otro buque. Como única señal de vida humana en tanta inmensidad de agua, nosotros, y para nosotros —como una vida humana también— el trepidar de los motores. Aún no hemos salido del mar de los Sargazos (es enorme) y avanzamos por una superficie sembrada de manchas amarillas. A veces forman verdaderas praderas. Pero ahora no. Ahora los ciclones han levantado marejadas en cientos de millas a la redonda que se reflejan aquí dispersando las algas en pequeños islotes a la deriva. La mar de leva bambolea el buque.

Hasta cierto punto es tediosa la vida a bordo. Los viajes son como etapas entre los puertos. Por eso en lo que más se piensa es en cuánto falta para llegar y sobre todo en el regreso. Desde que salimos de Cuba estamos contando el tiempo que tardaremos en volver. El marinero vive en función del regreso. Quizá no haya ser humano tan nostálgico del hogar como él. Más duro que el trabajo en el barco es el sacrificio moral de estar separado de la familia. Sueña con su vida casera.

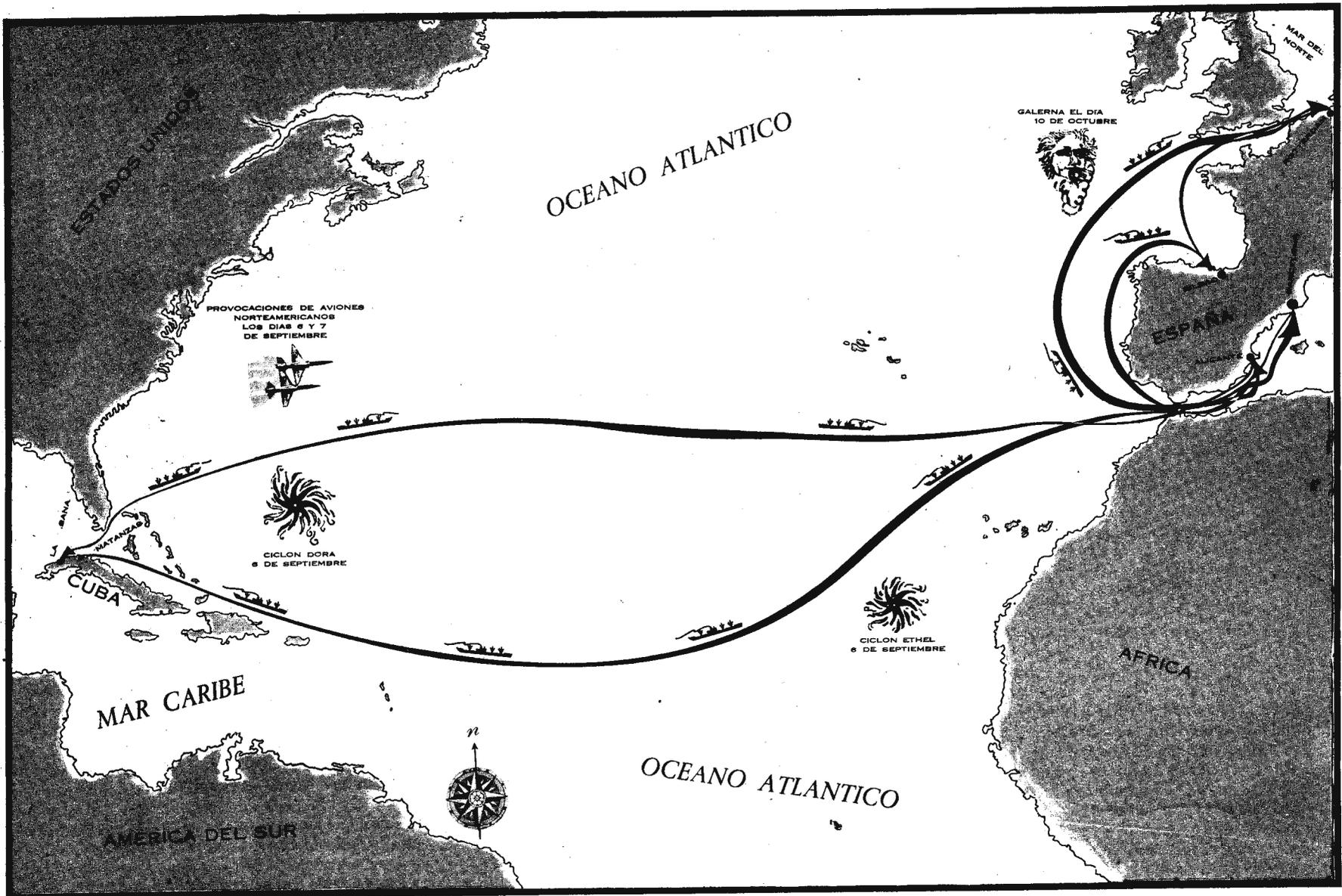
El telégrafo es el único enlace con el mundo. Por él llega la noticia de que el "Sierra Maestra" ha cruzado el Canal de Panamá rumbo a la China.

—Tenían que dejarlo pasar —dice uno—. Es un Canal internacional y sólo pueden prohibirle el paso a los barcos de los países que estén en guerra con los Estados Unidos.

—Yo una vez pasé por ahí, después de la Revolución —cuenta otro—. Los soldados yanquis tiraban salvavidas al agua para que saltáramos. Nosotros nos burlábamos de ellos.

HOY DOMINGO: TIBURONES

Seis días hace que zarpamos de Matanzas y en todo el trayecto no hemos hecho sino 13 nudos por hora. Es muy poco: unos 300 kilómetros por singladura. A la máquina no se le puede imprimir su velocidad normal (15 nudos por hora) porque se calienta demasiado. Pa-



rece que tiene un defecto en el sistema de entriamiento de los motores. Estamos perdiendo tiempo, retrasándonos demasiado.

Al séptimo día se decide parar para arreglar el defecto. A las 10 de la mañana dejan de funcionar las máquinas. Flotamos al garete, en pleno Atlántico. Impresiona el silencio que se hace en el barco. Por suerte la mar está tranquila, no sopla una gota de viento y el buque apenas se mueve. Se izan las señales de buque al paio: dos circunferencias de metal pintadas de negro.

La mayoría de la tripulación de cubierta se pone a pescar en la popa. Alguien comenta: "Aquí lo único que pican son los tiburones". Pero pican otros peces negros llamados sobacos que los marineros se comen esa tarde en forma de filetes empanizados. Se toma un poco a fiesta este paro forzoso.

En la sala de máquinas, hirviendo como un horno, otro es el panorama. Se ha llegado a la conclusión que el defecto está en el filtro de enfriamiento y con winches se le quitan las grandes y pesadas tapas. Los tamices están tupidos, en efecto. Se limpian con varillas de bronce e inyectándoles aire a presión. Es un trabajo lento y agotador. Bañados en sudor de los pies a la cabeza —la mayor parte están semidesnudos— Torrado, Acosta, Cristóbal, Rodolfo, Pancho, Ceruto y otros se turnan en la

ardua labor. Los que terminan salen a cubierta a tomar fresco.

A las tres de la tarde el filtro ya está limpio y los motores se ponen nuevamente en marcha. Se hace la luz. Suena un timbre. Todo es actividad, movimiento. Las llaves de paso son abiertas y el agua vuelve a circular por las gruesas cañerías. Una incógnita va a despejarse! ¿sería ése el defecto? Los maquinistas se concentran frente a la pizarra de relojes, algo inquietos. El que marca la temperatura comienza a subir. No debe pasar de los 70 grados. Si pasa... Gradualmente se aumentan las revoluciones: 75, 90... Todos los ojos están clavados en el reloj que marca la temperatura. ¡Se mantiene entre los 60 y los 70 grados! Una sonrisa de alivio y de triunfo ensancha los rostros. Ahora, ¡a toda máquina!

Hoy es domingo. Resulta difícil advertirlo, pues aquí se pierde casi por completo la noción del tiempo. Se sabe tal vez por las cubiertas vacías, que le dan al barco la apariencia de que está abandonado. Los marineros aprovechan su tiempo de descanso (no trabajan sino hasta el sábado por la mañana) para ocuparse de sus cosas personales: lavar sus ropas, por ejemplo. La lavandería está en la popa y tiene dos máquinas de lavar, una secadora y otra de planchar. Llegan con sus bultos bajo el brazo: gruesos pantalones de dril, camisas de mezclilla. En el castillo de popa ondean luego al cálido sol de domingo.

EL RASTRO DE LOS PIRATAS

El día 15, navegando ya a toda máquina, alcanzamos las Azores; pero no se ven, pues pasamos a 300 millas al sur de ellas. Los días siguen siendo plenos de sol, pero algo otoñales, tal vez por el viento, que es ligeramente frío.

Esa noche se recibe la noticia de que un buque español que se dirigía a Cuba fue atacado por lanchas piratas a 70 millas de las costas cubanas. La noticia se comenta con indignación, pero es aún imprecisa.

Se va aclarando en los días subsiguientes. Se trata del mercante "Sierra de Aránzazu". Transportaba a Cuba mercaderías, entre ellas juguetes para las navidades. Fue atacado de noche por una lancha pirata. Dispararon contra la tripulación cuando abandonaban el buque incendiado. Murieron el capitán y dos oficiales y hubo ocho heridos.

La tripulación se reúne en rápida asamblea y condena el ataque. Se envía un telegrama: "En asamblea relámpago condenamos alvoso ataque a buque español "Sierra de Aránzazu" y vil asesinato marinos españoles por mercenarios amparados por imperialismo norteamericano. Deseamos expresen nuestra indignación y pesar a pueblo español. Cumpliremos nuestro deber con la patria. Patria o Muerte. Venceremos. Tripulación".

CUBA EN ALTA MAR

La pregunta que más se formulan los tripulantes es cómo los aviones yanquis, tan atentos a cuanto barco entra y sale de Cuba, no detectan a las lanchas piratas de los mercenarios. Nuestros marinos, que conocen por propia experiencia la vigilancia que se ejerce sobre nuestras costas, saben cuán hipócrita es el gobierno de los Estados Unidos al declarar que no tiene ninguna responsabilidad en esos actos. Si sobrevuelan los barcos cubanos, ¿por qué no sobrevuelan también las lanchas piratas? En fin, no vale la pena argumentar. Todo el mundo sabe que ellos son los responsables.

¡TODOS A SUS PUESTOS!

El 18 nos encontramos a sólo un día de navegación de Gibraltar. El capitán comprueba el radar. Lo necesitará en el Estrecho si hay niebla. Todos los rostros se tornan alegres. Por fin veremos tierra después de 15 días envueltos en cielo y mar. Empezamos a ver aves marinas: gaviotas volando en nuestro rumbo. Y también barcos: anoche dos, esta mañana uno. Sí, la tierra está cerca.

Y aproximadamente a las 12 del día siguiente la vemos. Lomas doradas y verdes a babor: Cádiz, la tierra de España. A estribor, "las verdes colinas de África", que no son verdes sino amarillentas. Pero hay calima y la visibilidad no es buena. El capitán echa a andar el radar. Más de una decena de buques aparecen, como puntos verdes, en la pantalla. Desde cubierta sólo se ven cuando están próximos. Los marineros los observan acodados en las barandas. Es grato sentirse acompañado después de tantos días de soledad. Se levanta el viento y nos azota un ligero oleaje. Con él penetramos en el Estrecho. Saltan los delfines alrededor del buque mostrando sus lomos grises y sus blancos vientres. Parecen juguetones gatitos brincando alegremente. Pensamos que son los primeros en darnos la bienvenida.

A las dos y media cruzamos frente al Peñón, pero sin verlo. Otro tanto ha ocurrido con Ceuta: sólo hemos visto su alto promontorio entre brumas. Al atardecer la calima se hace más espesa y ya no divisamos ni rastro de las costas. Pero empujados por la fuerte corriente que penetra en el Mediterráneo, avanzamos a 17 nudos por hora. Llegaremos a Barcelona al amanecer del día 21.

Y el 21, a las 6 de la mañana, Barcelona. Primero no es más que una mancha borrosa. Después va apareciendo el perfil quebrado de sus edificios y las siluetas de sus montañas al fondo.

Se aminora la marcha y la tripulación se prepara para la maniobra de atraque. En la driza ya está izada la bandera del práctico. A unas dos millas de la costa se paran las máquinas. La ciudad se va haciendo más nítida. Pero aún es un abigarrado conjunto de edificios, tanques, estructuras de acero, chimeneas. En la cubierta y castillos los marineros arrían la escala de mano, desatan cabos, desenfundan molinetes. Todo está listo para cuando llegue el práctico.

Y éste llega. Pero comunica que no hay muelle disponible. Habrá que esperar unas

horas. Se fondea. La impaciencia hace más largo el tiempo de espera. Pero a las doce se escucha la voz de Wilfredo dando a conocer la orden del capitán:

—Todo el personal ocupando sus puestos de maniobra.

EL CAFE, RITO OBLIGATORIO

Y empieza la maniobra.

—Atención proa, empiecen a picar los grilletes para levar anclas.

—Poca avante. Timón a estribor.

El barco se pone en marcha. Va hacia el encuentro del práctico, cuya lancha ya se acerca.

—Al contramaestre, que cambie la escala del práctico para estribor.

El práctico sube a bordo. Es viejo, bajito, de ojos fijos. Viste traje azul y gorra de marino. Enseguida se hace cargo del buque:

—Poquita avante. Levanta. Timón al medio. Atracaremos por estribor. Van a venir dos remolcadores, uno por proa y otro por popa. Favor de tener los cabos preparados.

Se vuelve hacia el capitán:

—Bueno, ¿me ofrece usted café? Porque en un barco cubano eso es obligatorio.

—Tanto que ya está mandado a hacer. Café y tabacos.

