

COLLAR DE PIEDRAS

COLLAR DE PIEDRAS

“El pedraplén de Caibarién a cayo Santa María es una obra para el futuro de la economía cubana, planificada y desarrollada con el máximo respeto hacia el medio natural y de indudable trascendencia para el desarrollo económico y social de la región de Santa Clara, y en general, del litoral norte de la isla de Cuba”; son estos los motivos que expone el jurado del Premio Internacional Puente de Alcántara para otorgar Mención Iberoamericana a esta obra constructiva, tanto a la institución promotora como a los autores del proyecto y a las empresas constructoras que intervinieron.

Con la inspiración de Fidel, al decir de Guillermo Cabrera, “incapaz de concebir algo que no sea descomunal”, y la voluntad y el esfuerzo de dirigentes y obreros, fue posible hacer realidad esta joya de la arquitectura civil cubana.

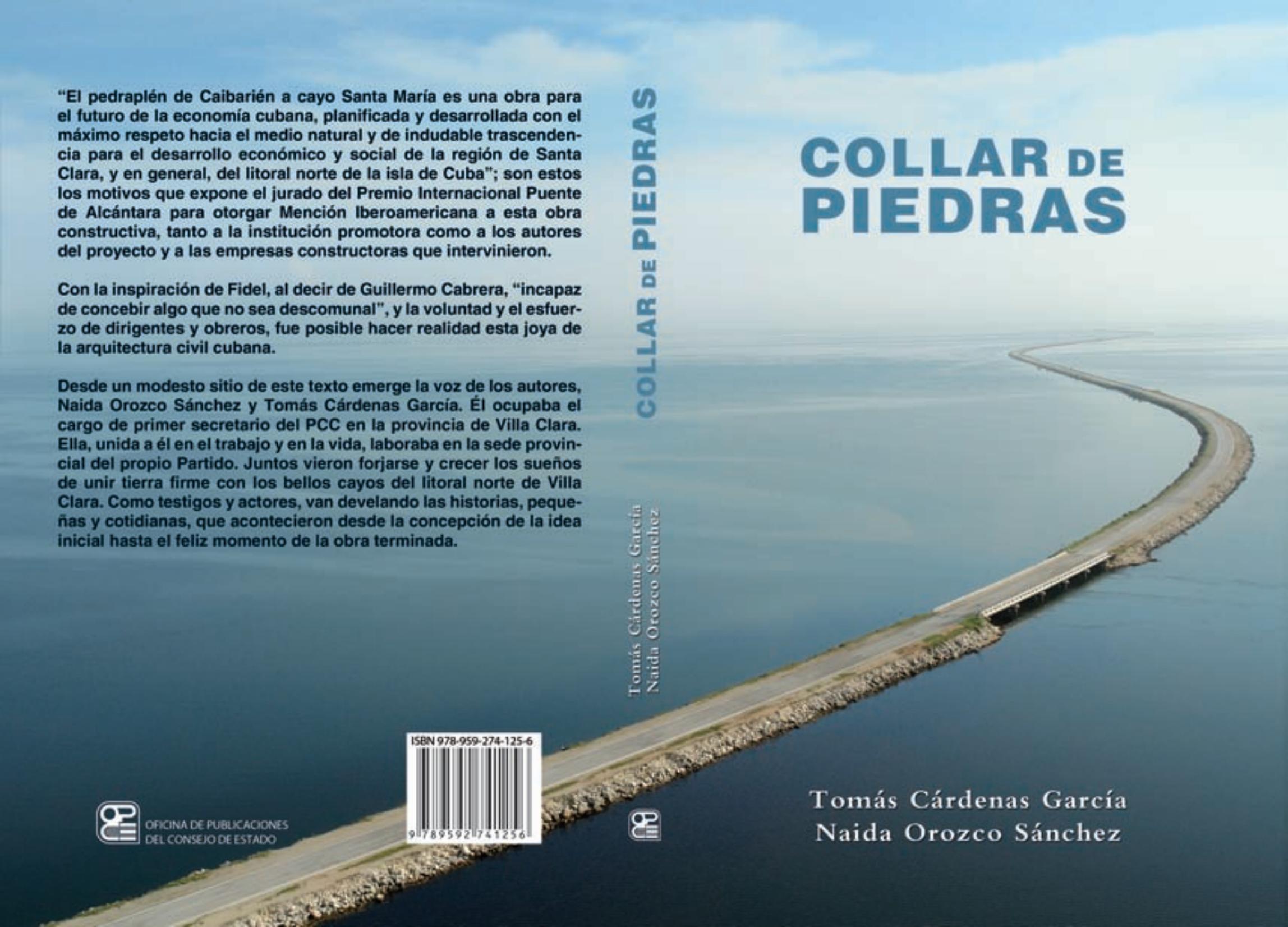
Desde un modesto sitio de este texto emerge la voz de los autores, Naida Orozco Sánchez y Tomás Cárdenas García. Él ocupaba el cargo de primer secretario del PCC en la provincia de Villa Clara. Ella, unida a él en el trabajo y en la vida, laboraba en la sede provincial del propio Partido. Juntos vieron forjarse y crecer los sueños de unir tierra firme con los bellos cayos del litoral norte de Villa Clara. Como testigos y actores, van develando las historias, pequeñas y cotidianas, que acontecieron desde la concepción de la idea inicial hasta el feliz momento de la obra terminada.

Tomás Cárdenas García
Naida Orozco Sánchez

ISBN 978-959-274-125-6



Tomás Cárdenas García
Naida Orozco Sánchez



COLLAR DE PIEDRAS

COLLAR DE PIEDRAS

Tomás Cárdenas García
Naida Orozco Sánchez



**OFICINA DE PUBLICACIONES
DEL CONSEJO DE ESTADO**

Edición: Lilian Sabina Roque
Diseño interior y cubierta: Aida Soto-Navarro Glez.
Fotos: Cortesía de los autores
Realización: Enrique Hdez. Gómez / Aida Soto-Navarro Glez.
Corrección: Yahima Rosaenz León

© Tomás Cárdenas García y Naida Orozco Sánchez, 2012
© Sobre la presente edición:
Oficina de Publicaciones del Consejo de Estado, 2012

ISBN 978-959-274-125-6

Los lectores que comprueben la existencia de errores, omisión de datos fundamentales o que posean alguna información adicional importante, relacionada con el contenido de este libro, pueden comunicarse con la editorial.

Oficina de Publicaciones del Consejo de Estado
Calle 8, No. 210 e/ Línea y 11, Vedado, La Habana, Cuba.
Teléfono: (537) 832 9149 / 836 8846 / 855 5258
Correo: publice@enet.cu

...millones de personas se asombrarán de lo que ustedes han hecho, aún cuando no sepan en qué difíciles condiciones se ha hecho.

FIDEL CASTRO RUZ

A Fidel, nuestro Comandante en Jefe, por su clara visión hacia el futuro, por el optimismo y la confianza que transmitió, por el seguimiento y apoyo, desde los inicios, a esta gran hazaña; por comandar la batalla.

A todos los hombres y mujeres que trabajaron abnegadamente para lograr esa maravillosa obra.

A nuestros hijos y nietos, que sientan en ellos el ejemplo de esos hombres.

Agradecimientos

Agradecemos la colaboración de los compañeros de la oficina del primer secretario y del archivo Central de Gestión e Histórico del Comité Provincial del Partido de Villa Clara, en especial a Marisol y Angelita; y a Eddy Hernández, informático del PCC provincial.

También a los periódicos *Girón*, *Habano* y *Trabajadores*, que nos ayudaron en el escáner de los negativos; a *Vanguardia*, de Villa Clara, en particular a los compañeros Chang, Hilda y Lazarita, gracias a su apoyo pudimos encontrar datos importantes y fotos para ilustrar el libro; a Boris Pantaleón, que tanto colaboró, y a los compañeros del Centro de Estudios Sociopolíticos y de Opinión, adjunto al Comité Central del Partido.

A Sergio Ricaño, quien nos facilitó conocer las obras ejecutadas en los cayos y materiales de información.

A Emma, *Mama*, que tanto contribuyó a que pudiéramos dedicar el mayor tiempo posible de nuestras vacaciones al estudio de los materiales y a escribir;

a Mayra, Malvin, Lisbet y Jorgito, quienes también pusieron su granito de arena; y a José Luis y a Ernesto, siempre presentes en momentos oportunos.

A los compañeros que nos concedieron entrevistas o fueron consultados.

A Guillermo Cabrera, por entusiasmarse con la idea y aceptar escribir el prólogo.

A Orlando Rodríguez, jefe del contingente Campaña de Las Villas, quien llevó a cabo tan maravillosa obra y no pudo ver publicada la historia de su esfuerzo y dedicación. Sea pues, este libro, un sencillo homenaje por su entrega a la creación de un sueño.

El prólogo que no se escribió

Cuando aún escribíamos el libro fuimos a ver a Guillermo Cabrera Álvarez, *el Guille* para muchos, le entregamos una copia de la última versión para que la revisara y le propusimos hacer el prólogo. Nos dijo que después de leerlo nos respondería, si le gustaba, lo escribiría, de no ser así, daría su opinión con franqueza.

Unos días después nos encontramos, su preámbulo fue: “¡El libro está bueno!”. Hizo algunas sugerencias y nos recomendó que escribiéramos un nuevo capítulo. Aceptó escribir el prólogo y se brindó para gestionar la edición, nos aconsejó sobre los pasos que debíamos seguir. Unas semanas después le dimos la versión del nuevo capítulo “Sangre y coraje”, lo revisó y dio su opinión. Hablamos del prólogo y la edición.

Varias veces nos comunicamos, pero él estaba ocupado en una importante misión, y por prudencia decidimos esperar.

Más tarde retomó el asunto, le entregamos la maqueta del texto y las fotos. Esperábamos que nos llamara de un momento a otro, cuando aquel lunes 2 de julio, en horas

tempranas, conocimos la noticia de su fallecimiento el día anterior. Dentro de la inmensidad de sus papeles pudimos rescatar el libro. El bulto de hojas estaba desordenado, se apreciaba que habían sido manipuladas, entre ellas aparecieron unas notas del Guille.

Él no llegó a escribir el prólogo, sabemos que vivía y trabajaba intensamente, como si tuviera la certeza de que no le alcanzaba el tiempo para realizar todos sus proyectos.

Por eso nos tomamos la libertad de añadir sus notas que, para nosotros, son lo que sería el añorado prólogo.

¡Viva el genio!



La dimensión de Fidel, incapaz de concebir algo que no sea descomunal.

El genio colectivo trabajadores, ingenieros hidráulicos constructores, diseñadores la conservación ecológica del lugar, construir sin dañar la pesca, el habitat, el mangle.

Una obra marítima, hidráulica.

Vía sobre una estructura hidráulica.

El riguroso control ecológico, el estudio de la circulación de las aguas, los sedimentos, los puentes ecológicos, sanear toda contaminación, cuidar hasta de la migración de las aves; cómo hacer menos agresivo el tiro de las piedras al mar,

Nadia y Tomás.

01 | Los revolucionarios tienen que soñar

El ciclón Kate, al final de la temporada en que estos eventos se desarrollan, marcó con su trayectoria a la provincia de Villa Clara en noviembre de 1985. Fueron cuantiosos los daños sufridos.

Los dirigentes del Partido y del Poder Popular evaluábamos las dimensiones del desastre, visitando las zonas más dañadas, elaborando ideas para desarrollar la jornada de recuperación y victoria, sabedores, como nos han enseñado, de que hay que imponerse a las adversidades.

Recorrimos las zonas de los municipios del norte del territorio y, al filo del mediodía, llegamos a Encrucijada, luego de apreciar los daños en Corralillo, Quemado de Güines y Sagua la Grande. Nos avisaron que el Comandante en Jefe estaría pronto con nosotros. Regresamos a Santa Clara, actualizamos las informaciones obtenidas y esperamos nuevas noticias sobre su arribo.

Nos llegó la orientación de ir hasta Sagua la Grande. Se hizo de noche en el trayecto, y en la salida de esa ciudad, en la carretera que va a Santa Clara, aguardamos.

Fidel nos recogió e inmediatamente estableció una conversación sobre diversos temas, en esencia, un mensaje optimista y de confianza, como en tantas otras ocasiones. Explicó sobre su visita a Corralillo, el intercambio sostenido con los dirigentes del Partido y el Poder Popular; habló del plan de frutales de Motembo y de su desarrollo; de la carretera Santo Domingo-Corralillo, por la que pensaba trasladarse hasta Santa Clara. Para construirla, él había asignado una brigada hacia varios años y aún no estaba concluida. Después conversó sobre la carencia de playas en Villa Clara, una provincia cercana al millón de habitantes. Explicó que pudo apreciar, ya de noche, parte de las afectaciones en la playa El Salto, y que debíamos rescatar las playas para hacerlas de utilidad pública.

Con tales temas de conversación el tiempo voló. Llegamos a Santa Clara, Fidel preguntó dónde nos podíamos reunir para evaluar el paso del ciclón. Arribamos sorpresivamente a la sede del Comité Provincial del Partido, una vez instalados, desarrolló una amplia actividad, precisó datos sobre la carretera Santo Domingo-Corralillo, indagó sobre lo que se había ejecutado, las causas de su pobre avance, calculó cuánto demoraría su terminación de seguir a ese ritmo, orientó poner allí todos los equipos de la brigada y continuar la obra a toda velocidad.

Nos trasladamos al salón de reuniones. Junto a los compañeros del Partido y del Poder Popular intercambió ampliamente, se estableció una gran comunicación. Todos le brindaron la información que solicitaba. Durante la conversación se fueron delineando ideas, objetivos y prioridades.

Puede afirmarse que además de transmitirnos confianza, Fidel dejó un programa, de un alcance tal, que tuvo, tiene y tendrá en el futuro una enorme trascendencia para Villa Clara.

Fidel conoció los datos sobre los daños, manifestó su preocupación porque era el momento de iniciar la zafra e impartió las orientaciones para su realización.

Retomó el tema de las playas de Corralillo, la necesidad de desarrollarlas, que tuvieran una utilidad pública y trazó las líneas principales de lo que debía hacerse. Se pasó revista a las características del resto de las playas de la costa norte y se abordó el tema de las magníficas playas existentes en la cayería norte de la provincia.

Conoció sobre los estudios que se llevaban a cabo para ver la factibilidad de construir un pedraplén a cayo Frágoso, lo cual posibilitaría que la ciudad de Santa Clara y otros municipios contaran con playas buenas y relativamente cercanas.

Escuchó el asunto con atención, realizó comentarios e hizo preguntas. En un momento de la conversación se le dijo que con la situación económica que afrontaba el país no se podría acometer por el momento, que sabíamos que la propuesta era un sueño. Respondió rápidamente: “Los revolucionarios tienen que soñar, yo me he pasado la vida soñando”. Nos planteó que siguiéramos desarrollando los estudios y que lo mantuviéramos informado.

Era la clara visión de Fidel. La provincia había sido seriamente afectada por el ciclón, pero el Comandante no se detenía solo en la idea de reconstruir lo perdido, nos llamó al combate para que no se dejara de hacer

la zafra, que era una prioridad para el país, recuperar la agricultura en aquellas circunstancias, y pensó en la felicidad de la población, en cómo aprovechar las posibilidades de nuestro modesto litoral. Reflexionó sobre los planes de inversiones, tomó el ejemplo de la carretera por la cual pensó viajar desde Corralillo a Santa Clara y la que, por el pobre ritmo de ejecución que llevaba, aún demoraría en concluirse.

Aquella madrugada asumió nuestros sueños. Así nació y se hizo firme una idea que se concretaría en un proyecto posible de realizar, a partir de la voluntad y dedicación de un grupo de profesionales. Un tiempo después, en Cayo Santa María, el 12 de septiembre de 1989, se adoptó la decisión definitiva de la construcción del pedraplén que uniría la isla con las mejores playas de nuestros cayos. Muchos aprendimos a soñar.

02 | Antecedentes de un sueño

Desde mediados del siglo XIX existieron aspiraciones de construir vías de comunicación a través del mar desde Caibarién hasta los diferentes cayos.

Quizás, el primer soñador fue el intelectual y patriota remediano Francisco Javier Balmaceda, quien propuso un vial de Caibarién a cayo Francés sobre la cayería, para asegurar el desarrollo portuario en el centro de la geografía cubana. Aquellos sueños fueron postergados para dedicarse a la causa independentista por la que fue confinado a la isla africana de Fernando Poo.

El 16 de mayo de 1916, un periódico de la época recogió en una pequeña información la aspiración de construir un ferrocarril desde Caibarién hasta cayo Francés. La idea estaba asociada al desarrollo portuario, ya que los embarques de azúcar, miel y las mercaderías que se importaban debían ser transportados en patanas hasta el fondeadero, al oeste del cayo, o hasta los almacenes existentes a lo largo del litoral de Caibarién. La noticia fue solo una ilusión, un anhelo que se desvanecería en el tiempo.

Existía el deseo de lograr mejores lugares para bañarse en el mar. En la década de los 30 se unió el cayote Punta Brava, próximo al litoral. Para ello se construyó un acceso de 600 m de longitud, que permitió que se edificaran allí varias instalaciones como el Club de Oficiales, la playa Militar y el Yacht Club. Además, se construyó un número reducido de residencias.

La llamada playa Militar tenía un carácter público, pero discriminatorio a su vez, pues una soga delimitaba el área de baño de los negros y los blancos.

La Revolución puso al servicio del pueblo todas las instalaciones. En el año 1971, el vial fue ampliado y se construyó una doble vía. En los trabajos se cometió el error de cerrar el llamado canal de Las Varas, lo que afectó el intercambio de agua y la playa.

Cayo Conuco está un poco más lejano, pero a la vista de Caibarién. Alfredo Nieto Dopico, oriundo de esa ciudad, nos contó que a la gente del pueblo le gustaba bañarse más en ese lugar, y de allí se trasladaban en pequeños barcos y botes para ir de romerías.

Según Nieto, después de la zafra de 1970, y al calor de algunas obras que se ejecutaban en el municipio, tales como, un parque de diversiones y un zoológico, se fueron entusiasmando con la idea de construir un acceso por tierra a cayo Conuco.

En botes y a pie exploraron el posible trazado. En principio analizaron hasta el canal de La Sortija, pero no definieron todo el trayecto. Marcaron con varas el lugar, se movilizaron varias veces y comenzaron a hacer una trocha para ir rellenando. Depositaban allí todo lo que aparecía, sobre todo los escombros que se recogían en

la ciudad. También consiguieron tubos con las empresas de viales y lograron hacer dos pasos para el intercambio de agua.

En agosto de 1988 se reactivó la idea, la agrupación de mantenimiento vial del Poder Popular comenzó a realizar algunos trabajos con el propósito de llegar hasta el canal de La Sortija, en septiembre de ese propio año, y a mediados de 1989 hasta Conuco.

No fue un trabajo continuo y tampoco elaboraron los correspondientes proyectos ni se realizaron los cálculos necesarios. Este empeño tenía cierta envergadura pero no existía la experiencia ni los recursos necesarios para realizarlo con un esfuerzo solo local.

Hubo que esperar el momento oportuno. El deseo de la gente de Caibarién quedó latente.

En los meses finales de 1989, los estudios y proyectos para construir el pedraplén más largo del país se aceleraron. Ahora los sueños, más que centenarios, sí se harían realidad.

03 | La idea de unir cayo Fragoso

Guillermo Luque Sureda fue vicepresidente del Poder Popular en la provincia de Villa Clara, mantenía relaciones con muchos compañeros dirigentes y profesionales del sector de la construcción. De esa manera conoció de las ideas que, desde octubre de 1984, manejaban un grupo de profesionales para construir un pedraplén a cayo Fragoso.

En ese período se analizaba la posibilidad de que una buena playa de cayo Fragoso, Palo Quemado, contara con un acceso, y se estudiaba el trazado que resultara más cercano. Guillermo aportó su experiencia al proyecto y señaló, como el más propicio, un punto en la desembocadura del río Sagua la Chica cerca de El Santo —las zonas con mayor cieno—, y en el cayo, el punto donde está la playa. Esos lugares, consideraba en aquel momento, eran los más factibles para lograr la conexión en ambas costas. Nos gustó la idea y acordamos seguir el desarrollo de los estudios y apoyarlos en todo lo posible.

Antes de finalizar el año tuvimos un encuentro con varios de los comprometidos con la idea, expusieron la

información, pero lo principal que se trató fue el apoyo logístico para desarrollar los estudios.

El trabajo continuó desarrollándose y otros compañeros del comité ejecutivo del Poder Popular provincial se fueron incorporando y brindando su apoyo, entre ellos: Joaquín Ruiz Perdomo, Gabriel Montes Sosa y el presidente de Camajuaní, José Montes de Oca, quien, con su habitual entusiasmo y sentido práctico para resolver los problemas e impulsar el trabajo, respaldó la labor que se desarrollaba.

Conversamos con muchos compañeros sobre los profesionales que participaron en esa etapa de estudio, los que señalaron al ingeniero Manuel Garay Poch como el principal promotor del proyecto. Garay trabajó intensamente, lo hizo enamorado de la idea, a la que le incorporó pasión y energía. Gracias a él están claros muchos aspectos de la primera parte de este anónimo proceso que se desarrollaba a finales de 1984 por un grupo de hombres soñadores. Manuel Garay constituyó un elemento importante para validar los resultados de la investigación que realizamos para redactar esta historia. En uno de sus informes, referido a los trabajos iniciales señaló:

“De acuerdo a la experiencia obtenida en el aeropuerto de Granada, donde el proyecto y dirección fue elaborado en el Instituto de Hidroeconomía de Villa Clara y realizado por varios ingenieros de este organismo, se ideó hacer un anteproyecto de la costa hasta cayo Frago, que era el lugar más cercano y de playas hermosas dentro del territorio villaclareño. Para lo cual se constituyó una comisión multidisciplinaria donde se

encontraban los ingenieros Roberto Caballero, José A. Guardado Chacón, Pedro Aragonés, Antonio García, Jorge González, Jesús Arias y Manuel Garay Poch.

”Se escogió un mapa topográfico de escala 1:50 000 donde se trazaron tres variantes.

1^a.-Partiendo desde la Punta de la Cubereta, cerca de la desembocadura del río Sagua la Chica, hasta el extremo occidental de cayo Frago. Esta era la menor distancia para llegar al cayo.

2^a.-Partiendo desde Juan Francisco hasta el extremo sur de la playa Palo Quemado.

”Esta variante era la de mayor longitud, sin haber lugares bajos ni cayos intermedios que aliviaran el trabajo.

3^a.-Partiendo del lado izquierdo del poblado de Camacho y atravesando los bajos del descubierto se llegaba hasta la Punta Terranova, a una distancia de 11,5 km.

”Con estos datos se hizo una visita al terreno estudiando las distintas variantes, desechando la primera y segunda y aprobándose por la comisión la tercera. Esto se realizó a mediados del año 1985...”

En ese momento de los estudios nos encontrábamos cuando hablamos con Fidel aquella madrugada de noviembre de 1985.

04 | Los primeros pasos

Junto a los esfuerzos para recuperar la provincia de los cuantiosos daños del ciclón Kate, restaurar las viviendas e instalaciones, desarrollar la zafra con los cañaverales prácticamente desmecanizados y reiniciar las siembras de viandas, hortalizas y tabaco; se emprendieron los trabajos para impulsar las labores en la carretera Santo Domingo-Corralillo, iniciar la construcción de las bases de campismo, acondicionar las playas en El Salto, Ganuza y Sierra Morena y continuar los estudios para construir el pedraplén a cayo Fragoso.