Si lenta es la maniobra de desatraque, más lo es la de atraque. Tirados por los remolcadores cruzamos la boca de la rada, enfilamos el canal y entramos en el puerto. Abigarramiento de buques y almacenes. Detrás, la ciudad. Sobresale la estatua de Colón: una columna de bronce rematada en un globo terráqueo, y sobre él, de pie, señalando hacia el mar, el descubridor de América.

Atracamos a un muelle llamado San Beltrán. La primera etapa del viaje ha concluido. Pero es prácticamente el inicio. Porque aún se extienden delante de nosotros 75 días de mar, de niebla, de cielos grises, de borrascas, de puertos que no serán sino fugaces descansos en un continuo errabundear por el océano. Aún han de pasar más de dos meses antes de que el "González Lines" emprenda el viaje de regreso.

MARINEROS CON CORBATA

Catorce días permanecemos en Barcelona. Catorce días durante los cuales nos mezclamos a la vida de la ciudad, nos confundimos con su población. Lo primero que se nos hace familiar es la Columna de Colón. Será nuestra guía para regresar al barco. "No hay pérdida —dice Goyo— el acoy Sebastián (Cristóbal Colón) apunta el rumbo". Luego, las Ramblas de Cataluña, que nos recuerdan nuestro Prado, aunque éste es más ancho y más ex-

Tenso, grave el rostro del capitán. Oímos la sirena del otro barco cada vez más cerca. La nuestra parece responderle. Ya no se ve ni la proa: la niebla se nos echa encima. Avanzamos cambiando constantemente de rumbo. Y de pronto el radar se descompone. Estamos en el estrecho de Gibraltar

tenso. Nos gusta porque siempre está concurrido. De día es un río de público y a las cuatro de la madrugada todavía se puede encontrar gente allí.

Después, nos vamos aventurando por otras calles de la ciudad, sobre todo las céntricas, porque luego de 16 días de mar y cielo y cielo y mar es una delicia verse rodeado de gente, husmear en las tiendas, lanzarle un piropo a una muchacha o simplemente mirarla, sentarse en un café a tomar una cerveza. Nos ponemos nuestro mejor atuendo. "Hay que bajar con todos los hierros", recomienda sabiamente Navarro, cuyo sombrero negro con banda roja le baila en el caracolillo recién peinado. Desde el capitán al último marinero todo el mundo se "trajea". Cuesta trabajo reconocer a Goyo con su camisa de cuello duro, su corbata brillante, sus zapatos de dos tonos, su saco a lo Benny Moré y sus pantalones con corte de tubo. Los oficiales suelen también enfundarse en sus uniformes de tales. Y, como el Gaucho, todos andan como príncipes que descienden a sus dominios.

De este modo la ciudad va entrando en nosotros, o nosotros penetrando en ella. Y así es fácil ver a un marino cubano en la Fortaleza de Montjuich, en las alturas del Tibidabo, contemplando toda Barcelona a sus pies, cruzándola por el aire en el Funicular, ante la imponente fachada de la iglesia Gaudí, con sus torres como serpentinadas de caramelo, en el desconcertante parque Güell, en la Plaza Mayor viendo boquiabierto a un señor de adiposo vientre beberse un vaso de cerveza de tres litros, en el litoral contemplando una réplica de la "Santa María" y comentando: "Hay que ver que ese Colón lo tenía bien puestos. En esa cáscara de nuez no voy yo ni de La Habana a Regla"; en las retorcidas callejuelas del Barrio Gótico, donde lo más probable es que se extravié. Goyo no. Goyo no se lanzará por este laberinto medieval. Cuando se le pregunte si ha visto el Barrio Gótico, responderá muy serio, casi solemne: "No, yo me mido mucho".

En cambio se conocerá muy bien, como la mayoría de nosotros, el barrio chino, donde primero se halla una aguja en un pajar que un ciudadano de esta nacionalidad, pero basta caminar dos pasos para darse de boca con un bar harto de música y de rubias postizas con el pelo batido.

Muchas cosas nos llamarán la atención. Por ejemplo, la actividad que reina en las calles de Barcelona, el incesante fluir de sus carros, el esplendor de sus tiendas. Y también, en el Parque de Montjuich, detrás de su estadio en ruinas, las "chabolas", semejantes a nuestros antiguos barrios de indigentes. En el tranvía sonreiremos ante este cartel escrito en el más redondo castellano: "Prohibida la blasfemia y la palabra soez". Otro tanto nos sucederá con esta atildada advertencia fijada en la estación del metro: "Es imprudente subir a un coche en marcha".

Obreros como nosotros, desde el primer día hacemos amistad con los braceros de los muelles, y juntos charlamos y tomamos vino y cerveza en un quiosco cercano del puerto. Como somos cubanos, llueven las preguntas sobre nuestro país: "¿Y la Revolución?" "¿Y Fidel Castro?"

Un marinero cubano hace en tierra más o menos lo mismo que cualquier marinero de otra nacionalidad. Con una particularidad: lo que más le gusta al marino cubano es comprar. Recorrerá tienda tras tienda hasta dar con aquella donde están realizando la mercancía o donde más barato se vende. Entonces da la voz de alarma y la tripulación completa —incluso parte de la oficialidad— se precipita sobre ella. Esto ocurre con una peletería cercana a los muelles. "Hay zapatos hasta de a veinte pesetas (unos 35 centavos)" anuncia el que la ha descubierto y al día siguiente la tripulación entera desfila por ahí. Ceruto regresa al barco cargado con diez pares de zapatos. Al patriarca Powell se le ve subir la escala con una caja casi de su tamaño. Una muñeca que le costó 300 pesetas (5 pesos). "Para mi novia de tres años, que empuja más que todas las novias de Barcelona y del mundo". Sí, antes que en él, el marino cubano piensa en su familia. Incluso se privará de distracciones con tal de regresar con un regalo para la madre, la esposa, el hijo, el hermano.

EN PODER DE LA NIEBLA

Así transcurre nuestra estancia en Barcelona y el día 5 de octubre nos estamos haciendo a la mar. Al mes exacto de salir de Matanzas, volvemos a dejar la tierra. Como en toda partida, hay en ésta algo de tristeza. Zarpamos de noche y las luces de la ciudad se van apagando detrás de nosotros. Viejo navegante, Emilio expresa lo que sentimos todos: "Es como una pena en el pecho, sobre todo para los que no han navegado mucho".

El Mediterráneo no nos parece ahora el mar familiar de cuando cruzamos Gibraltar, sino un poco lo desconocido. Y nos reserva momentos difíciles. Todo el día 6 navegamos orillando la costa española. El 7 amanece bajo un sol pálido y una calima que hace invisible el horizonte. Al mediodía, mientras los marineros de cubierta despegan a golpes de manguera la costra resinosa dejada por el azúcar, la niebla se espesa y apenas se ve un poco más allá de la proa. El capitán ordena que se haga funcionar la sirena y se reduzca la marcha. Echa a andar el radar. Un punto claro aparece en el círculo verde, a proa, muy cerca. Entonces comienza un momento de tensión que se repetirá una vez tras otra y se acentuará en la medida en que nos adentremos en el Estrecho. Los prismáticos del oficial de guardia buscan el buque que se acerca. El capitán va y viene inquieto por el puente. Escruta también la neblina. "Cinco grados a estribor", le ordena al timonel. "Cinco grados a estribor", repite éste. La sirena automática no cesa en ningún momento. Cada cuarenta segundos deja escapar su sonido, que se antoja angustioso. Por fin se divisa el barco. Es un petrolero que cruza a unos cien metros de nuestra proa. Casi al instante es tragado por la niebla. "Hay otro a proa", dice el capitán luego de mirar en el radar, y después se vuelve hacia el oficial: "A ver si lo localizas". Se oye la sirena del otro barco mientras el nuestro sigue como arrastrándose. En el radar el punto claro se aproxima más y más, pero afuera nada: sólo la niebla. Nos pasa muy cerca sin que lo descubramos.

A las dos de la tarde, levanta el viento y la niebla se desvanece. Un oleaje encrespado choca contra el casco del buque. Brilla el sol y el Peñón de Gibraltar emerge de la calima: cruzamos el Estrecho. La niebla nos ha dado un momento de respiro, pero ahora vuelve. Como una mortaja la vemos cerrarse en torno al buque. De nuevo se aminora la marcha. Los pitazos de los otros barcos se mezclan a los de nuestra sirena. 17 puntos cuenta el capitán en el radar.

—Parece un pueblo —exclama Wilfredo.

A pesar de la humedad de la niebla, los marineros siguen trabajando. Hay que limpiar las bodegas. En cubierta, Leyde arroja al mar unas tablas inservibles, Rolando engrasa las correderas de la tapa.

—Cae cinco grados a estribor —dice el capitán.

—Dos cincuenta y cuatro, capitán —informa el timonel.

—Bien.

Sirenazos a nuestro lado, alejándose.

—Ese ya pasó.

Pero viene otro. Un silbato largo, a babor. En ráfagas, la niebla se nos echa encima. Ya no se ve ni la proa. El capitán sale a la aleta del puente y hace sonar seguidamente la sirena, accionándola él mismo. Va luego al telégrafo y pide menos máquina. Se sienta ante el radar, el rostro tenso, grave. Oímos los sirenazos del otro barco cada vez más cerca. La nuestra parece responderle. Hasta que finalmente:

—Ya pasó, capitán.

—Cayendo a babor —dice el capitán.

Avanzamos así, cambiando continuamente de rumbo. El barco debe navegar como en zigzag. Y de pronto el radar se descompone. De momento se piensa que se ha recalentado. "Todo el día trabajando..." Pero después se comprende que la avería es más seria. No funciona de ninguna manera. Wilfredo trata de arreglarlo, pero en vano. El capitán lo apaga con rabia.

—El día menos pensado un radar de éstos va a desgraciar un barco. Ya se lo tengo advertido a Mambisas.

Y así, sin radar, envueltos en la niebla, entre un semillero de barcos, seguimos atravesando el Estrecho. Lo más que se puede hacer, cuando se oye la sirena de un barco, es intentar localizarlo por el sonido.

—Trata de escuchar por donde viene para parar o hacer algo —le dice el capitán al primer oficial, con visible molestia.

La llovizna golpea el rostro de éste que, de pie en la cubierta del puente, aguza el oído esforzándose en determinar la posición del barco. Su grueso abrigo de lana está también salpicado de gotas. Como sus ojos, sus oídos son impotentes. Pero afortunadamente nada ocurre y hacia las 5:30 estamos

CUBA EN ALTA MAR

saliendo del Estrecho. A las seis vuelve a salir el sol y la niebla se disuelve. Alivio. Alegría. El capitán se dirige risueño al telégrafo. ¡A toda máquina!

GALERNA EN VIZCAYA

Todo el día 8 navegamos a lo largo de la costa portuguesa. De noche vemos la clareta de Lisboa. Es débil, como una línea de luz, porque la ciudad no se asoma a la costa. Hay que remontar el Tajo varios kilómetros para llegar a ella. El 9 amanece gris, ventoso, con una mar movida que hace cabecear el barco. "Pero aún no es mal tiempo", comenta el segundo. "En mal tiempo, los rollos de agua rompen contra el puente". El barómetro se mantiene en 1 023, 1 024. "Cuando lo vemos bajar nada más que a mil —continúa el segundo— amárrate los pantalones". La marejada no cesa en todo el día y alcanza la noche. Los marineros discuten si es una galerna o no, para llegar a la conclusión de que se trata de una galerna ligera. Cuando la proa se levanta, exclaman: "¡Ahora, caballo!" Y, efectivamente, como la cabeza de un caballo la quilla se hunde en el mar. Wilfredo contempla el oleaje y dice: "A ver, ¿dónde está lo bonito de esto? Mira que yo trato de encontrarlo, pero no lo veo por ninguna parte".

El 10, Finisterre. Hay que virar a estribor para entrar en el golfo de Vizcaya. Este es el mar más temido por los marineros. "Siempre está encendido". Hasta ahora hemos tenido el oleaje de frente, pero al girar nos azotará de costado. Por eso, antes de realizar la maniobra, el capitán avisa por el micrófono, especialmente a la cocina para que se aseguren los calderos.

—Poca máquina... Cae todo a estribor —ordena el capitán, y el barco comienza a virar.

—¿Qué rumbo ahora?

—33.

—¿Y ahora?

—61.

—Vamos a poner 90.

El barco ha girado completamente y los bandazos comienzan a hacerlo escorarse.

—15 grados.

—¡Cierra todo a estribor!

Los bandazos continúan. La escora es cada vez mayor.

—18-20-22.

Hay que mantener las piernas abiertas para tenerse en pie y seguir con el cuerpo el balanceo del barco. Los objetos ruedan por el suelo.

—¿Rumbo?

—60.

—¿Y ahora?

—35.

—Levantando para ponerlo todo al norte.

—10 grados... Norte.

—Aguántalo ahí. Cero grados.

La maniobra no ha podido efectuarse. Tendremos que proseguir hacia el norte hasta que la mar amaine. Como si cerrara sus puer-

tas ante nosotros, el Cantábrico nos ha impedido pasar.

—Si no fuéramos en lastre (esto es, descargados) hubiéramos pasado.

—Ahora, a "serruchar" el mar (se le llama así a recorrer arriba y abajo el mar).

La tripulación toma a broma la dificultad:

—Vamos para Inglaterra.

—Si seguimos así, llegaremos al Polo Norte.

LOS NUEVOS CONQUISTADORES

La marejada no disminuye. Día y noche el barco está cabeceando y resulta difícil comer en las mesas y aún dormir. Hay que estar sujetando los platos para que no se le viren a uno encima y en la litera se rueda como una pelota. Por si alguien se mareara (cosa casi imposible) Gamboa advierte: "Aquí los únicos que no pueden marearse son los cocineros. A las once y media, el almuerzo, y a las cinco y media, la comida. Porque si yo no como entonces sí que me mareo".