Con tales propósitos, se firmaron varios contratos con entidades especializadas, como el Instituto Cubano de Hidrografía para los estudios de las corrientes marinas, salinidad, mareas, entre otras.

El ingeniero Manuel Garay hizo contacto con el biólogo Ángel Quirós Espinosa, quien se mostró dispuesto a cooperar con el desarrollo del proyecto. De esa manera se fue fortaleciendo el soporte científico técnico que una obra de tanta envergadura requería. De no contar con él, la obra podría resultar un fracaso ingeniero o

ecológico. Había que tenerlo en cuenta con todo rigor en las innumerables decisiones que debían adoptarse.

En la práctica, se fue estableciendo un método de trabajo de respeto hacia las opiniones, de análisis, de escuchar y evaluar argumentos, de vincular cada vez más a profesionales e instituciones en la realización de aquel extraordinario proyecto. Esa etapa fue una gran escuela. Todos aprendieron mucho y los preparó para los nuevos planes, pues los estudios realizados resultarían, más tarde, útiles a los propósitos de mayor alcance que fueron planteados.

En el primer trimestre de 1987 continuaban las labores de investigación. Se le dio la responsabilidad del control y chequeo de los estudios al órgano del Poder Popular provincial.

Durante la ejecución del proyecto definitivo, a partir de la variante acordada, se obtuvieron datos importantes y de mucha perspectiva, tales como:

Longitud total de cayo Fragoso	42	km
Ancho promedio	0,3	km
Longitud de playa primera categoría	19,5	km
Longitud de playa segunda categoría	9,75	km
Longitud de playa tercera categoría	9,75	km
Longitud de playa total	39,0	km
Área del cayo	12,6	km ²

Continuaba el entrenamiento de un ejército de profesionales y dirigentes entusiasmados cada día más con su trabajo.

Regularmente le enviábamos noticias al Comandante en Jefe y algún testimonio gráfico. En ese batallar nos

llegó una información muy importante, le habíamos hecho llegar un video de las playas y de los cayos en general, y él nos respondió que había que desarrollarlos para el turismo.

Los tiempos se habían complicado en la política internacional, y en particular, para nuestro país, en lo económico. Precisamente, se abría, con el desarrollo del turismo, la más importante posibilidad de progreso para Cuba.

Se arreciaron los trabajos para presentar la propuesta definitiva.

05 | El paraíso reencuentro

Con la certeza de que el turismo iba a constituir una vía importante para la economía del país, se emprendieron en la provincia los viajes de recorrido para conocer y tener una apreciación más cercana sobre los restantes cayos del territorio, y con esa elemental información, analizar y trazar una posible estrategia de trabajo.

No se realizaba tal investigación con la idea de llenar de pedraplenes nuestras costas, sino para elaborar criterios sobre las perspectivas y posibilidades de desarrollo que pudieran lograrse en las magníficas playas vírgenes existentes en el territorio villaclareño.

Con ese propósito llegamos un grupo de compañeros, en agosto de 1988, al sur de cayo Ensenachos.

Desembarcamos por un muelle casi destruido y atravesamos hacia el norte para encontrarnos con la playa que está al extremo oeste de ese cayo. Caminamos por toda la orilla hacia el Este, pasamos por una zona de arrecifes, encontramos una pequeña playita; de nuevo arrecifes y llegamos a otra hermosa playa. La recorrimos hasta llegar a su extremo oriental, allí las aguas se com-

portan caprichosamente y la naturaleza nos regala un mégano. Fue necesario penetrar en el agua para abordar de nuevo el barco que nos esperaba.

Viajamos a lo largo del litoral de cayo Santa María, se buscó un lugar apropiado y nos lanzamos al agua para llegar a la costa. Allí el agua es transparente, la costa limpia; hay enormes dunas, un cayo más alto con varios kilómetros de playa; al frente, el Canal Viejo de las Bahamas. Además de apreciar las magníficas condiciones de las playas, resultaba una zona adecuada para establecer marinas que brindasen servicios a los que gustan de navegar.

Descubrimos el paraíso aquella soleada mañana.

No habíamos concluido aún los recorridos, faltaban otros cayos de la zona de Corralillo y del propio Caibarién. Al analizar las ventajas y condiciones de los últimos lugares que habíamos visitado, se decidió realizar un estudio preliminar de aquella área, que contemplaba el posible trazado de acceso a los cayos. Nos informamos de la longitud y calidad de las playas, la profundidad del mar, si existía agua potable, y además, se consideró la idea del desarrollo portuario en cayo Francés.

Apreciamos que era una obra mucho más costosa pero que podría ejecutarse, en algún momento, con destino turístico. El consenso fue estudiar la zona y considerarla como una segunda prioridad.

El proyecto de Fragoso, ya definido para ese mismo objetivo turístico, se había estudiado inicialmente como la solución de playas para la provincia, por lo que en aquella decisión primó buscar el acceso más corto y más factible económicamente. Además, se consideró solo la

explotación de la zona al Oeste, que resultaba la más cercana al litoral de la isla.

Cayo Fragoso fue una escuela. No nos imaginábamos entonces cuánto se había avanzado en el aprendizaje ni que un proyecto mucho mayor y complejo pudiera ejecutarse. Se realizó gracias a las experiencias adquiridas. No cabe duda de que los hombres que proyectaron la obra del siglo xx en Villa Clara materializaron una gran proeza.

06 | La exploración y la nueva misión

En septiembre de 1989, los compañeros que trabajaban en los proyectos del pedraplén y los estudios sobre las características de cayo Fragoso y sus playas daban los toques finales a los resultados. Pretendíamos presentarlos de inmediato al compañero Osmany Cienfuegos, entonces secretario del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros y a Wilfredo López, del Grupo de Coordinación y Apoyo.

La visita fue acordada para el 12 de septiembre. El día antes, en horas de la tarde, llegaron Osmany y Wilfredo. Repasamos las informaciones sobre las características del cayo hacia el que nos trasladaríamos al amanecer.

En el intercambio sostenido, Osmany contó que antes de salir había conversado con Fidel y le explicó los propósitos del recorrido, que el Comandante se había mostrado interesado y le hizo muchas preguntas, pero finalmente le dijo que viniera y desarrollara el programa previsto.

Eran alrededor de las 12:00 de la noche cuando llamaron para informarnos que el Comandante llegaría, pero sería muy tarde, y que no lo esperaríamos.

A las 5:00 de la mañana, ya en la Granjita, nos enteramos de que un rato antes él había llegado y se había acostado. Nos pusimos de acuerdo con sus colaboradores; explicamos el plan y, siguiendo sus orientaciones, fuimos a cumplirlo.

Ya era de día, salimos de Caibarién y desembarcamos por el Canal de los Rusos, en cayo Fragoso, caminamos aquella zona, incluyendo el área de la playa.

El barco que nos trasladó inicialmente nos recogió más tarde al suroeste del cayo y de esa forma, al regreso, observamos las características del islote por el sur y cómo nacían los deltas de marea que, casi al centro de Fragoso, se abren como abanicos azules; cuando llueve y crece el río Sagua la Chica, cambian de color y se oscurecen por la tierra que traen las aguas en la temporada de lluvia.

Estábamos acompañados por un grupo de profesionales que laboraban en los estudios y proyectos. Marcando las 10:00 de la mañana, se escucharon ruidos de motores y al poco rato divisamos los helicópteros que se acercaban, uno de los cuales aterrizó junto a la playa, cerca del lugar donde estábamos.

Bajó Fidel, lo saludamos y nos trasladamos hacia un ranchón de guano cercano al lugar. Allí le brindamos la información que se había preparado.

En las conversaciones se abordó el tema de las características del cayo, que es un lugar bajo y está en plena formación.

Aquel día, además, durante el vuelo, él apreció el agua oscurecida de los deltas y la playa llena de sargazos, nunca antes ninguno de los presentes la habíamos visto así.

Se desarrolló un activo intercambio, se habló de los restantes cayos del Este. El Comandante comenzó a preguntar a cada uno en cuál de los cayos de la zona era mejor invertir y los argumentos de por qué lo haría. Todos fueron dando su opinión y sus argumentos, mayoritariamente consideraban que debía ser en Fragoso, se habló también de Santa María.

Fidel analizó los pedraplenes que se ejecutaban, las reservas para el desarrollo turístico existentes en otros polos, en los que se podía invertir en aquellos momentos en nuevos hoteles. Finalmente, les dijo a los profesionales que continuaran el programa, que él más tarde los alcanzaría. Nos invitó a sobrevolar los restantes cayos de Villa Clara que estaban al este del punto en que nos encontrábamos.

Cuando parecía que iniciábamos el regreso, descendimos en una explanada al este de cayo Santa María. Caminamos hacia el norte, atravesamos algunas malezas, subimos y bajamos las dunas de arena, y ya estábamos frente a una bella obra de la naturaleza: una hermosa playa de arenas muy blancas.

Sin perder tiempo, Fidel se cambió las ropas y caminó hacia el agua, penetrando hasta la profundidad. Al rato comenzó a salir lentamente, y cerca de la orilla repitió varias veces: “Esto es un fenómeno”.

Salió hasta la arena, caminamos hacia el helicóptero y expresó: “La inversión será aquí”.

Nos invitó a regresar y en el trayecto comenzó a delinear las ideas de cómo se debía trabajar y las alternativas para adelantar lo más posible la ejecución del proyecto.

Al poco rato alcanzamos el barco donde viajaba el resto de los compañeros, descendimos cerca del farito

que está justo en la playa Palo Quemado de cayo Fragoso. A la orilla del mar, esperamos que desembarcara la expedición y en breve tiempo estábamos todos reunidos bajo el sol.

El Comandante en Jefe se dirigió a los profesionales, les explicó la decisión de construir el pedraplén a cayo Santa María, les planteó trabajar en el nuevo proyecto y les dijo que no se desanimaran porque todo lo realizado sería útil, ya que no se desechaba Fragoso, solo se priorizaba aquella otra zona.

Esta visita realizada por el Comandante fue una muestra de sensibilidad y reconocimiento a los compañeros por el trabajo desarrollado hasta entonces, y les solicitó, además, que acometieran con el mismo fervor y dedicación la nueva misión.



Canal de los Rusos, en cayo Fragoso



Arribo de Fidel a cayo Fragoso



Reunión con Fidel en cayo Fragoso



Llegada a las malezas vírgenes de cayo Santa María



Playa de cayo Santa María



Fidel y la comitiva regresan a cayo Fragoso



Fidel comunica la decisión de construir el pedraplén en cayo Santa María, Playa Palo Quemado, cayo Fragoso, 12 de sept. de 1989

Asignar a la Brigada de
 Pedraplén de Santa María en
 Villa Villa Clara

- 1 bulldozer Komatsu japonés D-85
- 2 bulldozer sovieticos D-220
- 2 bulldozer sov. DL-109
- 2 motorizadoras DL-122/R3
- 2 cilindros succioneros R-12-M
- 1 compactador asfalto succionero TA 1 NO
- 1 cilindro vibratorio RFA Bomag BW 313
- 1 tractor T-130 japonés 1 compactador
- 1 cargador Komatsu D-65-S 12 mt
- 1 cargador Komatsu D-95 3.2 mt
- 1 cargador Fiat FR-12-B

2

- 12 camionetas Mag 256 B-1
- 8 camionetas Kamazok 5554
- 2 camionetas Kamazok Mag 5335
- 1 camion japonés Ino T-130 PN
- 1 camion japonés Ino Mag 12B 5334
- 1 jeep nival 31512 (para servicios ext.)
- 1 camioneta UAZ 3303
- 1 jeep nival (para servicios)
- 2 camiones Indec CPS-400
- 2 combis sovieticos Franca BBA9

Fidel
 sept. 12, 89

Fidel asigna la primera brigada para la construcción del pedraplén a cabo Santo María

07 | El gran desafío

El vuelo de Fragoso a Santa Clara transcurrió deliberando y puntualizando las ideas, con el sueño de los nuevos proyectos que se acometerían. Ocurrió igual antes, durante y después del almuerzo.