El día 11 por fin podemos virar, y el 12 por la mañana estamos frente a Bilbao. Pero no entramos en puerto hasta las tres. Los prácticos no se atreven a salir por la marejada. "Si estos españoles supieran el trabajo que nos ha costado llegar hasta aquí, nos hacían entrar enseguida", refunfuña Torrado. A las tres y media estamos surcando el río Nervión. Pasamos ante Santurce, Las Arenas... y somos atracados al lado de un buque que entonces estaba en construcción para Cuba y que ya forma parte de nuestra marina mercante: "El Jigüe". Hay, además, otros dos barcos cubanos: el "Camilo Cienfuegos", en dique, y "El Jibacoa", cargando mercancías.

Veinte días, que se harán largos como siglos, estaremos en Bilbao. El barco será subido a dique seco y pintado su casco. Se le harán también reparaciones a los motores. Mientras tanto, los tripulantes conocerán la ciudad y sus poblados cercanos. Pero aquí saldremos menos que en Barcelona, pues aparte de que la ciudad tiene menos atractivos que la capital de Cataluña, el dique se encuentra a unos 30 kilómetros de Bilbao, en una población llamada Sestao. Para trasladarse a la ciudad hay que tomar un tren que hace el recorrido entre Santurce y Bilbao, y el viaje dura como media hora. Además, hace un tiempo de perros. Lluve casi todos los días, a veces torrencialmente, otras es una llovizna que no para nunca. En fin, que es mejor quedarse a bordo. No obstante, como en Barcelona, la tripulación se mezcla a la población. Se la ve paseando por las Siete Calles, en la parte vieja de la ciudad o en la nueva por la Gran Vía (para no ser menos que Madrid, Bilbao tiene también la suya); o tomando el tren en dirección contraria para ir a Plencia o a Santurce, especialmente a este último poblado, pues sus sardinas tienen fama en toda España y es delicioso comerlas asadas en algún merendero, acompañándolas del generoso vaso de vino y de la tibia hogaza de pan. Pronto el barco entero estará cantando la canción de las sardineras:

**Desde Santurce a Bilbao
vengo por toda la orilla
con la falda remangada
luciendo la pantorrilla**

**La marejada aumenta.
Es difícil comer, dormir.
Hay que sujetar los platos
para que no se le viren
a uno encima y en la
litera se rueda como una
pelota. Gamboa advierte:
"Aquí los únicos que
no pueden marearse son
los cocineros"**

**Ando de prisa y corriendo
porque me aprieta el corsé,
por eso voy pregonando:
"¡Sardinas frescas! ¡Sardinas!"**

Fraterniza también con los obreros del astillero, a los que ve soldando planchas, clavando remaches con sus martillos mecánicos, manejando grúas, cavando con picos y palas la tierra fangosa. Se entera de sus condiciones de vida, de lo que ganan, son confidentes de sus sueños. "¿Vosotros sois cubanos?" "Sí". "¡Ah, Cuba...!"

Tres barcos cubanos surtos en un mismo puerto es demasiado y por unos días Bilbao parece tomada por estos adelantados del Caribe. Se repite la conquista, pero a la inversa. Ahora son los hijos de América los que caminan la tierra española como conquistadores. Tripulantes del "Camilo", de "El Jibacoa" y del "González Lines" se topan en las calles, escandalizan en los cafés, se adueñan del ferrocarril, se visitan de barco a barco. Como hoy, por ejemplo, que tenemos huéspedes de "El Jibacoa" y en el camarote de Goyo suena la tumbadora. Así se festeja. Guillermo ladea la cabeza para sacarle sus mejores notas al tres y Carlitos se ensaya en las maracas. Sobre la mesa, la botella de Fundador, grande como una garrafa: "Te pedí un galón, pero me trajiste dos. Está bien eso. Vale". Y después de mojarse la garganta, el coro de voces: "Pónme la mano aquí, Macorina, pon, pon, pon".

OTRA VEZ EL SOL

Por fin el día 29, de nuevo a la mar. Esta vez en calma. Remontamos el golfo de Vizcaya hasta la isla de Ouessant, cerca de Brest, en Francia, atravesamos el Canal de la Mancha —increíblemente tranquilo y sin una gota de niebla— y el 1º de noviembre, a las 2:30 de la madrugada, entramos en Rotterdam, el puerto más concurrido del mundo: 26 mil barcos recalaron en él en 1963. Decenas de muelles a lo largo de las dos riberas del río Maas y en el bolsón de su bahía artificial. Todo aquí ha sido hecho por la mano del hombre: hasta la tierra, que se la arrebataron al mar. De ahí que el holandés diga con orgullo: "Dios hizo la Tierra y Holanda los holandeses".

Durante cinco días cargamos 3 mil toneladas de mercancías, especialmente comestibles. Hace frío y no se sale mucho. De otra parte, la barrera del idioma establece como una distancia entre los habitantes de la ciudad y los marineros. Se va a un bar, se camina un poco por el centro, se regresa al barco. Únicamente el afán de compra no disminuye. Macaruso adquiere un traje de uso y es blanco de las bromas: "Devuélveselo al muerto, Macaruso". "Te va a salir su fantasma". Macaruso arde en cólera. "¡Yo no le he dado confianza a nadie! ¡Conmigo no se juega!" Va a su camarote a buscar un hierro, pero lo aplacan: "Estamos jugando contigo, Macaruso, no lo tomes así". Y a la postre Macaruso sonríe.

El día 3 circula una noticia que produce alegría: el barco no irá ni a Amberes ni a Le Havre, como estaba previsto, sino que se dirigirá a Alicante, en España, a cargar artículos de navidad. De ahí, ¡a Cuba! Las dos

perspectivas son buenas. La primera porque Alicante está en el Mediterráneo donde no hace frío como aquí, en el Mar del Norte, y se habla nuestro mismo idioma. La segunda porque sentimos que nos acercamos a Cuba. Ya vivimos en función del retorno. Desde que abandonamos Bilbao tenemos la impresión de que "el largo viaje de regreso a casa" ha comenzado. Pero aquí se acentúa. Nos parece que nos aproximamos a la recta final. ¡Y cuánto deseamos tomarla!

Sin dificultades, hacemos la travesía de Rotterdam a Alicante en cinco días, y el 11 por la tarde ya estamos fondeados en su rada. Otra vez el sol, los días tibios, las noches frescas. Típica ciudad del Mediterráneo español, Alicante es graciosa con su pasado moro advertible en las casitas que se apiñan, entre retorcidas callejas, al pie del castillo de Santa Bárbara, construido por los fenicios, utilizado por los árabes en la defensa de su reino y finalmente bastión cristiano. Volvemos a enfundarnos en nuestras mejores galas, volvemos a sentarnos en mesones, en torno a rústicas mesas, a saborear la copa de vino y las "gambas a la plancha". El español resuena nuevamente en nuestros oídos y la amistad se enlaza. Disfrutamos como un alicantino de un paseo por la Explanada de España —al igual que las Ramblas de Cataluña semejante a nuestro Prado— bordeada de frondosas palmas que dan el dulce dátil, cuyo piso, de franjas de mármol de distintos colores, parece ondear, disfrutamos de la plástica con una chica cuya estampa parece ilustrar el verso de Martí: "ceja de mora traidora", disfrutamos... No, de su playa nos es difícil disfrutar porque el agua está fría como un hielo y sólo después de empinarnos una botella de vino nos atrevemos a meternos en ella... para salir corriendo enseguida. Pero nos tiramos sobre la arena a dorarnos al sol.

Aquí sí tomamos una importante carga: 7 mil toneladas de turronec, nueces y avellanas, además de 6 ómnibus Pegaso. Temprano comienza la carga. Aún es fría la mañana cuando llegan los braceros: boinas, sandalias y algún saco viejo. Comen grandes trozos de pan untados en aceite. Voces gruesas, ceceantes. Algunos son cetrinos, con largas patillas y tupidas barbas. Temprano también nuestros marineros se dan al trabajo de arriar las plúmas, descorder las tapas de las bodegas, tender el suelo de las refrigeradas, pues habrá que utilizar todas. Y comienza la carga. De madera blanca, muy blanca, son las cajas dentro de las que vienen las pastillas de turrón y que la maquinilla levanta en lingadas de a doce. Es dura la operación de apilarlas en el suelo de las bodegas, pues pesan bastante y hay que manipularlas una a una. Durante 8 horas los obreros que están ahí abajo, sudorosos, doblados, tendrán que realizar esta faena. Los camiones siguen llegando al costado del buque. El más importante cargamento de turronec que Cuba le haya comprado a España.

EN LA HABANA: "¡PUERTO LIBRE!"

Con esa carga, el barco sumergido casi hasta la línea de flotación, zarpamos el 21. ¡Al fin proa a Cuba! Y entonces se inicia la etapa más desesperante del viaje. Al principio no, al principio los días se deslizan porque se tiene conciencia de que es el regreso, de que

ya no hay más escalas en la ruta. Al llegar al Atlántico se hace más intensa la sensación de proximidad en el espacio y en el tiempo. Además, el barco navega que es una delicia: 15 nudos por hora. "El caballo está echando", comenta gozosamente la tripulación. Otra sensación se apodera de uno: no han pasado casi tres meses, no; fue ayer cuando salimos de Cuba.

Vamos bajando hacia el sur, buscando el paralelo 30. Y nuevamente es el poderoso mar azul, y en las noches las rectas de altura a las estrellas, y de día las meridianas. Y la soledad en la ruta.

Entramos en una baja presión y un fuerte viento se nos echa encima. El mar se deshace en espumas contra las amuras. Hay que reducir la marcha para proteger los autobuses del golpe de las olas, que barren las cubiertas.

Al salir de la baja presión, empiezan a aparecer los sargazos. Hemos vencido la mitad de la travesía. Cada vez falta menos... menos. En proporción inversa, la ansiedad es mayor. Se urden entonces las más sutiles (y absurdas) estrategias para robarle tiempo al tiempo: uno calcula lo que falta para llegar por las guardias que le quedan, otro por las comidas y hay quien elimina los días y cuenta sólo las noches. Parejamente, se crudeden las bromas sobre el arribo: "¿Ya le pasaste el telegrama a tu mujer? Mira que si no te vas a llevar una sorpresa". "Tose fuerte cuando llegues, ¿eh?" "Yo no sé que me pasa, pero me está entrando un dolorcito aquí en la frente..."

El día 2 de diciembre, a 48 horas de navegación de Cuba, en el camarote de Goyo resuena otra vez la tumbadora, el tres en las manos de Guillermo, las cimbreantes maracas en las del Jabao. Alguien ha aportado una garrafa de vino y las comisuras de los labios se enrojecen. Cuba está en el tambor de Goyo.

A las 12:30 del 3, la isla de Abaco, primera tierra que vemos después de 11 días de navegación. Más tarde el Canal de Providencia y en la noche, la clareta de Miami. ¡Última noche a bordo!

Y al día siguiente, exactamente a la una de la tarde, ¡la tierra cubana! Como un vientre de mujer, brumoso, el Pan de Matanzas, luego, más nítidas, las lomas de Jaruco, la chimenea del central Hershey, hasta que, finalmente, espejeantes al sol, La Habana del Este, la aguja del Morro, y, allí atrás, el Obelisco a Martí, la cúpula del Capitolio... Como mujer amada, La Habana se nos va entregando poco a poco. Y nosotros, desde todas las cubiertas, la solicitamos con la vista, la recibimos emocionados. Como para día de fiesta nos hemos vestido. En la popa rutila la aislada estrella en el triángulo rojo. En el Morro ondulan otras dos, azul la una, la otra roja: "Puerto libre: buque de gran porte entrando", quieren decir.

A las 4, el "González Lines" ya está fijado al muelle y, tres meses después de nuestra partida, luego de haber recorrido más de 13 mil millas de mar, volvemos a pisar el suelo cubano. Dentro de quince días, dentro de un mes, volverá a zarpar. Porque ese es el destino de nuestros barcos, de los buques de Líneas Mambisas, de sus tripulaciones: surcar los mares del mundo.





Baracoa pedía una
carretera: una vía que
rompiera su aislamiento.

Pero sólo recibió
promesas de los políticos.

Ahora se construyen
156 kilómetros de
hormigón y asfalto
que la enlazan con
Guantánamo.

Un grave obstáculo:
La Farola,
seiscientos metros de
roca que se atraviesan
en el camino

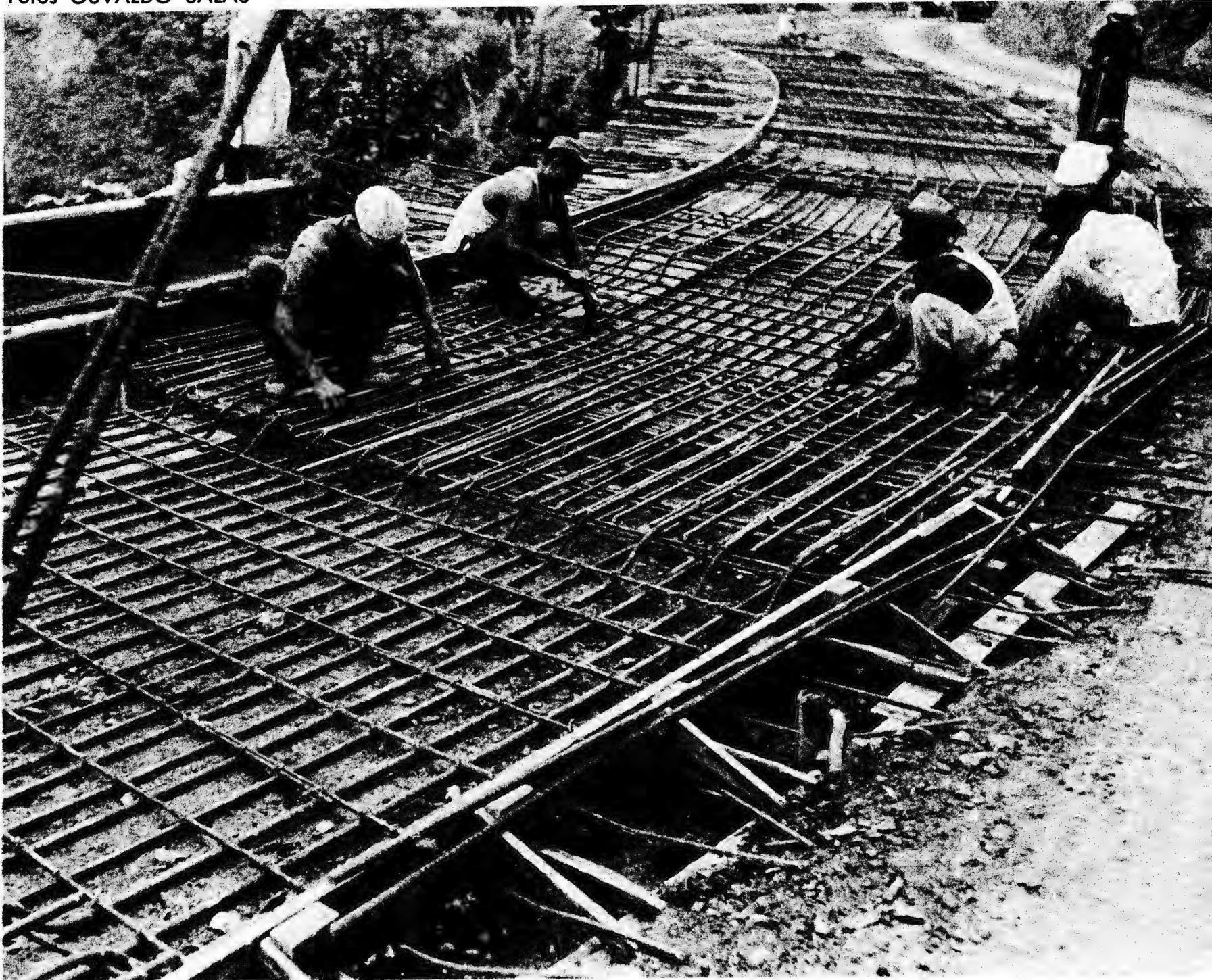
VIA SUR



Ya no hace falta un senador por Baracoa que se pase el día, el año, los años, hablando de la carretera de Baracoa y robándose toda la plata. ¡No!
No hace falta ningún politiquero de aquellos.

FIDEL CASTRO

Fotos OSVALDO SALAS



LOS HOMBRES DE AMÉRICA TERMINAN EL ENCABILLADO: ENCIMA IRA LA CAPA DE CEMENTO



JUNTO AL ABISMO, LA GRUA DE 30 TONELADAS COLOCA LAS VIGAS DE HORMIGON



LAS ONCE DE LA MAÑANA: SE ABRE EL TRANSITO Y LOS VEHICULOS AVANZAN



SE CONSTRUYO ESTE PUENTE SOBRE EL RIO VEGUITAS PARA QUE LA VIA SUR LO CRUZARA. IGUAL HUBO QUE HACER CON LOS RIOS SABANALAMAR, MOCAMBO, YUMURI Y MIEL

VIA SUR

Había una vez un pueblo... Pero no; no se trata de un cuento. Es una historia tan real como los hombres y mujeres que la vivieron.

Era yo entonces un muchacho —por más señas: vendedor de periódicos. Y aquellos acontecimientos que alteraron de manera violenta el tranquilo ambiente de la población, no tuvieron para mí al principio otra importancia que la de ver aumentadas mis ventas y por lo tanto las ganancias.

Un mediodía, como por arte de magia, hombres que parecían incapaces de matar una mosca cerraron sus comercios y luego persuadían a los pocos vacilantes para que hicieran lo mismo. Al gesto de los comerciantes se unieron los maestros y las escuelas quedaron desiertas. El único cine de la ciudad también suspendió las funciones.

Las calles se llenaron de gente que no temía a los soldados. Recuerdo a los militares a caballo, amenazando con el machetín de reglamento. Habían bajado del cuartel aceptando el reto que se les hacía.

En el Parque Central, frente a la iglesia construida por el Adelantado Diego Velázquez, líderes de las organizaciones cívicas y políticas pronunciaban fogosos discursos que todos aplaudían solidarizándose con la denuncia llena de insultos a los gobernantes de turno.

Los periódicos, tanto de la capital de provincia como de La Habana, dedicaban cintillos al inusitado acontecimiento:

"BARACOA DECLARADA CIUDAD MUERTA"

Para un muchacho de mi edad había algo de divertido en aquel ir y venir de los manifestantes. En cada esquina chocaban con la soldadesca y muchos eran conducidos a la fortaleza militar enclavada en lo alto de una loma. Divertido era también oír a los líderes cuando demandaban la libertad de algún detenido, so pena de que "se asaltaría el cuartel y que pase lo que pase".

Era divertido, porque muchos de aquellos hombres —habituales clientes míos— no estaban armados y sin embargo insultaban al Presidente "que está en La'bana". Y los insultos lo hacían delante de los soldados y de los policías. Me divertía porque en la **matinée** que veía en "El Encanto" siempre eran los militares los que hablaban e insultaban a la gente —además de maltratarla.

Y de pronto, sin comprender del todo lo que

La situación económica y el aislamiento de Baracoa eran graves.

Tal vez por eso mismo algunos cubanos lo tomaron a broma.

Un poeta compuso una redondilla que aún se recuerda:

Adiós Baracoa la Bella

con tus murallas de guano,

se retira un buen cubano

porque el hambre lo atropella

ocurría, también andaba yo vendiendo los periódicos con un crespón negro en el brazo. Y mirando un poco torcidamente a los hombres que montaban en los hermosos caballos, con la cartuchera del revólver entreabierta.

Recuerdo que el cine estuvo cerrado una semana. Al domingo siguiente debían poner el episodio número 7 —¿o era el número 9?— de "El Llanero Solitario". Pero ese domingo el número de detenidos era mayor. Gente que nunca había visto deambulaban por Baracoa. Algunos, periodistas que hacían entrevistas y retrataban a los manifestantes. Otros, delegados del Presidente, de los senadores y representantes.

Y yo no sé qué pasó una mañana. Por el equipo del amplificador se pedía que todos volvieran al trabajo. Que se abriera el comercio, las escuelas, ¡el cine!... En el anuncio había algo de optimismo. La gente gritaba y los líderes del movimiento terminaron por mirar a los soldados con ojos menos desafiantes. Los políticos les daban palmadas en la espalda.

La normalidad volvió al pueblo. Los lazos negros fueron arrojados y a mi "zafra" de los periódicos le llegó su "tiempo muerto". La diversión, ahora, estaba para mí otra vez en el cine.

Quando el hambre atropellaba

Tendrían que pasar algunos años para que yo comprendiera bien aquel episodio. La declaración de "Baracoa Ciudad Muerta" y todo lo que ocurrió durante más de siete días, fueron el violento estallido de un pueblo que por más de cuatro siglos sufría la más injusta incomunicación con el resto de la Isla.

Sin ninguna fuente de trabajo estable, sin ninguna industria básica, los 17 mil habitantes de la ciudad situada en el noreste de la provincia de Oriente, la primera fundada en 1512, y con una población municipal entonces de unas 49 mil personas, buscaron en la agricultura un modo de subsistencia.

Rica en grandes platanales, cacaoales, cafetales y maderas preciosas, con vastos yacimientos de níquel y otros minerales en Moa, Yamanguéy, Taco Bay y Punta Gorda, la Ciudad Primada se comunicaba únicamente por el mar y por irregulares vuelos de la Compañía Cubana de Aviación. Estos vuelos se suspendían periódicamente debido a las lluvias —que allí son casi perennes— y al mal estado del aeropuerto.

Entonces no era difícil irritar a un baracoense de paso por otra ciudad si se le decía que había salido "en un buey": Otra forma de molestarlo era diciéndole que "Baracoa es una prolongación de Haití" o que "para ir a tu pueblo hay que ir sacando un pasaporte"...

Pero no siempre fue motivo de broma el aislamiento de la ciudad que recibió en sus playas a las respectivas expediciones del general Antonio Maceo y el Apóstol José Martí, y que, según sus habitantes, fue la que hizo exclamar a Cristóbal Colón que "ésta es la tierra más hermosa que ojos humanos vieron".

Unido a la desatención de sus platanales por parte del gobierno y de la United Fruit Company —atacados por la plaga Sigatoka que los diezmó casi totalmente— el fatalismo geográfico brindó a los dueños de barcos el monopolio del transporte. Se produjo una ola de desempleo y millares de baracoenses tomaron el camino del éxodo.

Un poeta popular, recogiendo gráficamente la situación, compuso una redondilla que todavía se recuerda:

**Adiós, Baracoa, la Bella,
con tus murallas de guano,
se retira un buen cubano
porque el hambre lo atropella...**

Cuando se declaró a Baracoa "ciudad muerta", el gobierno de turno se vio obligado a complacer la petición de los baracoenses. Ellos pedían se construyese una carretera. Los gobernantes, además de librarse de la presión popular, vieron que se les abría una oportunidad para obtener más votos en las elecciones que se aproximaban. Tras los contactos con sargentos políticos del pueblo, crearon un presupuesto de varios miles de pesos. Se ordenó el envío a Baracoa de los equipos mecánicos, materiales y técnicos que acometerían la carretera.

Para comparar su importancia con la Vía Blanca, de La Habana, la carretera, es decir, el proyecto de carretera, se denominó Vía Mulata. Con ella se enlazaría a Guantánamo con Baracoa por la parte central del territorio, de norte a sur, junto a la montaña con forma de yunque de herrero, donde se encuentra la mayor riqueza agrícola de la región.

El día que arribó a la Playa de Porto Santo una gran barcaza conduciendo tractores, motoniveladoras, cilindros, plantas eléctricas y otros implementos, los baracoenses imaginaron que el sueño de siglos se convertía en realidad.

Pero...

Después de dos años, los trabajos de la Vía

Mulata quedaron paralizados. La politiquería, una vez más, había entrado en juego.

Al aproximarse las elecciones se repetían las mismas promesas, los mismos engaños. Tanto el gobierno como la oposición prometían:

"Hay que sacar a Baracoa de su criminal aislamiento..."

"Por una carretera para Baracoa vota por..."

Siempre el mismo canto, el mismo cuento, la misma promesa. Siempre, cada cuatro años.

Un muro de roca: La Farola

Ricos propietarios de fincas, que necesitaban dar salida a sus productos, construyeron varios tramos de camino. Al encontrarse, formaron una larga vía que la mayor parte del año quedaba interrumpida por las crecidas de los ríos y los derrumbes de las montañas. Era un terraplén, por el que los choferes más arriesgados hacían la travesía de Guantánamo a Baracoa. Si estos conductores necesitaban una alta dosis de heroísmo, mayor era la de los campesinos que tenían que trasladarse hasta un hospital en la ciudad con algún hijo enfermo, o a buscar medicinas.

Además de la crecida de los ríos —que ponían en peligro la vida de los pasajeros— estaban los grandes abismos, verdaderas hondonadas entre montañas que hacían lucir en el fondo a las palmas del tamaño de matas de caña. Muchos jeeps y camiones rodaron por ellas —con sus cargas humanas.

Finalmente otro simulacro: la Vía Azul. Con el mismo fin y los mismos engaños de la Vía Mulata. En Tortuguilla, a unos kilómetros de Guantánamo, un día quedó paralizada.

Para la Revolución no fue ajena esta situación. Y como además en la región se iban a desarrollar distintas industrias y se fomentarían las siembras de diversos productos, era doblemente necesaria la construcción de una carretera.

El Ministerio de la Construcción —y después el Plan Vial— inició los trabajos de la que se denominaría Vía Sur. Unos 156 kilómetros entre Guantánamo y Baracoa, con cerca de una docena de puentes de hormigón sobre los ríos Sabanalamar, Veguitas, Mocambo, Yumurí y Miel.

Su construcción hubiera sido relativamente

VIA SUR

Sin contar la cuneta, la acera y la baranda, el tramo montañoso de la Vía Sur tiene una anchura de 6 metros 70 centímetros. Los hombres del Plan Vial trabajan día y noche, bajo el sol y las lluvias. Después de esperar más de cuatro siglos, Baracoa rompe su incomunicación

fácil. Pero había obstáculos: los accidentes geográficos de la región. Y especialmente una elevación que tiene 600 metros sobre el nivel del mar: La Farola, una montaña de roca inconsistente, que a la caída del más insignificante aguacero se derrumba.

El 14 de abril de 1964, Carlos Américo Fuentes, dirigiendo 420 hombres se responsabilizó con el proyecto "Operación Farola". El técnico santiaguero tenía experiencias en la construcción de la Planta de Filtros del acueducto de Bayamo, de la Desmotadora de Algodón de esa misma ciudad y en otras obras menores. Los ingenieros Maximiliano Isova y Gonzalo Paz habían ideado las soluciones estructurales y los hombres de Américo llevarían a la práctica lo señalado en los planos.

—Se trata de una especie de puente voladizo —cuenta Américo—. Puede decirse que a lo largo de seis kilómetros estamos construyendo otra loma... de hormigón. Más claramente: Sobre el terraplén tiramos una capa de cemento encabillado, apuntalada por gruesas vigas y columnas también de hormigón. Estas últimas van hasta el firme de la roca, a varios metros de profundidad, depende de las condiciones del terreno. Suponiendo que la tierra de la ladera de la loma que queda debajo de la capa de cemento se cayera, a causa de las lluvias, entonces quedaría la estructura, el viaducto, como le decimos, la especie de puente voladizo.