Fidel ya parecía despedirse, cuando dijo que debía precisar otras cuestiones con nosotros, los compañeros del Partido de la Provincia de Villa Clara.

En la autopista, iniciando el regreso, Fidel abrió un block de notas y sacó una pequeña libreta donde tenía los datos de la reserva de equipos. Fue seleccionando y conformando la primera brigada que habría de dar inicio a aquellos trabajos, fundamentó su estructura y realizó importantes recomendaciones.

Algunas notas de aquellas horas de intensa actividad y trabajo dan una idea del alcance de sus ideas sobre el desarrollo turístico en la cayería, que no fue el único tema del que se habló, pues él trató ampliamente otros como fue el rescate de la voluntad hidráulica. Fidel orientó:

- Seguir estudiando el desarrollo turístico de los cayos y aportar iniciativas.

- Concentrar el plan de desarrollo turístico de la provincia en este proyecto.
- Continuar estudiando la problemática de cayo Frágoso, y si resultaba necesario, realizar experiencias para limpiar la playa.
- Construir una terminal aérea en el aeropuerto militar de Santa Clara.
- Marchar parejo con las obras en los cayos de Camagüey.
- Estudiar cayo Francés, construir instalaciones portuarias y si fuera posible instalar bases de campismo en ese lugar, con casas de campaña; si después hacía falta para el turismo, se recuperaría el lugar. Expresó que quizás un día se analizaría y se le podría dar este cayo a la provincia.
- Dejar cayo Cobos para la población de la provincia.
- Escoger el personal para trabajar en el turismo de Caibarién, Remedios y Camajuaní; hacer la selección y capacitarlos.
- Ubicar las viviendas de los trabajadores fuera de los cayos, en Caibarién, a la salida para Yaguajay.
- Construir albergues en los cayos para los que trabajasen allí.
- Organizar la brigada la semana próxima, que sería un tiempito aspirante a contingente y después se convertiría en contingente.
- Preparar urgentemente el campamento para los hombres de la brigada escogida.
- Asignar a los equipos un solo turno largo, de 12 ó 14 horas.
- Aumentar el número de camiones para asegurar el ritmo de trabajo a medida que avanzara el pedraplén.

- Seleccionar trabajadores con experiencia para el cargador Komatsu D 95, teniendo en cuenta el costo, la calidad y la complejidad de este equipo.
- Construir camas para los camiones K.P.3 que tiran las piedras, pues se deterioran con el trabajo.
- Rellenar la salina de cayo Las Brujas con vistas a usar ese espacio.
- No tocar las canteras de Santa María en busca de materiales para el pedraplén.
- Transportar los materiales en patanas e iniciar las construcciones en los cayos simultáneamente con la del pedraplén.
- Probar con algún hotel de madera, comprarlo y montarlo.
- Perforar en cayo Santa María para comprobar si hay agua, al menos para la construcción, y si fuera posible para el funcionamiento inicial de los primeros hoteles.
- Evaluar si se requería extender el canal Marcelo Salado, teniendo en cuenta el desarrollo en esta zona y el balance necesario de agua.

- Visitar Ciego de Ávila para conocer sus experiencias.

Fueron hechas múltiples indicaciones sobre las cuales era preciso trabajar a toda velocidad.

Así se definía la construcción de hoteles para alcanzar 10 000 habitaciones en los cayos Las Brujas, Ensenachos, Santa María y, posiblemente, Francés.

Nueve días después, el 21 de septiembre de 1989, de tránsito por el territorio de la provincia, Fidel conoció sobre la visita a cayo Cobos, y aprobó la idea de que también sus playas fueran utilizadas por los bañistas que la visitaran por un día.

Habló de los análisis que se realizaban a fin de que el MICONS (Ministerio de la Construcción) construyera hoteles. Se le transmitió la opinión de que resultaría ventajoso que el organismo encargado fuera el MICONS en la provincia, por cuanto contaba con una estructura administrativa, infraestructura de talleres, abastecimientos, prefabricados y profesionales calificados. La ventaja de la UNECA (Unión de Empresas Constructoras del Caribe) era que tenía la posibilidad de poder comprar directamente en el exterior. Fidel señaló que si se le otorgaba la responsabilidad al MICONS también se le crearían las condiciones y mecanismos para que pudiera adquirir los suministros necesarios.

Se le pasó revista a las características de los cayos Las Brujas, Ensenachos y Santa María, y a las ideas para dar inicio a la construcción de los hoteles. Se manejaron los aspectos favorables o no para el inicio de las edificaciones. Se le explicó que no teníamos aún una definición de la propuesta, pero que se examinaría para decidir por dónde comenzar.

Fidel expresó el criterio de que eso no lo definía la llegada de la carretera, puesto que se construiría antes de su conclusión, y señaló que le parecía más conveniente comenzar por Ensenachos, no porque la carretera llegara primero allí, sino porque era el mejor lugar y el más bonito.

Planteó la idea de constituir un contingente para la construcción de los hoteles, e hizo el recordatorio de reforzar las camas de los camiones de la brigada del pedraplén.

Dos días después, el 23 de septiembre, se produjo un nuevo encuentro con el Comandante, esta vez en la ciudad de Sancti Spíritus, allí orientó tomarse unos días para examinar bien todos los elementos y presentar la

mejor variante para la salida al mar del pedraplén. Aclaró que debía profundizarse en las razones por las cuales se proponía el lugar que se señalaba, y las ventajas y desventajas de uno y otro. Además, dio elementos que debían tenerse en cuenta para definir el trazado y precisó que la protección del pedraplén era lo primero que debía tenerse en cuenta.

Fidel ratificó el propósito de comenzar a construir los hoteles antes de que se terminara el pedraplén. Dijo que la brigada asignada a la provincia se iría reforzando hasta llegar a una capacidad de tiro diario de 8 000 m³ de material. Que tenía la idea de duplicar los camiones a finales de año para ir asegurando esa cifra. Planteó que a los camiones y equipos se les fuera dando mantenimiento y se adelantara el arreglo de los caminos que daban acceso de la cantera a la carretera, así como al movimiento de tierra para construir el campamento de la brigada.

Previsoriamente, Fidel manejó diferentes ideas sobre la ubicación del campamento, señaló que se debía buscar un lugar agradable y bonito. Informó que, para transmitir sus experiencias, Evelio Capote Castillo, jefe del contingente El Vaquerito, de Ciego de Ávila, viajaría a nuestra provincia. Fidel se interesó por todos los detalles, preguntó por Orlando Rodríguez Pérez, jefe de la brigada, por su edad y por el lugar donde vivía.

El encuentro con Fidel fue muy importante por otra razón, en Sancti Spíritus también estudiaban y promovían construir un pedraplén y desarrollar los mismos cayos, pero ellos no nos habían comentado sus propósitos.

Nos armamos con los elementos necesarios desde el punto de vista legal. La Ley No. 18, sobre los límites

territoriales de las provincias y los municipios, Sección Segunda, del municipio de Caibarién, establecía clara y expresamente que pertenecían a Villa Clara todos los cayos implicados. El artículo 81 de esa ley, expresa textualmente: “Dentro del límite de este municipio se encuentran, entre otros, los siguientes cayos: Caimán Grande, Santa María, Caimán Cobos, cayos de la Herradura, Francés, Borracho, Boca Chica, Fragoso, de la Virazón”.*

No hubo discusión sobre el asunto. El comandante manejó de tal manera la conversación que todos salimos convencidos de la tarea que correspondería a cada uno desarrollar y que la construcción del pedraplén y el proyecto de desarrollo turístico de esa región le correspondía a Villa Clara.

Después de once días desde la primera visita de Fidel para examinar el posible desarrollo turístico de los cayos al este del territorio de la provincia, se había trabajado intensamente. De lo que existía, la idea apenas de un posible trazado, se pasó a examinar variantes y elementos del proyecto.

Fidel comandaba y manejaba al detalle, desde los inicios, esta nueva batalla.

*Gaceta Oficial, Asamblea Nacional del Poder Popular: Ley No. 18 de los límites territoriales de las provincias y de los municipios, Sección Segunda, del municipio de Caibarién, Artículo 81, La Habana, 27 de noviembre, 1978.



Playa de cayo Ensenachos



Playa de cayo Santa María

08 | Calentando el brazo

El 25 de septiembre, en horas de la noche, sonó el teléfono, el que llamaba era Fidel. Se interesó por los trabajos que se estaban haciendo. Orientó que se diera apoyo a Caibarién en la construcción del pedraplén a cayo Conuco y de esa forma la brigada iría calentando el brazo para acometer la obra mayor.

Se le pidió autorización para ejecutar el movimiento de tierra del varadero de las patanas del puerto de Caibarién, lo cual era fundamental para asegurar las transportaciones de agua y materiales. Estuvo de acuerdo.

Se dio inicio a las actividades el mismo día 26 de septiembre.

Evelio Capote Castillo, jefe del contingente El Vaquerito, de Ciego de Ávila, que había iniciado el pedraplén que se construía hasta cayo Coco, llegó a Caibarién y se incorporó a pie de obra para transmitir su experiencia a camioneros, operadores y a Orlando Rodríguez, jefe de la brigada recién organizada.

El vial de Caibarién a cayo Conuco tendría 3,6 km de longitud. Para empatar el tramo anteriormente cons-

truido con el cayo fue necesario tirar 45 000 m³ (metros cúbicos) de piedra y parte de rocoso. Bastaron 12 días para lograr el empate, los últimos tres días se trabajó de 14 a 20 horas, el gran problema era que los trabajadores no querían parar las labores. Por razones de seguridad, para evitar algún accidente, hubo que ponerse duro para concluir la jornada a la hora fijada.

Si grande era el entusiasmo de los integrantes de la brigada, más grande era la alegría que reinaba en el pueblo de Caibarién. Fue todo un acontecimiento, los camiones tenían que atravesar parte de la ciudad, y aquel ir y venir levantaba una enorme efervescencia, cuando menos se lo imaginaron, solamente en unos cuantos días, cayo Conuco estuvo al alcance de todos.

El domingo 8 de octubre, como el mejor homenaje al Che, se trabajó incansablemente para llegar a la meta. Se dificultaban las operaciones, porque personas de todas las edades marchaban por el pedraplén, todos querían ser los primeros en llegar. Así, tras los camiones, los equipos, las piedras y el rocoso, avanzaba el pueblo.

Se manifestaba una gran alegría, no solo por lo que sucedía en aquel momento, ya desde días antes se había explicado, en reuniones efectuadas por el Partido, lo que iba a transcurrir en lo adelante con los planes que se iniciaban. Por supuesto, las noticias corrieron como la pólvora y la población comenzó a presentarse en la Asamblea Municipal del Poder Popular para plantear su disposición de incorporarse a trabajar en aquellos planes.

Ante esa reacción espontánea, Lázaro Expósito Canto, entonces presidente de la Asamblea Municipal del Poder

Popular, elaboró un modelo de inscripción para recoger la información necesaria de todos los que se presentaban y creó las condiciones para atender a los interesados.

Cuando se produjo la convocatoria para los trabajos de unir el cayo, se presentaron 1 556 personas, de ellas, 151 mujeres. Del total, 562 laboraban en diferentes centros de trabajo, y 1 004 estaban desvinculados laboralmente, en el municipio existía cierto nivel de desempleo.

De los 562 trabajadores, solo 173 no eran de Caibarién, lo que permitía asegurar una captación grande en las localidades cercanas.

Entre las fuerzas que se presentaron existían 221 choferes, 141 mecánicos, 86 operadores de equipos, 53 albañiles, 19 carpinteros y 359 calificaban como ayudantes.

Muchos otros ejemplos se producirían con el devenir de los acontecimientos. Sin duda alguna, no solo la brigada había calentado el brazo, el pueblo de Caibarién había calentado también sus corazones.



La brigada calentó el brazo en el pedraplén a cayo Conuco



Empate del vial de Caibarién a cayo Conuco



Pobladores de Caibarién arriban a pie a cayo Conuco después del empate

09 | Propuestas para una gran decisión

Fuimos convocados a participar en la reunión del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros para exponer las ideas sobre el proyecto del pedraplén. Llegamos antes de la hora fijada. Mientras esperábamos en una oficina cercana, aprovechamos el tiempo repasando todos los detalles de las variantes que serían expuestas.

Comenzó la reunión y con premura se colocaron los esquemas para hacer más fácil la explicación. Mientras esto ocurría, el Comandante en Jefe se interesaba por lo acontecido en Caibarién con la ejecución del empate a Conuco, indagó por las características del cayo y las razones por las cuales le gustaba a la gente aquel lugar.

Fidel solicitó información sobre la organización de la brigada, los hombres que ya la integraban, dónde se albergaban provisionalmente y la ubicación del futuro campamento que se construiría.

Al tratarse el tema central, fue presentado el resultado de los estudios por el ingeniero Alejandro Carvajal Sánchez, quien se desempeñaba entonces como director de la Empresa Territorial de Proyectos de Hidroeconomía.

Carvajal explicó que las labores habían sido desarrolladas por compañeros de distintas especialidades, integrados en equipos de trabajo, los que se dieron a la tarea de buscar las mejores variantes para la unión de la zona costera de Caibarién con los cayos Cobos, Las Brujas, Francés, Ensenachos y Santa María.

Señaló que se había buscado un trazado que reuniera condiciones tales como: protección contra desastres naturales, menores volúmenes de trabajo y facilidades para las obras de fábrica.

Se estudiaron las distintas características de la zona marítima y las condiciones planteadas, y aspectos puntuales como el Canal de los Barcos y su vínculo con la vía hasta tierra firme.

El ingeniero expresó que se definieron tres alternativas, denominadas oriental, central y occidental. Posteriormente se realizó un reconocimiento regional de la zona.

A continuación, apoyándose en los gráficos, explicó distintas secciones del pedraplén en las que se identificaban las zonas rocosa y caliza, el cieno y la profundidad del mar en cada una de las tres variantes, y señaló que la menor profundidad correspondía a la variante occidental, de casi tres metros, pues la oriental llegaba a 3,8 metros.

Un particular análisis tuvo lo relacionado con el lugar de donde saldría el pedraplén, para lo que se estudiaron dos factores principales: la protección de la obra y el volumen de trabajo. También se tuvo en cuenta la zona de desplazamiento de los trabajadores, el acceso al aeropuerto y la cercanía a la cantera.

Por lo tanto, la variante occidental resultó la de menor profundidad entre la base rocosa y la superficie del agua, así como la que requeriría el menor volumen de trabajo, por ser de una longitud más corta, alrededor de un kilómetro.

Desde el punto de vista de la proyección de la región analizada, el ingeniero Carvajal dijo que había visitado Cayo Coco y consideraba que las condiciones aerodinámicas de esa zona eran distintas a las existentes en las áreas circundantes que se estudiaban. Se refirió a la protección que representaba el fango en ambos lugares, partiendo del origen de las plataformas, el choque de las corrientes y la acumulación de partículas ocasionada por las olas en distintas direcciones. Dijo que la restinga o banco de arena era precisamente una zona de acumulación de sedimentos de poca densidad, producida por la pérdida de la energía potencial de arrastre de las corrientes y que podía originarse por la refracción de las olas y las corrientes, como en Cayo Coco, o la defracción, que era el caso de esta zona.

Trató el tema de la longitud de incidencia del viento y la altura de las olas, y dijo que los vientos del Norte provocaban olas de 140 cm, iguales en las tres variantes, pero al Este, el banco significaba una protección a su embate. Argumentó que la disipación energética de la ola en un talud inclinado como el pedraplén causaba un proceso erosivo en la base, y que los vientos predominantes en la zona de Caibarién, alrededor del 33 % de los días del año, provocaban una corriente litoral que afectaba la restinga.

Carvajal explicó el problema del sifonamiento en el cuerpo del pedraplén. En ese sentido indicó que, como

la base del pedraplén era permeable y ocurría un flujo de agua, tanto horizontal como vertical, provocado por la diferencia de nivel entre un lado y otro, siempre era peligroso que la capa de cieno abajo aumentara, porque después podría provocar asentamientos.

Finalmente, el ingeniero Carvajal señaló que, comparando los elementos de protección del pedraplén en las distintas variantes, proponía también la occidental, porque implicaba un volumen de trabajo menor, pues se emplearían menos de medio millón de metros cúbicos de material en relación con la variante oriental, y unos 200 000 m³ menor que la central.

El Comandante en Jefe planteó que nosotros cambiaríamos esos volúmenes de metros cúbicos por seguridad, si fuera posible cambiarlos.

Fidel indagó sobre la tabla comparativa de volúmenes en las variantes de entrada al pedraplén y le explicaron que desde la costa hasta el punto con coordenadas 607-300, ubicación del puente del Canal de los Barcos, las distancias eran de 6 km, en la variante occidental; 7 km, en la central y 7,3 km de longitud para la oriental.

Se expuso que las secciones típicas del pedraplén tendrían 14,5 m de corona, de ellos 8 m de pavimento y 6,5 de paseos.

Fidel se interesó en la altura del pedraplén en relación con el nivel medio del mar. Carvajal le respondió que era de 280 cm, de los cuales 60 serían de roca, 20 de filtro y 200 de rocoso. Igualmente dijo que la coraza protectora, los diámetros y los pesos de las rocas estaban diseñados para soportar durante diez horas los embates de un huracán de gran intensidad.

El Comandante en Jefe preguntó por la situación de la cantera y el lugar por donde trabajaría la brigada. Los compañeros señalaron en el mapa la cantera de Guajabana, y el posible vial hasta la costa, con una extensión de unos ocho kilómetros. Fidel planteó la posibilidad de ubicar un aeropuerto en esa zona de Caibarién. Le informaron que estaban analizando tres variantes.

Durante el desarrollo de esta reunión, el Comandante hizo varias preguntas y le señaló al compañero Orlando Rodríguez, jefe de la brigada, que el plan de disponibilidad técnica de 75 % que había informado era un bajo índice de explotación, si tenía en cuenta que contaba con equipos nuevos y el tiro desde un lugar cercano.

Expresó, además, que independientemente de haberse dicho que la roca de la zona era muy dura y debía adquirirse algún tipo de carretilla barrenadora más idónea, el jefe de la brigada debía averiguar sobre el terreno qué podía hacer el equipo que tenía bien mantenido y bien utilizado, pues los rendimientos que había expresado eran conservadores.

Fidel puntualizó que era necesario trabajar simultáneamente en el pedraplén, en el suministro de agua y electricidad y en la construcción hotelera. Expresó que la variante occidental, que los compañeros de la provincia habían argumentado a favor, parecía la más racional. Indicó, además, que el punto de comunicación en la etapa inicial debía ser el aeropuerto de Santa Clara.

Finalmente, el Comandante en Jefe destacó el esfuerzo desarrollado por los compañeros de la provincia, pues habían trabajado duro en ese plan.

Se refirió a cayo Fragoso, y manifestó que un día también se utilizaría para el turismo internacional.

El 12 de octubre de 1989, un día después de la aprobación del proyecto, en la reunión del Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros, el organismo partidista acordó un grupo de lineamientos para que fueran discutidos y ejecutados por los organismos según correspondiera. Tales lineamientos estaban referidos a los principales aspectos que habían sido señalados por el Jefe de la Revolución, de manera que todos los involucrados en los trabajos laboraran bajo una misma orientación.

Se plantearon las actividades principales a desarrollar en lo que restaba de 1989 y las correspondientes al próximo año.

Para 1989:

- Continuar los estudios del pedraplén y de la cayería.
- Seguir trabajando en el proyecto del pedraplén y avanzar en la construcción de este.
- Comenzar a construir los atraques para las patanas en los cayos Santa María y Cobos.
- Crear las facilidades para el mantenimiento de las patanas en Caibarién.
- Construir el campamento para la brigada constructora del pedraplén.
- Construir el acceso al litoral desde la cantera de Guajabana.
- Trabajar en las instalaciones de la base de campismo de Fragoso.
- Comenzar los proyectos de las bases de cayo Cobos.
- Iniciar las perforaciones para buscar agua en los cayos Santa María y Fragoso, en ese orden.

- Tener microlocalización para dos o tres hoteles en Santa María y permitir la ejecución de proyectos a finales de 1989 o inicios de 1990.

- Continuar los estudios de los planes directores de cada cayo.

- Comenzar los estudios del puente del Canal de los Barcos e iniciar cuanto antes su construcción.

- Coordinar los estudios para las facilidades portuarias de cayo Francés.

- Revisar y definir la microlocalización del aeropuerto internacional de Caibarién.

Para 1990:

- Concluir los planes directores de todos los cayos entre junio y diciembre.

- Trabajar en los proyectos de las primeras posiciones de hoteles.

- Construir la primera base de campismo de cayo Cobos.

- Concluir las instalaciones de la base de campismo de cayo Frágoso para, de ser posible, usarlas en el verano próximo.

- Avanzar en la construcción del pedraplén, definiendo bien la estrategia.

- Trabajar en la selección y capacitación del personal, así como en la organización de las fuerzas que construirían los hoteles.

- Desarrollar la infraestructura necesaria para iniciar los trabajos de construcciones.

- Terminar los atraques en los cayos para el desembarco de los materiales por medio de patanas, comenzando por Santa María y Cobos.

- Concluir las perforaciones para buscar agua en los cayos, para el posible inicio a finales de año de la construcción de algún hotel.

- Acabar la construcción del puente del Canal de los Barcos en tiempo, con el objetivo de no paralizar la construcción del pedraplén.

Puede afirmarse que en esta primera etapa trabajaron intensamente todos los hombres y mujeres a los que se les solicitó alguna colaboración o se les asignaron tareas. En este período, el compañero Modesto Pérez Espinosa, entonces miembro del Buró Provincial del Partido, jugó un papel muy importante en el establecimiento de las coordinaciones y el control del cumplimiento de las orientaciones; así como Manuel Vila Cruz y Lázaro Expósito Canto, quienes en diferentes momentos ocuparon la responsabilidad de primer secretario del Partido en el municipio de Caibarién durante la ejecución de la obra.



Maqueta del trazado del pedraplén



Reunión en el terreno al iniciarse la construcción del pedraplén

10 | El entorno natural

Si se construía una obra como el pedraplén y representaba un impacto desfavorable en la ecología de la zona, con todas las negativas consecuencias que pudiera traer, el proyecto llevado a cabo habría constituido un rotundo fracaso.

Sobre este tema existió conciencia desde los inicios, por los primeros promotores de la idea, el ingeniero Garay y los que lo acompañaron, así como por los restantes compañeros que se incorporaron después, incluyendo a los jefes de las construcciones y los trabajadores que ejecutaron el proyecto.

No bastaría con una preocupación o sensibilidad generalizada sobre el asunto, requería, además, estudios científicos que ofrecieran la total seguridad de los elementos necesarios para asumir conscientemente cada decisión.

Pero los estudios que se necesitan en un proyecto así hay que realizarlos en el lugar, conocer la zona para diseñarlos y ejecutarlos. El hombre para encargarse de tal misión ya había sido captado con anterioridad, y

colaboraba con el grupo fundador desde los estudios iniciales de cayo Fragoso.