Dicho en lenguaje simple la cosa parece fácil. Sin embargo, se trata de la obra más importante realizada en Cuba en todos los tiempos, relacionada con la construcción de vías de acceso.

Valor y riesgo, noche y día

La Farola en su parte más alta —al punto le llaman Cotilla o Alto del Jobo— tiene unos 600 metros sobre el nivel del mar. Su altura permite ver, en los días claros, las costas norte y sur de la provincia.

Es aquí arriba, moviéndose como acróbatas sobre el encofrado y los equipos mecánicos, y siempre atentos al abismo que queda a sus espaldas, donde encontramos a los hombres de Américo.

Una grúa con capacidad para 30 toneladas suspende las columnas de 40 centímetros de espesor y las vigas de unos cinco metros de longitud. A una indicación del responsable, las estructuras prefabricadas se colocan en su sitio y entonces los hombres hacen el resto del trabajo.

Félix Basulto, el joven guantanamero que manipula uno de los compresores de aire para accionar los taladros, observa el trabajo de sus compañeros de brigada. Junto a él está el abismo.

—Aquí **habemos** un grupo que somos los caciques de la obra. Estamos desde el 59 por aquí. Cada once días vamos a Guantánamo o a los demás pueblos de donde son muchos compañeros. Déjeme decirle: la falta de brazos hizo que se trajeran compañeros de Bayamo, Santiago, Imías, Baracoa, de mil lugares más.

Le preguntamos por los accidentes.

—Aquí el peligro es constante. Y las medidas de seguridad son muchas. Los responsables siempre están diciéndole a uno: "Ojo con el derrumbe" o "lo más importante es que se cuiden y que todos podamos al final hacer el cuento". Y para que usted vea lo que son las desgracias: hace unos meses se nos mató un compañero. Marín... Isidro Marín Matute. ¡Un gran compañero! El manejaba una pala hidráulica. Estaba trabajando y se le fue un pasador al **winche**, y como eso es a presión, la pala se abrió y lo tiró y todo le pasó por arriba.

Félix cambia de conversación:

—Las lluvias dificultan el trabajo. Si no fuera porque casi siempre está lloviendo, ya la carretera estaría más adelantada, incluso hasta terminada. ¡Esta es la obra más grande e importante que yo he visto hacer en Cuba!

Eduardo Guerra, Manuel Pérez, Pedro Terrer, Onelio Jiménez y Eusebio Moreira hablan de su tarea.

—Desde las cuatro estamos en pie. Como los cocuyos, tenemos que alumbrarnos con focos. Comenzamos a trabajar con la luz del día y seguimos hasta por la noche.

Uno del grupo hace un alto en su trabajo.

—Vaya —dice— ¡cien paletadas sin descansar! Me ganó la emulación y el **gallardó** ése...

Se refiere al café que ellos mismos acaban de colar a un lado de la carretera. Nos brindan en sus jarros y felicitamos al joven que lo coló. Wilfredo Delgado dice que el **maestro** colando lo es Moreira.

—Así que tienen tres días de descanso, ¿no?

—Sí, cada once días. Nos vamos a la casa a ver a los muchachos o la novia...

—...y a cambiarle el aceite al carro —dice otro. Y todos ríen la ocurrencia.

Cuentan otras cosas:

—El terraplén estaba hasta Tortuguilla, allá, cerca de la base naval que tienen los yanquis en Guantánamo. Ya ustedes vieron que desde allí para acá todo tiene asfalto. Aquí arriba es puro hormigón. Con el cemento usado se puede cubrir todito aquel mar.

Alguien le dice al que habla que afloje un poco. No es cuestión de exagerar por el entusiasmo.

—Es un decir, señores —señala—. ¿No dicen que hay uno que inventó la forma de sacarle el agua al mar y que ahora el problema es buscar un lugar dónde echarla?

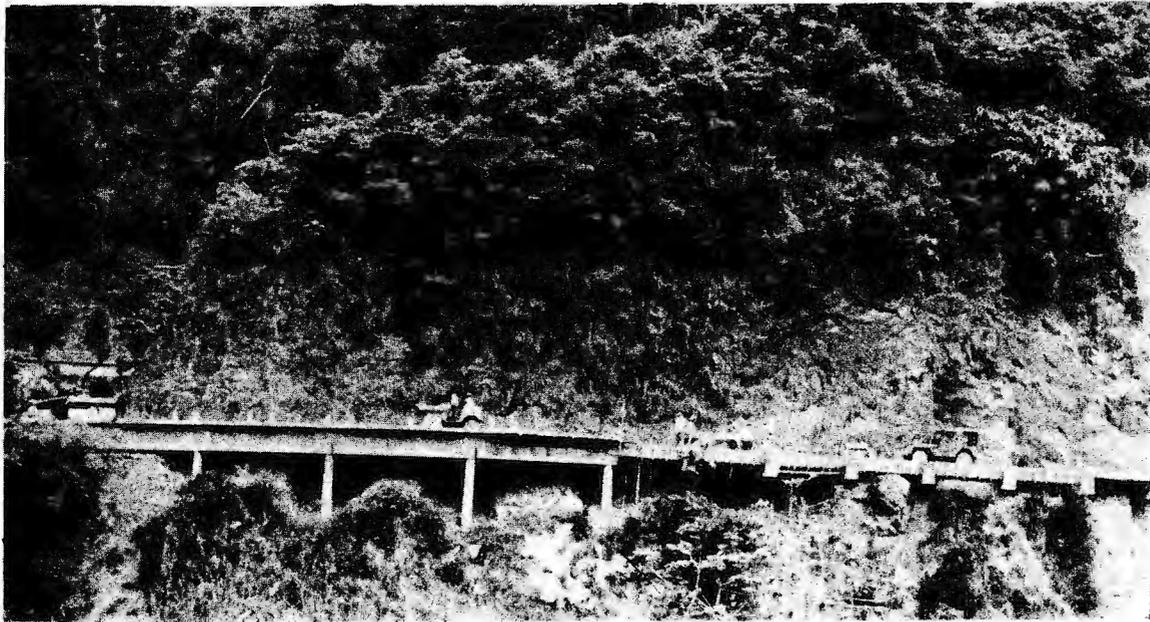
La risa es general. Siguen contando:

—Nuestro responsable es **Chaguíto**. El está en el Partido, es el secretario organizador del núcleo. Lo formamos aquí mismo.

Santiago González Andana es el nombre de **Chaguíto**. Funge de responsable del frente de trabajo, en la construcción de alcantarillas y aceras. Es un hombre bajito, gordo, sonriente, que se mueve de un lado para otro de la vía, incesantemente.

Por la mañana habíamos charlado con él. Y nos decía:

—Los compañeros son muy valerosos. A entusiastas no hay quien les gane. Ni las lluvias ni la noche hacen que dejen de trabajar. Hay algunos que están desde el principio, desde que se construyó el primer campamento en Los Guayacanes. Por la noche empleamos reflectores para echar el hormigón de la placa y hacer lo que sea necesario por acabar pronto la carretera y que Baracoa quede definitivamente comunicada.



EL VIADUCTO EN SU PARTE MAS ALTA: 600 METROS SOBRE EL NIVEL DEL MAR

Chaguíto también habla de la obra con cariño, como si fuera algo propio. Todos hablan de su obra, su carretera. Para el 26 de julio tenían una meta: terminar el tramo final del viaducto, es decir, del puente voladizo, en el Alto del Jobo.

A partir de ahí será más fácil el asunto.

Las once: vía libre

El verdadero ejército trabaja día y noche. La obra, según dice Américo, pudiera estar más adelantada. Pero la necesidad de dar paso a los cientos de vehículos que circulan ya entre Guantánamo y Baracoa interrumpe durante varias horas diarias algunas fases del trabajo.

El tráfico se detiene durante siete horas. De 7 a 11 de la mañana y de 2 a 5 de la tarde. El cierre se aprovecha para echar la capa de cemento del viaducto. Así ha sido desde el día en que se comenzó en La Guásima el puente voladizo.

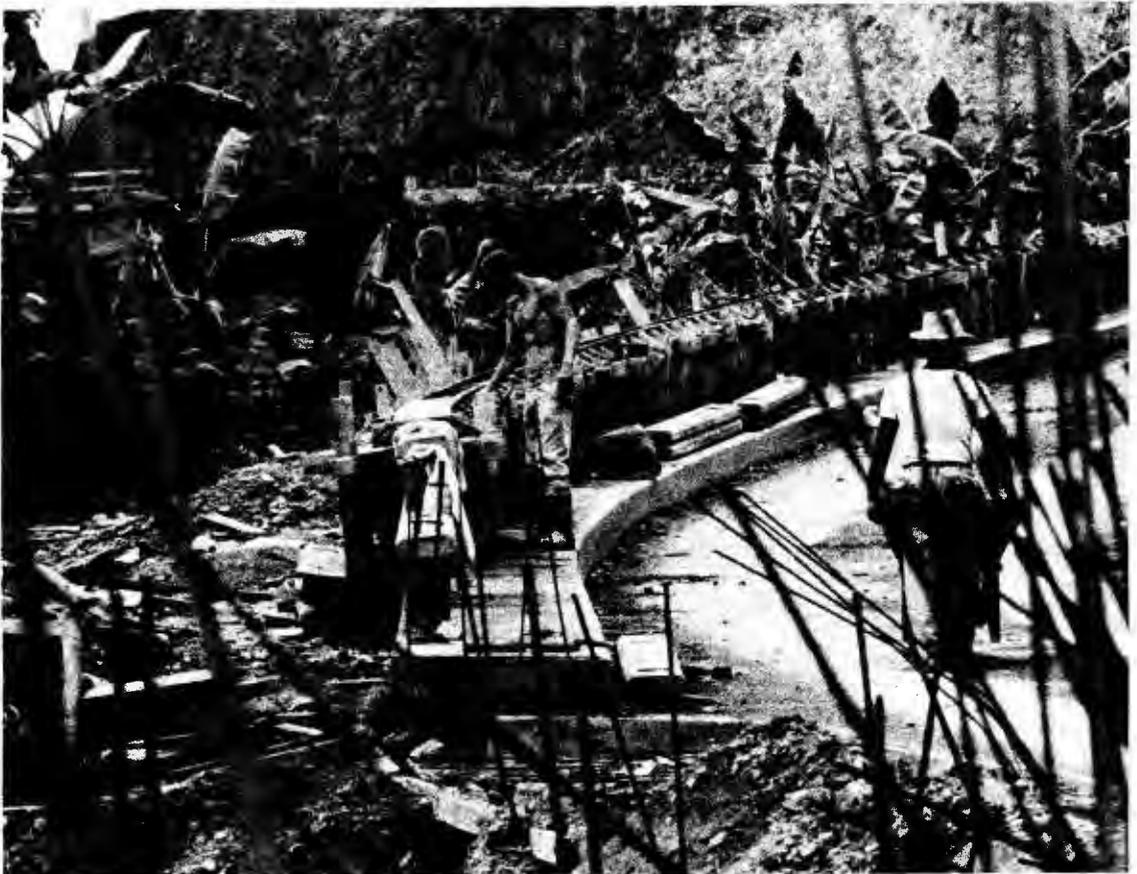
Seis metros setenta centímetros tiene de anchura el viaducto, más la cuneta, la acera y la baranda o pasamanos. El pasamanos facilitará el paso y protegerá a los campesinos de la zona que recorran a pie La Farola.

Estamos presentes a la hora en que se ordena abrir el tráfico. La larga caravana de automóviles y camiones que se fue formando a un lado y otro de la carretera, comienza a moverse. Los conductores manejan confiados y los pasajeros ya no andan con los ojos de sobresalto ni el miedo reflejado en el rostro. Una gran parte de la carretera, con algunos pequeños tramos en el medio sin pavimentar, está terminada.

Y cuando circule esta edición de CUBA el viaducto de La Farola habrá dejado de ser un proyecto. El más grave obstáculo para comunicar a la Ciudad Primada con el resto de la República habrá sido vencido por los hombres de Américo: los hombres de la Revolución.