Ángel Quirós Espinosa, tiene la piel curtida por el sol y el salitre, dejó su trabajo docente en el Instituto Superior Pedagógico para asegurarle a las generaciones venideras que aquella obra, la más grande en la historia de Villa Clara no dañaría el paraíso que la naturaleza formó allí durante decenas de miles de años. En el momento de nuestro encuentro trabajaba en el CITMA como jefe del Grupo de Ecología Marina de la provincia y era director del parque nacional Los Caimanes. Habló largamente sobre el trabajo en el pedraplén.

“Yo trabajé en Camagüey desde 1976, y hay un pequeñísimo pedraplén que se hizo al fondo de la bahía de Nuevitas, por el oeste, para alcanzar cayo Sabinal, que provocó algunos desarreglos en el lóbulo final de la bahía.

”Aquel pedraplén es continuo, no tiene alcantarilla, así como ningún tipo de intercambio.

”Nosotros medimos salinidad de ambos lados del pedraplén, temperatura, oxígeno disuelto, nutrientes, etc., etc., y vimos que evidentemente existían causas que provocaban la muerte de manglares dentro de la bahía por la falta de intercambio.

”En el 86 me trasladé para el pedagógico de Santa Clara para trabajar en la vicerrectoría de investigaciones. Un buen día, se me apareció una comisión en el pedagógico, con Garay a la cabeza. Garay me explicó que querían hacer un pedraplén desde la zona de Juan Francisco, al sur de Fragoso, pero que lo habían vetado porque no tenía garantía ecológica de ningún tipo.

”Así empezamos a trabajar los fines de semana con la UNAICC (Unión Nacional de Arquitectos e Ingenieros de la Construcción de Cuba) y me fui metiendo en el proyecto de ese pedraplén, viendo cuáles eran los puntos débiles. Había una disputa al respecto, acerca de la conveniencia de hacer un pedraplén a Frago. Me limité a tomar una tercera posición, las opiniones estaban divididas, el sí y el no a ultranza, y pensé que pudiera existir un si condicional, es decir, se puede hacer, si se hace esto, si se hace esto otro; es decir, en medidas de proyecto.

”Estudiamos los trazados que habían para Frago, que eran tres, inicialmente, todos eran desde la región de Juan Francisco hasta el sur de Frago, siempre hacia el oeste de los deltas de marea. Las variantes siempre salían desde el mismo Juan Francisco hasta el embarcadero de Camacho que está al este de Juan Francisco. Las variantes del oeste se abandonaron porque eran zonas muy fangosas.

”Al final se adoptó una que salía desde el embarcadero de Camacho hasta punta Terranova, pasaba por cayo Sombrero y cayo Sumergido, es decir, dos grandes zonas muy bajas, como por los tobillos, y eso significaba hacer tres canales, o tres grandes puentes, o tres zonas de puentes.

”Se incluyeron algunas investigaciones, más un trabajo de diploma de una alumna, María Elena Perdomo —que es ahora mi esposa—.

”En estas condiciones llegó un informe de La Habana y se discutió en el Partido Provincial; en él se planteaban una serie de cuestiones, sobre por qué no se podía hacer

un pedraplén allá. A mí me pareció que había cuatro puntos que eran débiles en ese informe, y redacté un escrito, que sin ser una respuesta al informe, en realidad lo que hacía era responder aquellas lagunas que habían quedado.

”Estoy hablando del año 89, julio o agosto del 89.

”Estuve tres años trabajado en lo de Fragoso, viendo estas cosas, de una forma un poco informal para mí, porque era a través de la UNAICC, y esta no es una organización de biólogos, y yo soy biólogo; pero aprendí un poco las cuestiones de la ingeniería”.

Entonces, evoca el encuentro con Fidel en cayo Fragoso:

“El día que viajamos a Fragoso fuimos a ver la solución que se planteaba para los manglares, etc., y estando ahí, después de hacer un pequeño recorrido, en el ranchón, fue que llegaron los helicópteros y arribó Fidel. Como es lógico, fue un momento significativo.

”Cuando regresaron de Santa María a Palo Quemado, Fidel me dijo: ‘La decisión está tomada, será por Santa María’. Resulta que habíamos discutido anteriormente allá en el campismo, cuando estábamos en el ranchón, y yo discrepaba de Santa María en ese momento. Todos opinaban que era mejor por Fragoso. Yo entendía que en Fragoso había ya un estudio.

”En el ranchón, cuando llegó Fidel, se habló primero de cómo se concebía un pedraplén desde el punto de vista civil; que si la coraza, que si el núcleo, todas estas cosas; si había basamento rocoso debajo o había fango; cosas de ingeniería. Después se habló de la urbanización del cayo, dónde poder ubicar los hoteles, etc. Al final, Fidel se viró

para mí y me dijo: ‘Bueno, yo tengo una discusión ecológica en el Consejo de Ministros, y vine aquí a Santa Clara a recibir una clase de ecología, a ver, ¿cómo es la cosa?’.

”Yo tenía un temor tremendo, porque Fidel es una persona que se lleva la idea al vuelo, y cuando esto sucede, ni el mismo que le está explicando algo a veces se da cuenta de que ya él captó la idea, que no necesita más texto; entonces te hace otra pregunta y así sucesivamente. Yo tengo el problema que estoy acostumbrado a dar clases, y en las clases los alumnos no hablan. Uno explica y el alumno está ahí pasivo. Yo me decía, si Fidel me saca de mi programa empiezo como buen guajiro a tartamudear y voy a hacer un papelazo. Por suerte, Fidel se portó como el mejor de los estudiantes, no habló hasta que yo terminé.

”Sí, muy concreto, cuando yo terminaba un tema que había un punto de giro, él hacía una pregunta, volvía yo a satisfacer esa curiosidad, y así se desarrolló todo perfectamente y pude exponer de forma completa la idea de cómo garantizar ecológicamente el pedraplén.

”Entonces, cuando nos volvemos a encontrar en Palo Quemado, me dice: ‘Será en Santa María. Lo vamos a hacer donde yo digo como tú digas’. Eso no se me va a olvidar jamás, es decir, cómo garantizar ecológicamente el pedraplén era de lo que debía encargarme. Me dijo: ‘Vamos a ganar esta guerrita de todas formas, ¿estás de acuerdo en echarla?’ —la guerrita de los pedraplén—. Le dije: ‘Bueno, imagínese Comandante, con usted en la tropa yo sí no voy a echar la guerrita’. Así quedó la cosa y regresamos a Santa Clara.

”Hay un detalle que para mí es lo más cómico, porque él aclara: ‘De todas formas la idea de Fragoso no la va-

mos a abandonar, así que divide tu equipo y te vas con la mitad para Santa María. Tienen un mes para decir por dónde van a salir y los primeros pasos. Que vaya el proyecto adelante y la ejecución atrás. Eso sí, tiene que ser con garantía ecológica, porque si cayó Coco fue un experimento de ejecución, el de Santa María tiene que ser un experimento de proyecto, tiene que demostrar que el proyecto existe por algo’.

”Me dijo: ‘Divide tu equipo’, si solo éramos María Elena y yo nada más, y dos alumnos que teníamos trabajando con nosotros. Le dije: ‘Mire, Comandante, es un equipito, somos pocos’. Dijo: ‘¿Tan pocos que no lo pueden dividir?’. Le respondí: ‘Yo creo que no es aconsejable’. Dijo: ‘Bueno, se va todo el mundo para Santa María’.

”Regresé a Santa Clara y me fui para La Habana esa misma noche. Cuando estoy en La Habana, María Elena me llamó porque Mercedes Piñón, la rectora del Pedagógico me andaba buscando como cosa buena. Cuando fui a casa de Mercedes, me dijo: ‘Siéntate ahí en esa silla, ahora me haces todo el cuento. ¡Cómo a usted se le ocurre estar en una entrevista, en una reunión con Fidel e irse después para La Habana sin verme a mí!’. Le conté todo, y dijo: ‘Bueno, pero hay una parte del cuento que tú no conoces. Me llamaron y me dijeron que te quedabas trabajando permanentemente allá en Santa María, que me olvidara de ti, y que el Jefe había dicho que todo el problema ecológico ese era tu responsabilidad’. Le dije que yo el lunes pasaba por el pedagógico y recogía las cosas, terminaba algunos trabajitos que estaban arriba del buró... Y agregó: ‘No, no, no, esto se llama todo para el frente. Eso que lo haga otro, el lunes usted amanece

en el Poder Popular de Caibarién. Usted no ve más el pedagógico'. Así fue que me quedé a tiempo completo con lo del pedraplén.

"Cualquier texto sin un escenario no tiene todo el valor. En el mundo entero los pedraplenes han ocasionado daños. Yo llegué a posteriori a una serie de razones porque no teníamos información científica, sabe, las limitaciones que tenemos en cuanto a la información científica. No había visto grandes pedraplenes. Me tocó trabajar posiblemente con el mayor del mundo sin tener la experiencia de los demás.

"Hace dos años vinieron unos norteamericanos y nosotros podíamos darle lecciones a ellos. Ellos vinieron aquí de asesores y terminaron aprendiendo algo. Entonces lo que sí sabía era una cosa, que cualquier problema ecológico que deriva de un pedraplén, deriva de dos razones: una, porque interrumpe corrientes y aumenta el tiempo de residencia del agua en la plataforma y eso acrecienta la evaporación y la salinidad, y eso es mortal; la otra, es que puede interrumpir rutas migratorias de los animales, lo cual también es mortal. No solamente desde el punto de vista ecológico, ya he aprendido a hablar desde el punto de vista económico.

"Las rutas migratorias a que me refiero son de especies comerciales que representan divisas: langostas, pargos, rabirrubias; especies que desaparecen cuando la salinidad sube, bien las propias especies o el alimento de ellas, es decir, hay un problema no solamente ecológico con los pedraplenes.

"Estamos hablando de la plataforma más productiva de Cuba. Según un estudio que hicimos sobre un mapa, ese

pedraplén podría echar a perder la pesca en 1 000 km². Después me fusilaban si fallaba, porque eso hubiera sido un desastre, por lo menos técnicamente. No hubiera podido mirarle la cara a nadie, me la estaba jugando. Me dije, bueno, aquí hay que lograr el intercambio.

”Realizamos encuentros con ingenieros hidráulicos en busca de las ecuaciones que nos permitieran hallar un balance y la máxima capacidad de intercambio con el mínimo esfuerzo económico en la construcción de puentes. Yo tuve que ganar un poco de confianza en mí mismo. Primero, hacer un esquema con María Elena de cuál era la causa fundamental de los desastres de los pedraplenes. Porque alguien dice: “Se desapareció el cangrejito azul”, bueno sí, pero por qué, y los porqués de los porqués, hasta llegar al porqué que está en la base y entonces atacarlo directamente, es el fundamental, del cual derivan los otros porqués, y ese era el intercambio y las rutas migratorias.

”Entonces, para buscar el máximo de intercambio con la mínima economía, con un reducido esfuerzo, había que discutir con los ingenieros hidráulicos. Se hizo un estudio de la dinámica de las aguas y se encontró que en todo el trazado del pedraplén había 11 secciones. Se podía dividir en 11 pedacitos. Dentro de cada pedacito había condiciones más o menos homogéneas, por ejemplo, el tramo uno se diferenciaba del tramo dos y así. Entonces se hizo el cálculo de intercambio por tramo y no por el pedraplén entero. Ese fue el quid del fenómeno.

”Por eso los puentes no tienen la misma longitud ni están distribuidos uniformemente, ni ningún tramo se

parece al otro, pero es lo que sirve. Entonces para ubicar los puentes en cada tramo, por fotointerpretación aérea, vimos los arrastres de sedimentos, eso quiere decir que en la zona donde mayor corriente había, ahí mismo pusimos un puente, para aprovechar los lugares donde de forma natural eran más violentas las corrientes.

”Después vino el puente ecológico, el saneamiento de toda la contaminación litoral, y poco a poco pudimos llegar, incluso, hasta la cantidad de sedimento que se arrastraba en la punta del pedraplén con el vaciado de los camiones, que fue el tercer fenómeno agresivo que apareció, pero que en su momento no nos dimos cuenta, es decir, de antemano no nos dimos cuenta.