Ese día me será más divertido que el día que Baracoa fue declarada "ciudad muerta" hace más de veinte años y que yo, sin comprender el porqué, andaba con un crespón negro en el brazo.

santiago cardosa arias



UN TRABAJADOR DEL PLAN VIAL LABORA EN EL PASAMANOS DE LA CARRETERA

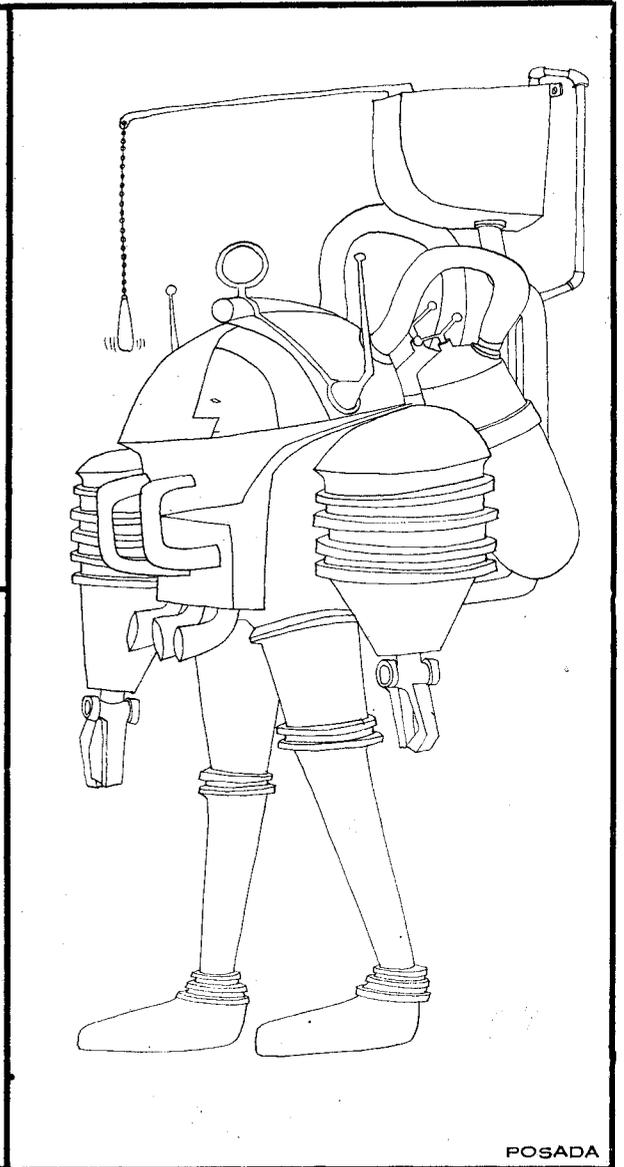
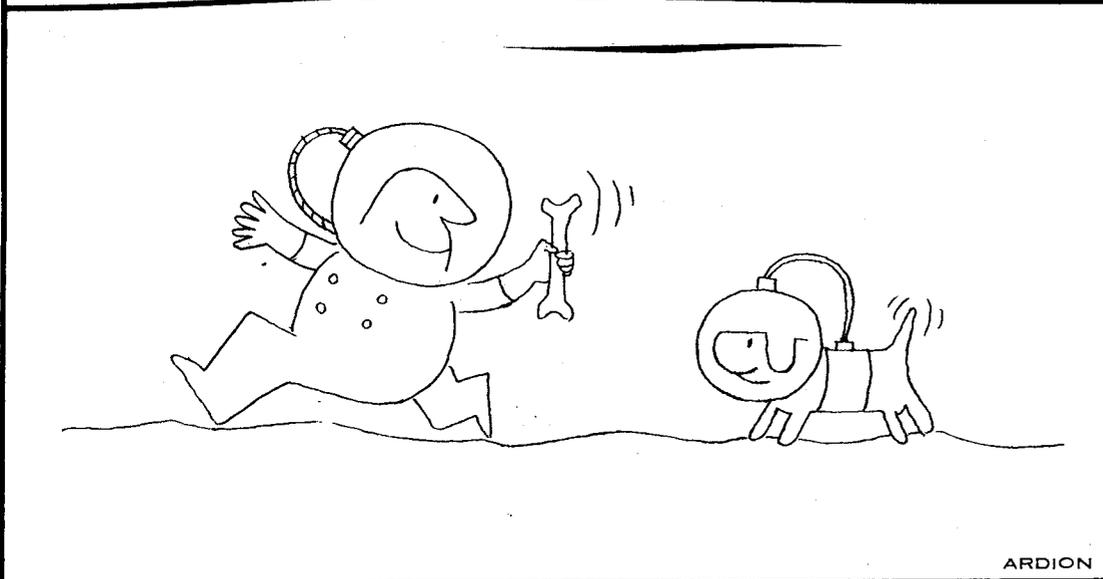
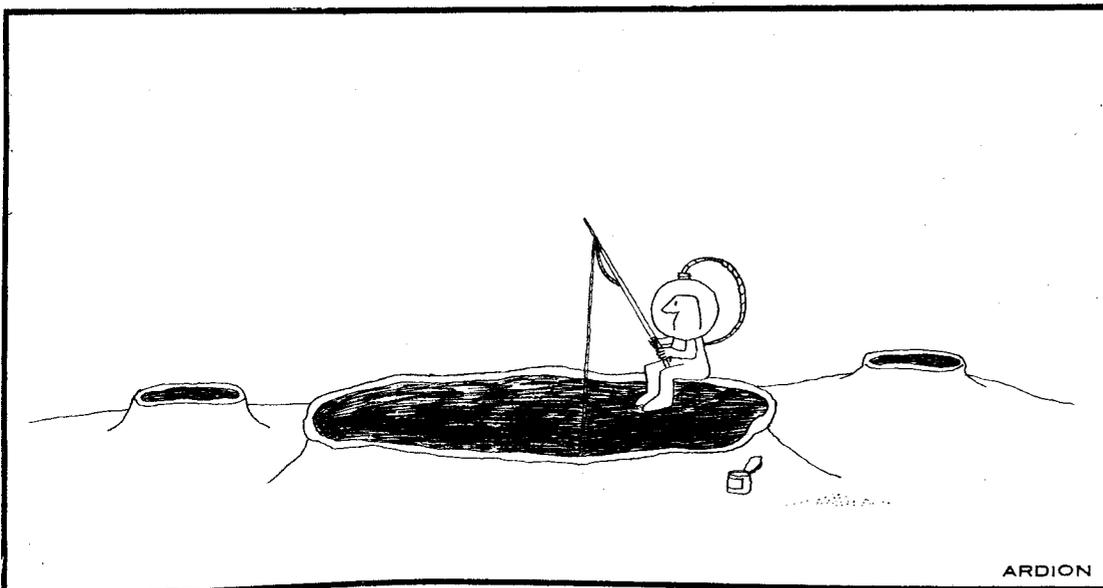


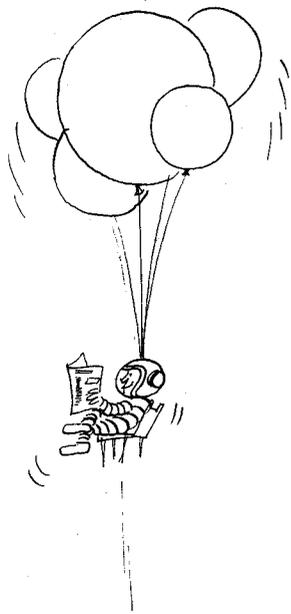
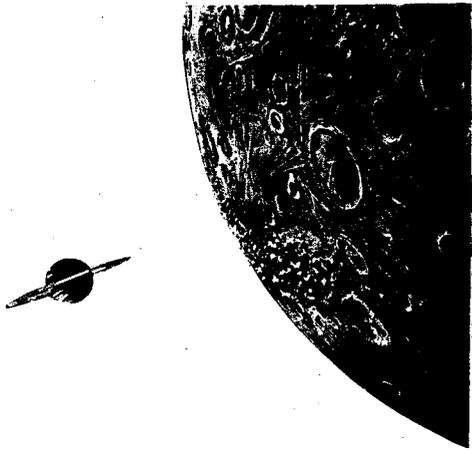
AMERICO: "...SE TRATA DE UN PUENTE VOLADIZO"

DIBUJANDO SE LLEGA AL COSMOS

Alexis Ardión Carruana Freddy Navarro Posada

Estos seis dibujantes cubanos no fueron personalmente al Cosmos, por ahora. Pero se lo imaginan a su manera: crean peripecias interespaciales, inventan situaciones insólitas de cosmonautas, le toman el pelo al Cosmos. Queriéndolo o no, los seis cultivadores del humor-cósmico exaltan, mientras juegan, la máxima aventura del hombre de hoy



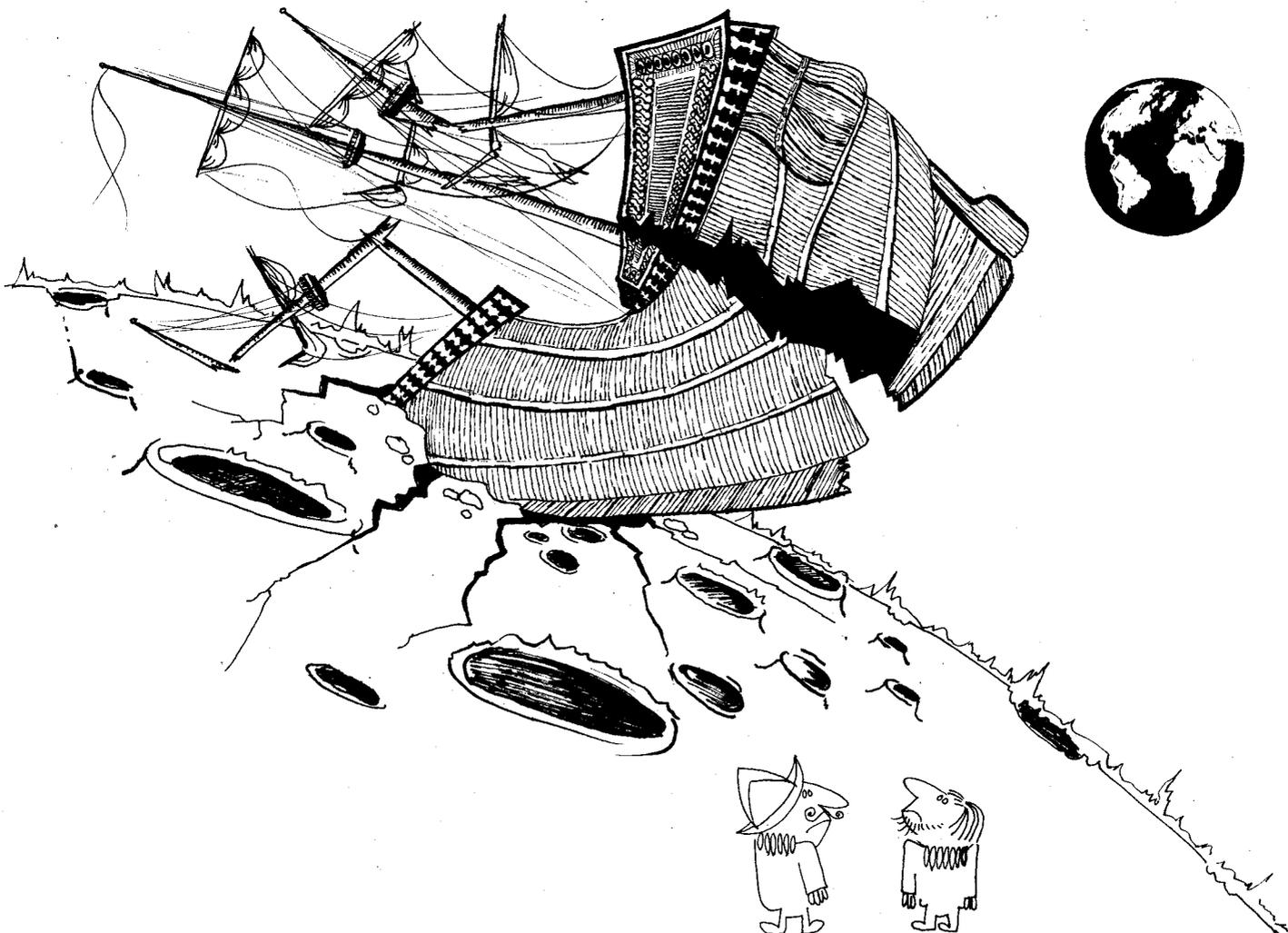


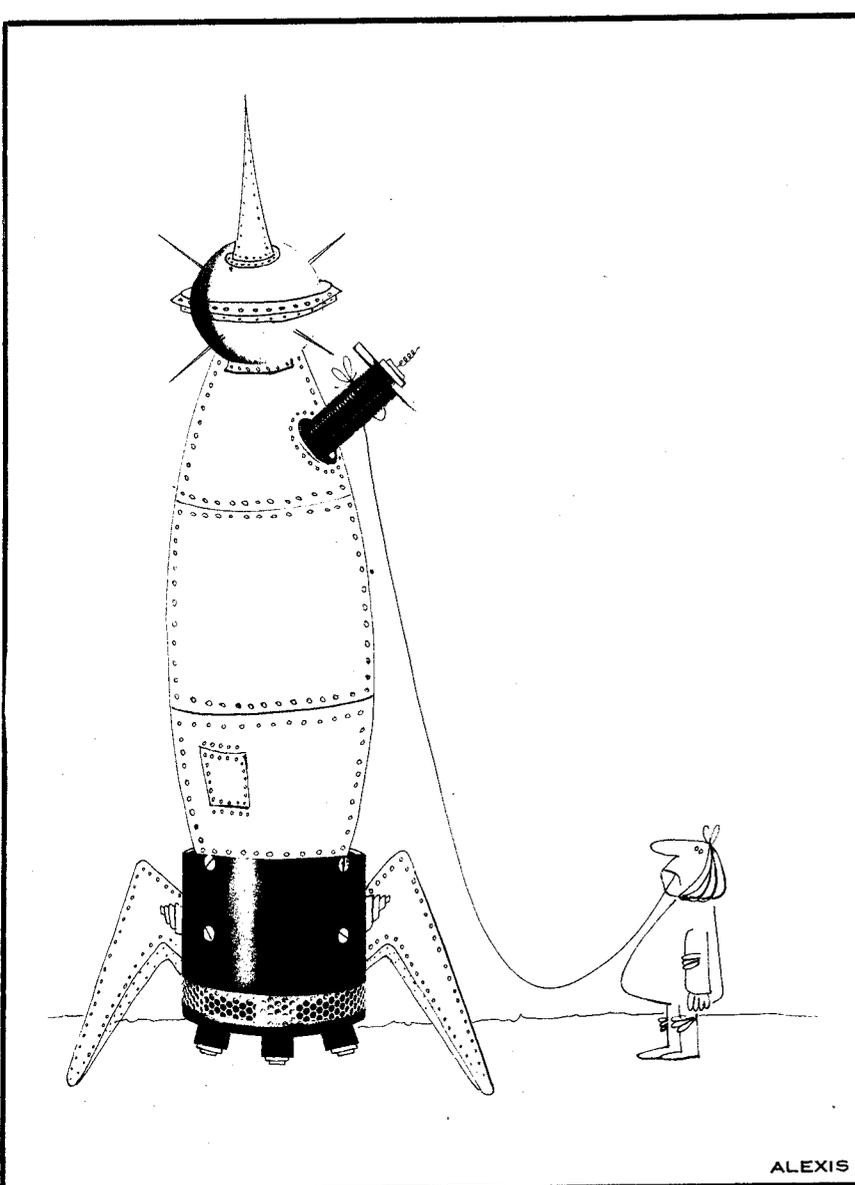
NAVARRO



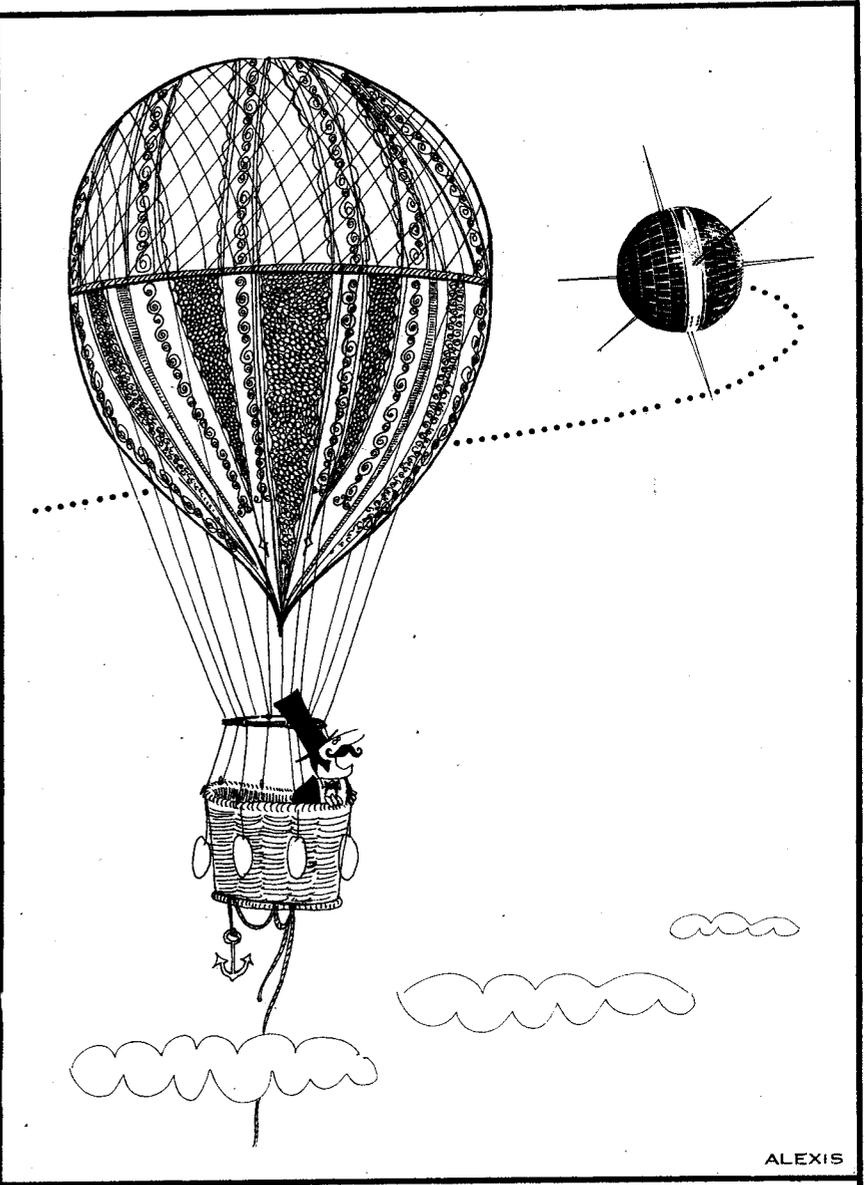
NAVARRO

La esposa del
cosmonauta
planteó así su
divorcio:
“Una vez se
pasó cuatro
noches sin
venir a dormir
a casa, dando
vueltas
por ahí...”

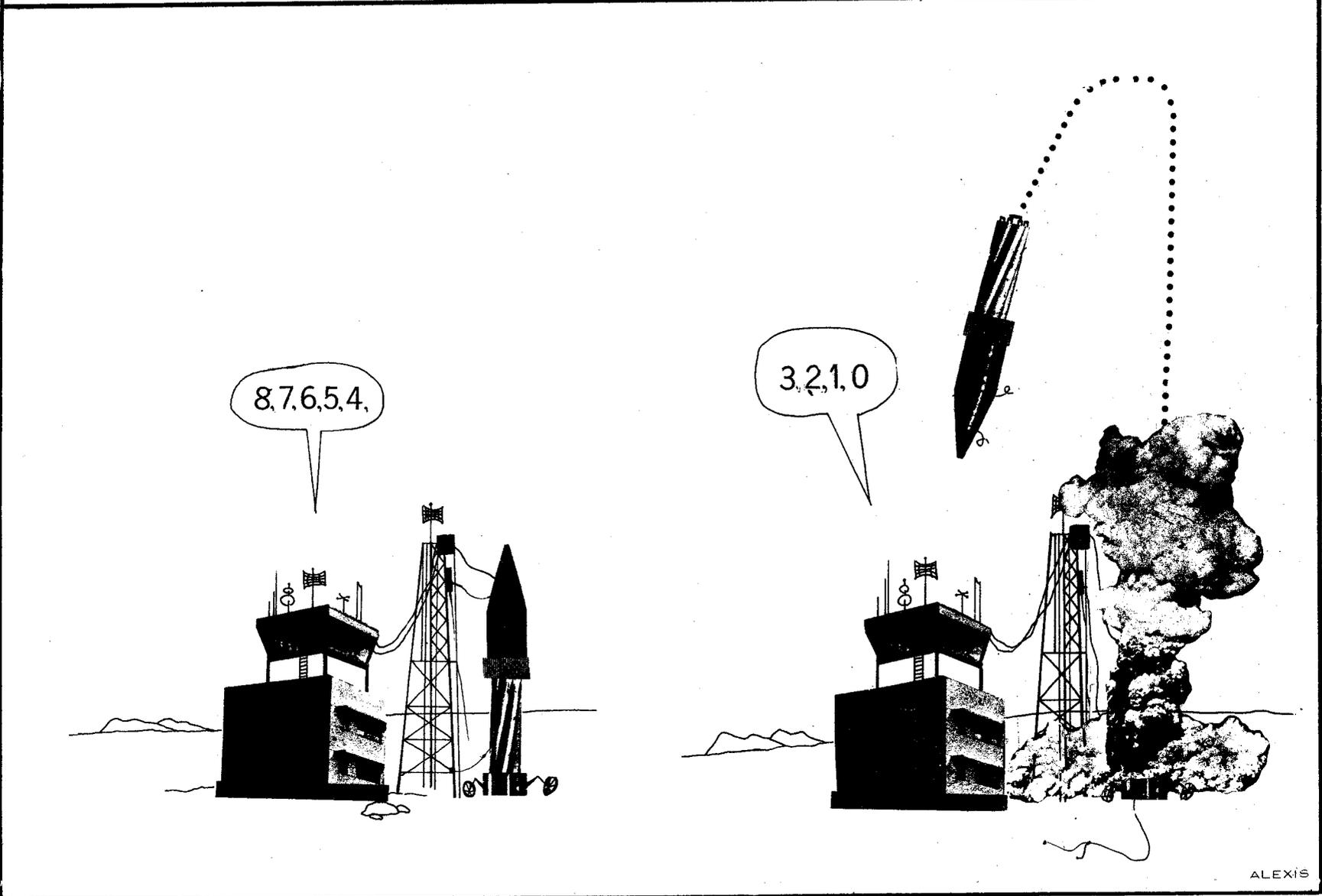




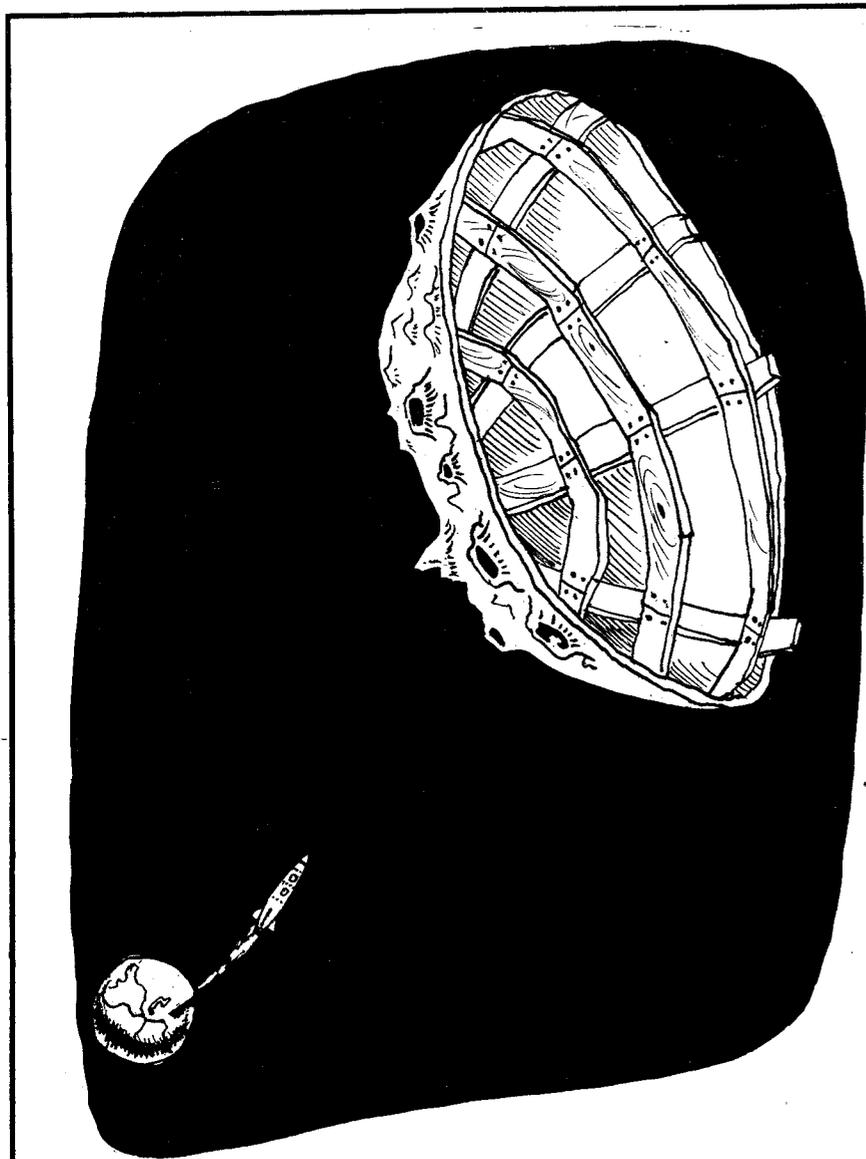
ALEXIS



ALEXIS



ALEXIS

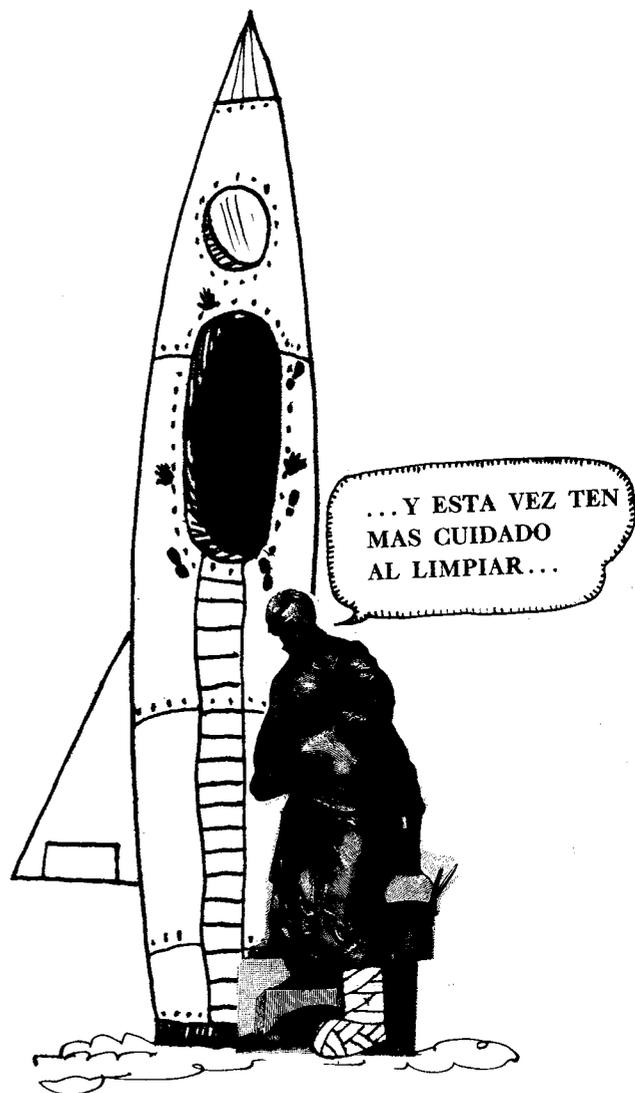


Aquel automovilista se hizo cosmonauta porque le ponían muchas multas por exceso de velocidad. Dijo al descender: "Estoy decepcionado. ¿De qué sirve ir a 28 mil kilómetros por hora, si no hay ni un peatón, ni un semáforo, ni nada?"