”El problema es que cuando volteaban los camiones no solamente se iban piedras, sino sedimento fino también. Ese sedimento fino salía a nadar, eso puede caminar muchísimo, llegar hasta los corales y matarlos, cambiar la calidad del sustrato del fondo y matarlo. Entonces, para que no existiera esa gran corriente en la punta del pedraplén y el lavado no fuera tan violento hizo falta abrir una alcantarilla atrás. Esto tenía también una implicación económica, porque si se echaba un camión y las corrientes lavaban una tercera parte, se estaba siendo ineficiente, lo bueno era que se quedara todo allí. Esta estrategia también dio resultado, no avanzar más de una determinada distancia del pedraplén sin haber picado atrás. Fue cuando se hicieron los desvíos donde iban los puentes.

”Desde 1990, María Elena y yo establecimos un control de calidad de la vida en toda la región, en toda la zona de influencia del pedraplén. Ella es la que lleva eso

todavía hoy, eso no ha fallado. Se analiza la biota del fondo, las algas, si desaparecen algunas, si aparecen nuevas. Todo está vigilado y ha dado muy buenos resultados. Eso es lo que nos permite decir que el pedraplén ha sido un éxito desde el punto de vista ecológico.

”Cuando hicimos el estudio de línea base, es decir, cuáles eran las condiciones creadas y qué era lo que podía salir mal, nos dimos cuenta, en primer lugar, de que la zona no estaba tan ‘natural’ como se pensaba, había muchas afectaciones, existía bastante contaminación, las cosas no funcionaban bien, el cangrejo moro había desaparecido. Eran dos las afectaciones principales: una, la contaminación que venía de los centrales azucareros, de los criaderos de cerdos y de las ciudades, es decir, contaminación orgánica de la costa de Sancti Spíritus y Ciego de Ávila; otra, el agua hipersalina, de salinidades muy altas, que venía de la bahía de Los Perros a través de la pasa de La Manuí.

”El único punto que no quedaría conectado, que podía intercambiar agua fresca del océano, era el tramo que hay entre Santa María y Guillermo, entonces la cosa era dinamitar la costa de los canalizos para que entrara agua fresca por allí.

”La otra medida era dragar la restinga de Guaní, los canalizos que se habían cerrado con los ciclones, para sacar el agua del Sur de Lucas.

”Pero esas medidas no se ejecutaron, se quedaron de reserva, porque eran las más complicadas. Tomamos una serie de medidas que iban dirigidas a que el pedraplén no dañara, pero esta última la íbamos a dejar para después, para en caso de que fuera imprescindible.

”Se hicieron otras obras adicionales, como el puente de la playa y la regulación del que va a cayo Conuco, el puente de La Sortija. Es decir, se hicieron dos puentes fuera del pedraplén como medida ecológica, el del Canal de las Varas y el de Conuco, y se dejó como reserva la canalización de la costa de los canalizos y la de la restinga de Guaní.

”Hoy hay mejoras, no solo es que se haya mantenido, sino que hay mejoras en muchos aspectos en el ambiente marino después del pedraplén.

”Voy a separar el ambiente marino y el ambiente terrestre. Porque el pedraplén ha influido en el ambiente marino como dique y en el ambiente terrestre como vía de transportación, y son dos cosas distintas. Nosotros trabajamos el ambiente marino, en primer lugar se mejoró hidrológicamente, se le dio reanimación a las aguas de muchos lugares. Eso significó que la biodiversidad de fondos aumentara. Algunas aves marinas —esas son los macro indicadores, los que puede ver cualquiera que llega allí— que antes no bajaban a la costa hoy bajan; hoy se ven alcatraces en las costas, gaviota de la canal; ¿por qué?, porque las aguas son más claras y tienen más peces; hay comida.

”Venimos observando desde hace rato que en la zona de la Canal Ancha, a la altura de cayo Herradura, hay peces de arrecife que no son típicos de esa zona de cenagal y fango. ¿Qué hacen estos peces aquí? La gente dice que ahora hay más peces, porque se ven cuberas, se pesca mucho desde el pedraplén. Pero ahí cabe la duda, vamos a ser francos, yo estoy para ser exacto, preciso y no para ser apasionado. El hecho de que haya allí un nuevo refugio puede significar que se agrupen los peces,

pero que sean los mismos que había antes. Que estén agrupados no quiere decir que haya más. Uno ve más, hay una mayor densidad ecológica en un punto, pero a lo mejor disminuyó la que estaba lejos, porque ahora hay refugio allí.

”En estos momentos está por realizarse un segundo muestreo, ya se hizo el de seca, ahora se debe hacer el de lluvia, que lo está haciendo uno de mis compañeros.

”El pedraplén, como arrecife artificial, resulta ser que está actuando como elemento concentrador de estadios juveniles de langosta, y la pesca de langosta se beneficia con eso. Además, ahora se refugian especies juveniles comerciales de escamas de arrecife. Son casi 100 km de costa rocosa que antes no existía.

”¡Ah!, pero la parte terrestre es otra cosa. La parte terrestre nunca ha tenido ese rigor. Todo el mundo ha traído hierba de casa del diablo para hacer áreas verdes. Bueno, lo de las especies introducidas es un tema bastante polémico.

”Hubo un mal momento, que para el pedraplén no fue malo: el tiempo que estuvo parada su construcción. Se paralizó el tiro de piedra, pero no los puentes. Es interesantísimo, cuando el contingente estuvo cortando caña no aumentó la carretera, pero la brigada de puentes no paró y eso benefició al pedraplén desde el punto de vista ecológico.

”Entonces, yo llamo la atención sobre una cosa, las medidas ecológicas son extraordinariamente baratas en comparación con todo lo que se mueve para construir, resulta barato y, sin embargo, le dan un valor agregado. Porque no es lo mismo el pedraplén con garantías ecológicas que el pedraplén sin garantías ecológicas.

”¿Qué se está vendiendo aquí como turismo?, ¿cuál es el producto turístico?: la naturaleza. Nosotros no estamos vendiendo prostitución ni juegos, no estamos vendiendo un negocio; estamos vendiendo lo virgen, la naturaleza. Si para llegar ahí matamos la naturaleza es como matar la gallina de los huevos de oro, y retomo la idea, no es caro, en diez años que estuvimos navegando la zona, no se gastaron más de 15 t de petróleo...

”Conmigo trabajó María Elena Perdomo como especialista. Teníamos un buzo a tiempo completo, Marco Echemendía, del Fajardo. Después trabajó Edelkis Rodríguez, como buzo también. Algunos estudiantes trabajaron, el más importante fue Amado Gutiérrez, de Caibarién; también Rodolfo Arias, que después de graduado se quedó con nosotros como profesional. Se acabó la lista, es un grupito muy pequeño, pero tuvimos también de nuestra parte a Orlando Rodríguez, el jefe de la brigada.

”Se hizo un trabajo que no es exactamente ecológico sino educativo, íbamos a los matutinos del contingente, explicábamos determinadas cuestiones, y la gente fue ganando en conciencia de que el problema no era llegar, sino llegar bien.

”Para todos los que laboramos en esto ha sido el trabajo más importante que hemos hecho hasta el momento. Quizás no sea el más académico, pero sí el más importante. El que hemos hecho con plena conciencia de lo que estábamos haciendo, el que más nos pidió. Porque nos inmiscuimos en algo en lo cual no teníamos antecedentes. Demuestra que hay cosas que es posible hacer, lo único que hace falta es la oportunidad, que se dé la oportunidad. Hay material humano para hacer las cosas.

Hoy, cuando uno se para ahí y ve 48 km por arriba del mar, y todo el mundo lo primero que pregunta: ¿no ha dañado la zona?, y que le digan que no, porque se hizo un trabajo; eso es un orgullo. En realidad, no sabíamos que teníamos ese potencial allí dormido”.

Sobre su labor actual, Ángel Quirós, señalando un mapa, nos refiere:

“Los Caimanes están aquí, el Parque Nacional va a estar aquí, y yo pienso establecerme aquí cuando tenga dinero para construir el edificio. Ahora no tenemos ni un kilo, ahora estoy igual que Benito Juárez. Benito Juárez tenía la dirección de la República en una diligencia, yo tengo la dirección de Los Caimanes en una camioneta; el parque nacional va a estar aquí y yo pienso establecerme en Los Caimanes en una camioneta”.

Satisfecho de su contribución a la obra del pedraplén, con emoción, nos expresa ideas que apreciamos muy íntimas:

“Yo di una conferencia, una vez, en una reunión internacional de educación ambiental, sobre esto, y la gran pregunta de los latinoamericanos ambientalistas era cómo se habían podido poner de acuerdo ecólogos y constructores. Yo les expliqué que eran las características de un país socialista, donde ecólogos y constructores son ciudadanos de un mismo país, militantes del mismo partido, y si no son militantes son comunistas sin carné, pero son comunistas y trabajan para el país.

“A las soluciones concretas nos acercamos poco a poco, aunque las ideas básicas se acogieron tempranamente. Ganamos en confianza en la medida que la comunidad científica las aceptó. Primero se presentaron en 1992 en

el I Congreso de Ingeniería Civil Iberoamericana, en Córcega, España, y causó muy buena impresión. Después, en 1995, se presentaron en el III Congreso Latinoamericano de Ecología, en Mérida, Venezuela, y gustaron mucho. Allí también se expuso el esquema de monitoreo ambiental, y resultó más confiable que los ejemplos que llevaron otros investigadores. Después de esto perdimos por completo el miedo escénico.

”Nadie es dueño de nada, yo no tengo solares en Santa María, y para subir ahora por ese pedraplén tengo que sacar un pase. Pero si me dicen que tengo que hacer lo mismo en otro lugar, sabiendo que al final tengo que sacar un pase, lo vuelvo a hacer. Eso es así, no trabajamos por eso, la concepción socialista del trabajo es distinta, la concepción socialista del mundo es distinta; y como no existe la propiedad privada, nos podemos poner de acuerdo, porque no estamos defendiendo lo personal, lo privado, sino asumiendo posiciones profesionales, compromisos profesionales.

”Cuando hablo de ecología estoy hablando a nombre de mi país, que es el mismo del constructor. Eso es muy importante, creo que en algún momento debe destacarse que son las condiciones del socialismo las que permitieron que con tan poco dinero se hiciera una obra tan grande y sobran voluntades, y lo otro es la confianza profesional.



El puente ecológico tiene 60 m de longitud y está ubicado en la costa



Uno de los 46 puentes construidos



Se observa la coraza protectora de piedras, calculada para vientos con velocidad de 220 km/h, y las amplias curvas



Vista aérea de uno de los puentes

Familia Simeón, al Contingente Campaña de La Villa.

He pasado un día maravilloso constatando como la voluntad de ustedes permite disfrutar hoy de un pedregal ecológico y lo más importante poder poner en función del desarrollo del país una naturaleza tan hermosa y conservada.

Tengo la seguridad que las futuras generaciones reconocerán en ustedes las virtudes de poner en sus manos una belleza de nuestra querida Patria Socialista como lo que ustedes han rescatado para su disfrute.

Muchas felicidades y continúen defendiendo nuestra naturaleza que así también se defiende la Patria.

Gracias
Rosa Elena - 3/1/89/1997

Queridos compañeros del Contingente Campaña de las Villas.

He pasado un día maravilloso constatando como la voluntad de ustedes permite disfrutar hoy de un pedregal ecológico y lo más importante poder poner en función del desarrollo del país una naturaleza tan hermosa y conservada.

Tengo la seguridad que las futuras generaciones reconocerán en ustedes las virtudes de poner en sus manos una belleza de nuestra querida Patria Socialista como lo que ustedes han rescatado para su disfrute.

Muchas felicidades y continúen defendiendo nuestra naturaleza que así también se defiende la Patria.