FREDDY



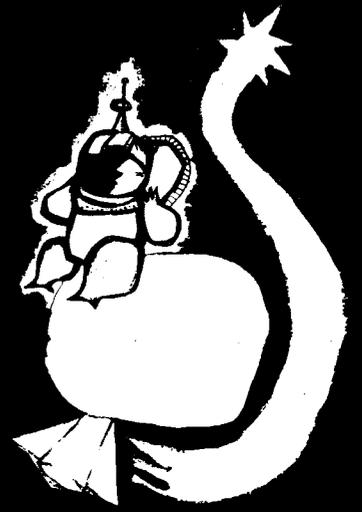
FREDDY



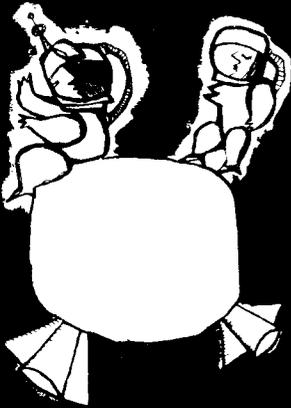
FREDDY

Cosmonauta R, Cosmonauta R-F y ellas F y G

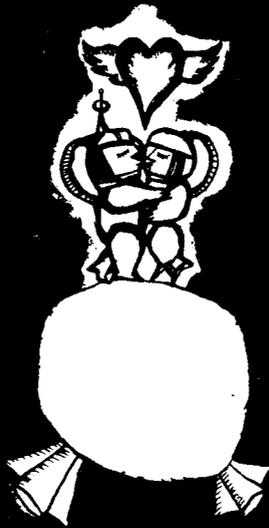
Por Carruana



EL COSMONAUTA R LLEGO SOLO AL
ASTEROIDE 4



ERA HERMOSA LA COSMONAUTA F QUE
LLEGO EN AGOSTO



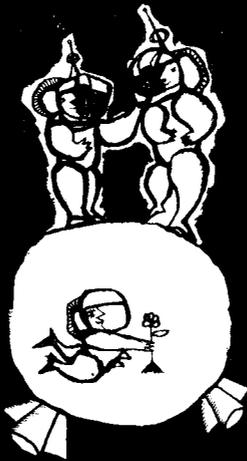
NATURALMENTE SE AMARON



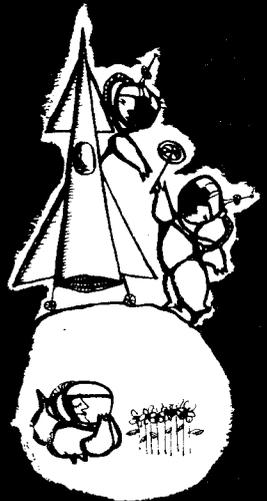
FUNDARON SU HOGAR AL ESTE DE
SATURNO



TUVIERON UN HIJO: LE LLAMARON
R-F



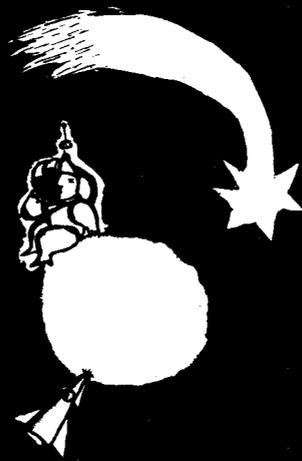
CUANDO CRECIO EL COSMONAUTA
R-F HABLO CON PAPA



EL TAMBIEN TENIA INQUIETUDES COS-
MICAS ZARPABA...



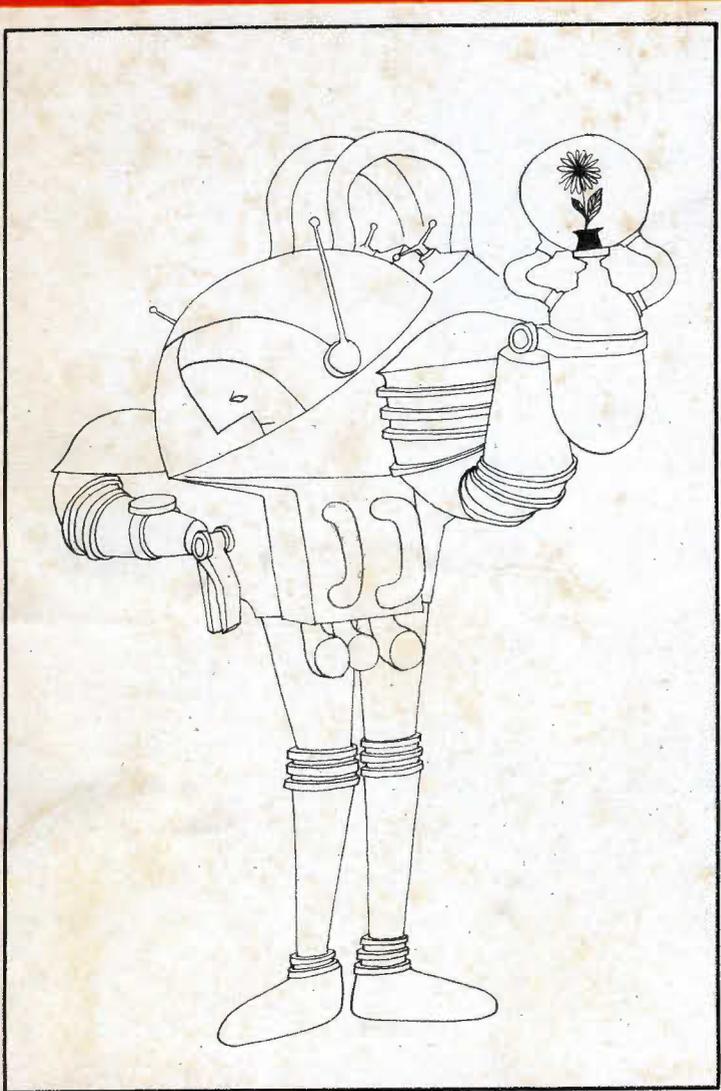
LE DESPIDIERON PAPA Y MAMA



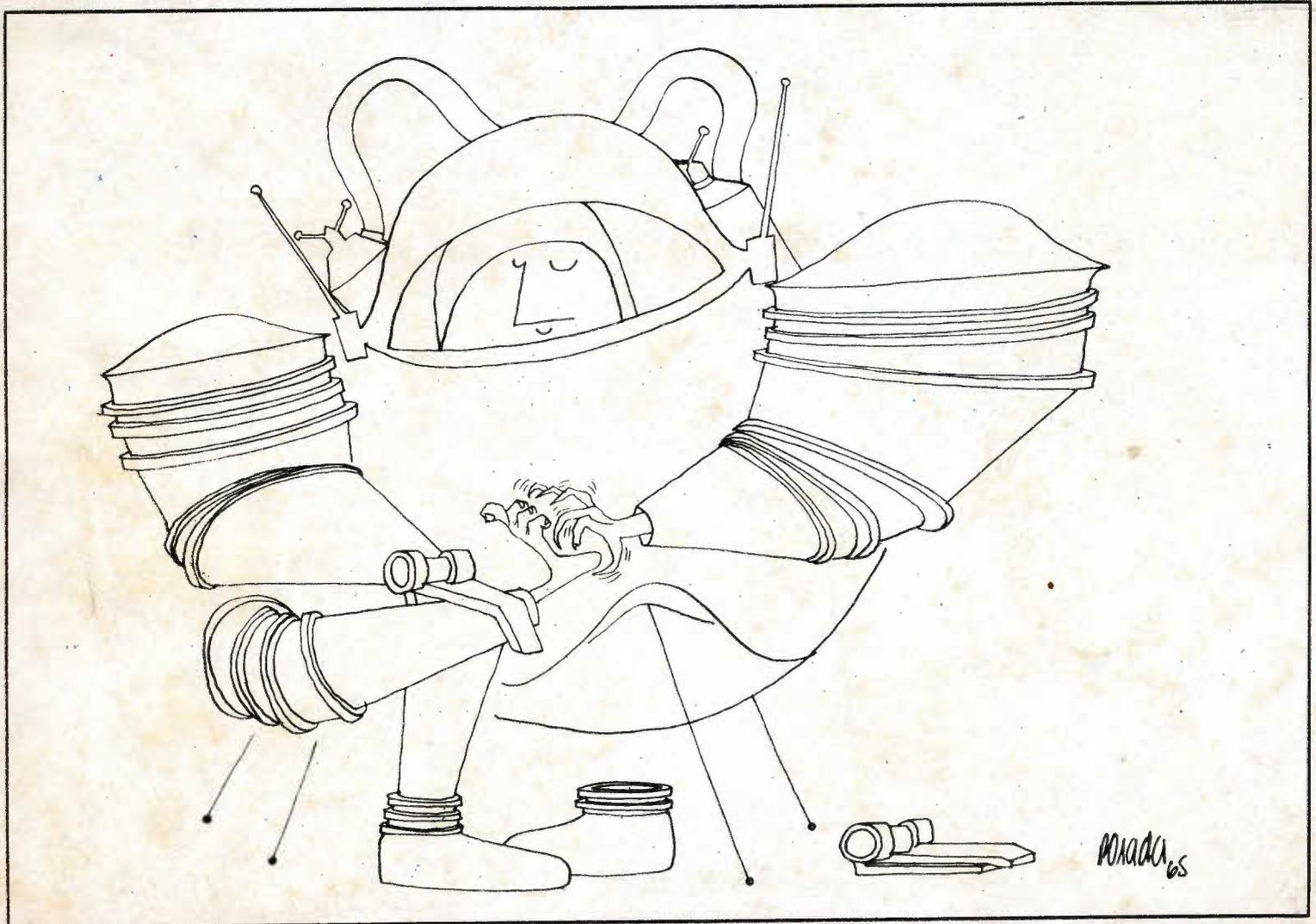
EL JOVEN COSMONAUTA R-F LLEGO
SOLO AL ASTEROIDE 5



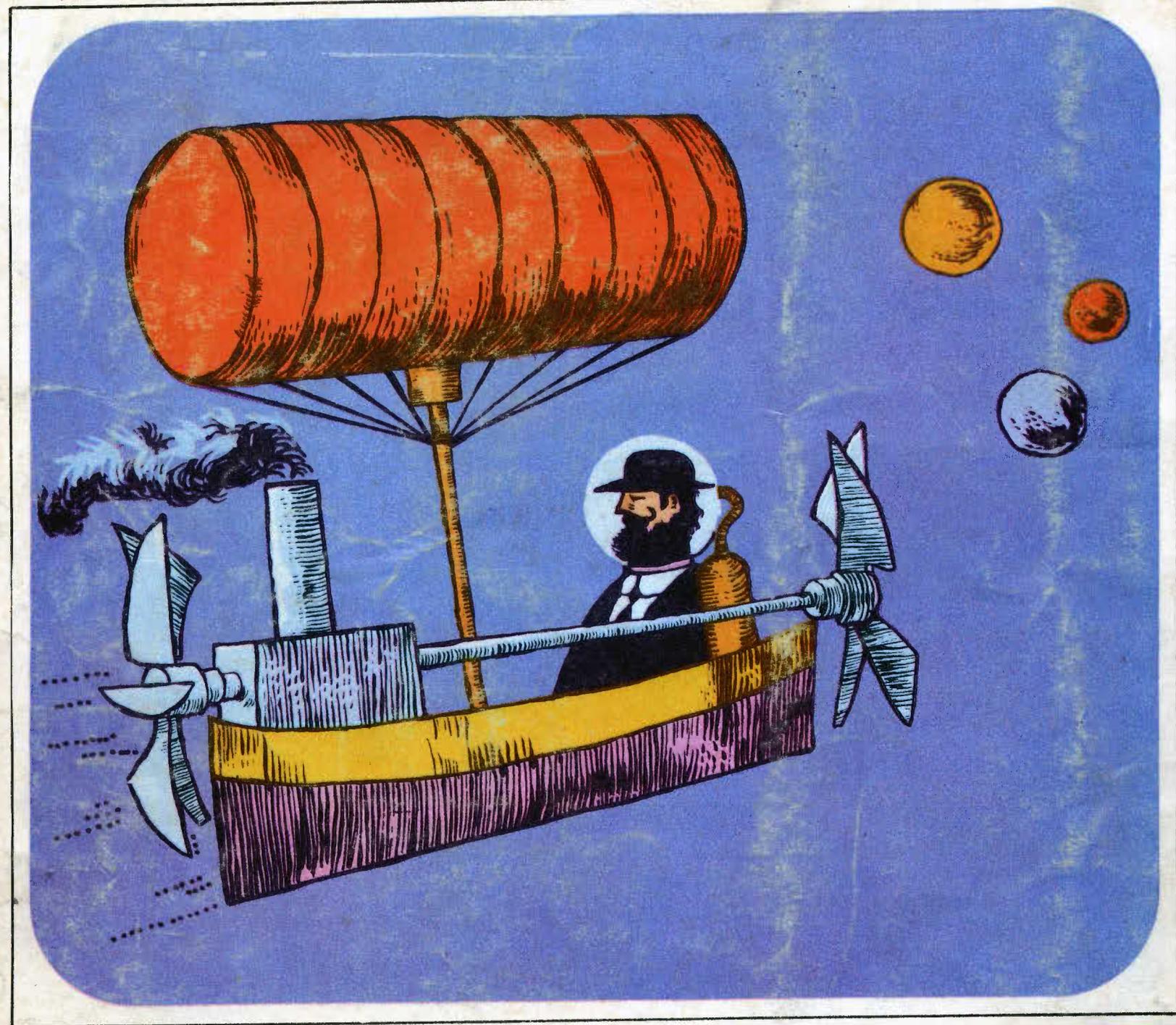
ERA HERMOSA LA COSMONAUTA G QUE
LLEGO EN SEPTIEMBRE Y... BUENO
LA VIDA CONTINUA



**No es tan fácil
habituarse
a ser
cosmonauta**



Porada '65



Dibujando se llega al Cosmos

Dibujantes cubanos juegan con el Cosmos y los cosmonautas: se lanzan al espacio sideral, lo comentan, lo inventan, lo atraviesan con su humor