Gracias
Rosa Elena

3/1/89/1997

Reconocimiento de la Dra. Rosa Elena Simeón al contingente Campaña de La Villas



Se aprecia el positivo crecimiento y estado de los manglares

11 | Proyectos

Aprobado el trazado del pedraplén, y definidos desde el punto de vista técnico los criterios para su construcción y la protección de la obra, quedaba aún por delante elaborar los proyectos para la ejecución civil.

Todos los involucrados en el desarrollo de la cayería trabajaron incansablemente para buscar soluciones y materializar las recomendaciones.

En uno de los encuentros se analizó la posibilidad de que la elaboración de los proyectos estuviera a cargo de una empresa del Ministerio de la Construcción. Se trataba de un tema normal, pues no era difícil considerar quién debía asumirlos, ya que existía en la provincia la institución encargada de realizar proyectos de viales. Entonces, el ingeniero Alejandro Carvajal Sánchez manifestó que debía ser la Empresa de Recursos Hidráulicos la que elaborara esos proyectos.

Se le alegó que esto era un proyecto vial, y él dijo: “No, esto es esencialmente un proyecto hidráulico”, y expuso sus argumentos. Quedó la interrogante sobre los requerimientos de los aspectos técnicos para el diseño

de la obra vial. Él explicó que se podía lograr un diseño de calidad, en este sentido, con la colaboración de los especialistas en la materia.

Carvajal señaló que muchos de los compañeros que habían participado en los estudios iniciales eran profesionales que laboraban en Recursos Hidráulicos, y estaban en disposición de asumir el proyecto, tenían las condiciones desde el punto de vista profesional para enfrentarse a una tarea de esa envergadura.

La propuesta fue aprobada. Un equipo de profesionales, integrado por geólogos e ingenieros hidráulicos, hidrotécnicos y civiles comenzó a trabajar muy unido. Así quedó integrado el equipo de trabajo para enfrentar la inédita misión. No existieron celos profesionales, hubo unidad y colaboración.

Al interrogarlo, el ingeniero Alejandro Carvajal recordó aspectos del encuentro con Fidel en Cayo Frago:

“Hay un momento importantísimo, en el cayo, cuando yo le expreso: 'Comandante, el problema es que nosotros podemos iniciar mañana el pedraplén de Frago porque tenemos toda la documentación técnica estudiada, existen las investigaciones del mar, toda la parte de la biología; hay ya una seguridad en el diseño de Frago, que Santa María no tiene nada, Santa María lo que tiene es una raya en el mar'. Él me puso la mano en el hombro y me dijo: 'No te preocupes, ustedes le van a dar una solución a eso', y ahí mismo nos dio una tarea súper complicada, porque eran 48 km en el mar, en una zona pesquera con muchas complejidades. No solamente era arrancar ya la construcción de un pedraplén que lo único que tenía era

un trazado en el mar, sino el tiempo mínimo que teníamos para acometer tan compleja obra.

”No habían pasado unos días cuando llegaron los primeros equipos, y las investigaciones no se habían realizado, no teníamos absolutamente nada. No quedó más remedio que dar soluciones muy breves para que los constructores no nos pusieran en una situación incómoda. Se les entregaron las bases para hacer un desvío y un kilómetro en el mar. Si algo resultó complejo y un reto enorme en ese pedraplén fue iniciar la obra en esas condiciones, en que no habían transcurrido meses sino días entre la decisión de hacer un pedraplén y la llegada de los equipos. Así comenzaron a hacerse los estudios correspondientes de todas las complejidades que había allí, en lo cual el compañero Quirós [Ángel Quirós Espinosa] jugó un papel determinante.

”La dirección de la provincia seguía esto semanalmente. Teníamos que rendir cuenta de nuestro trabajo y responsabilidad. Seleccionamos los lugares de los emplazamientos de los puentes, que no ocurriera ninguna afectación al medio, y eso se fue respetando de una forma tan rigurosa que después los resultados los tenemos a la vista. Hay un hecho esencial en esta etapa inicial de las investigaciones y proyectos, nosotros no dejamos en ningún momento que las brigadas de constructores asignadas por el Comandante se paralizaran”.

Se decidió realizar una visita a México para conocer las experiencias de proyectos y construcciones en condiciones similares, al respecto, Alejandro manifestó la importancia del viaje:

“Esa misión a México la aprovechamos muy bien, porque existían ciertas cosas que no estábamos seguros. No es lo mismo estudiarse los libros que tener experiencia. Nosotros no la teníamos. Buscamos literatura y experiencias sobre pedraplenes y obras marítimas que tenían los mexicanos, construidas en el año 1902: escolleras en el mar, en el pleno golfo, y que se encontraban en perfecto estado. Intercambiamos sobre cuáles fueron sus errores y cuáles sus aciertos. El embajador cubano nos ayudó enormemente en localizarlas.

”México contaba con un laboratorio donado por Japón que tenía la posibilidad de hacer los modelajes de los proyectos, incluso, recreando las condiciones y fenómenos atmosféricos. Cuba no tenía un canal de olas ni cómo ver su influencia en el escenario de un tren de olas continuo.

”Le solicitamos a la parte mexicana que nos ayudara para probar nuestro proyecto del pedraplén en sus laboratorios. Ya teníamos la sección estudiada, su escollera de protección contra vientos máximos de más de 260 km/h, pero no estábamos seguros de su efectividad. Ellos ensayaron la sección de nuestro proyecto de ingeniería y el resultado confirmó que nuestra obra era resistente a esa velocidad de los vientos.

”Otra preocupación era que las olas nunca cruzaran el pedraplén e interrumpieran el tránsito; probamos que no fueran capaces de atravesarlo. La sección de escollera de protección del núcleo central soportó la fuerza de la ola que era posible que generaran esos vientos.

”También comprobamos el núcleo del pedraplén, su diseño, cómo podía resistir la fuerza de las corrientes,

no solamente en la sección del pedraplén, sino también longitudinalmente. Adquirimos alguna literatura, por cierto, muy cara, que en México no la había, pero sí en bibliotecas de Estados Unidos. Los bibliotecarios mexicanos nos hicieron el favor de adquirirla en ese país y antes de regresar a Cuba ya teníamos los libros.

“Se siguieron entregando los proyectos y se le tomó la delantera a los constructores.

”El biólogo Ángel Quirós realizó un trabajo muy destacado. El ingeniero Aragonés fue el diseñador de la geometría del pedraplén, hizo toda la parte de la ingeniería vial. Las curvas del pedraplén obedecen a que una carretera recta afectaría la visibilidad de los conductores desde una distancia considerable. Él defendió con mucha vehemencia hacerle una geometría en curva al pedraplén para evitar el efecto de las luces.

”Participaron un grupo numeroso de proyectistas en el diseño de la obra, los puentes los proyectó la EMPROY, los ingenieros Osvaldo Rodríguez Romero y Alfredo Moreno Mendoza. El técnico Maximiliano Fernández Artilles (Cuco) tuvo una actuación destacada. Posteriormente se incorporó un grupo de ingenieros hidráulicos, un geólogo, quienes hicieron el cálculo del intercambio del pedraplén y el balance para que no hubiera el efecto de salinidad en la bahía. Profesionales de diferentes especialidades hicieron un trabajo muy coordinado con los ingenieros. No fue un compañero que se destacara sino el concurso de muchos”.

Carvajal hizo algunas reflexiones finales:

“Es una obra ingeniera que conjuga un buen diseño con una buena construcción. En ocasiones se hacen

proyectos excelentes, pero tienen una construcción mediocre, este no fue el caso, fue una magnífica construcción. El mérito a los constructores nunca se les puede quitar. Si me preguntan cuál es el éxito más grande de ese pedraplén, fue haber preservado las condiciones del ambiente, la pesca, el mangle; o sea, todo el aspecto ecológico del pedraplén. Lo puedo decir, porque estuve directamente y nunca sentimos una presión de por qué habíamos proyectado tantos puentes.

”Nosotros tomamos las decisiones en base a los estudios que hicimos y a la experiencia acumulada en obras hidráulicas. El pedraplén es una obra marítima que tiene muchísima vinculación con la hidráulica, porque es una construcción vial en una estructura hidráulica. Teníamos la experiencia de las presas, donde se protege el lado húmedo con una cortina, para evitar la destrucción por el oleaje creado ante fenómenos atmosféricos. Se analizan los problemas de los flujos de agua a través del cuerpo de la cortina y un conjunto enorme de factores técnicos que tienen que ver con la hidráulica. Por eso nos atrevimos a defender el planteamiento de que el pedraplén era una obra vial encima de una obra hidráulica”.

El ingeniero Raúl Lena Martino hizo aportes de enorme importancia en la vida práctica del pedraplén. Fue esencial preservar el entorno ecológico de esa zona, tan bello y primordial, y una de las cosas que hizo hermosa esa tarea. Sobre los proyectos y la propia obra, el ingeniero Lena expresó:

“Para la realización de un proyecto de tal envergadura, en Cuba existía poca literatura relacionada con el diseño

de pedraplenes, por lo que su análisis se realizó sobre la base de la bibliografía internacional que trata el manejo e inserción en el ecosistema, el problema del oleaje, los costos, los sedimentos, etcétera.

”Se tomó la decisión de que el proyecto del pedraplén cumpliera, entre otros, los siguientes requisitos:

- Trazado por las zonas con menor potencia de cieno en su base.
- Utilización de los cayos y bajos como elementos de protección contra el oleaje.
- La trayectoria de la vía debía pasar preferentemente por donde no existieran manglares.
- La ubicación de los puentes para el intercambio de agua por las mareas sería en los cauces naturales de circulación.
- Los taludes serían alcanzables con el volteo directo de los camiones.
- Todas las medidas debían estar avaladas ecológicamente.
- La obra tenía que ser suficientemente segura y lo más económica posible.
- La vía debía tener niveles de confort de primera categoría.

”La planta del trazado por el mar, de 48 km de longitud, fue seleccionada teniendo en cuenta preferentemente que debía cruzar en todo su trayecto por los lugares de menor profundidad hasta la parte firme, y que no se permitieran espesores de cieno mayores de 1,5 m en la base, se dragaron los mayores de esa cifra.

”El perfil de la vía en el mar fue discutido para que no sobrepasaran por encima del pedraplén, las olas de 2 m de altura, generadas por vientos máximos

de 220 km/hora, con un 2 % de profundidad de ocurrencia y con un 5 % de daños a la vía.

”La rasante es variable, de acuerdo a la profundidad del agua y a la altura de la ola calculada. La cota máxima es de 4,15 m y la mínima de 2,15 m, y se alcanzaron alturas superiores en algunos puentes para permitir el cruce de embarcaciones.

”La sección típica tiene 14,50 m de corona, calzada de 7,50 m y paseos laterales de 3,50 m; se diseñó para una velocidad promedio de 100 km/hora.

”La estructura del pedraplén está conformada por un núcleo central de material rocoso con características apropiadas en peso, resistencia a la compresión, tamaño de los granos, etc.; una capa externa o escollera formada por grandes piedras para resistir el embate de las olas, con espesores de acuerdo a la altura de las olas en los distintos tramos analizados, y una capa intermedia o de transición entre el núcleo y la escollera o coraza, que evita el lavado de los materiales más finos del núcleo a través de las rocas más grandes de la coraza protectora.

”La capa intermedia y la escollera cubren ambos taludes de 1,5:1 hasta los niveles superiores, para evitar erosiones por la trepada de las olas en las grandes tormentas.

”La capa de base fue proyectada con material calizo de muy buenas propiedades granulométricas, la cual se compactó con valores hasta el 100 % de la densidad seca.

”El hormigón asfáltico caliente fue diseñado en dos capas, la primera semidensa, de 6 cm de espesor, y la segunda densa, de 4 cm, que será ejecutada en una etapa posterior de más de diez años.

”Para el replanteo del pedraplén en el mar se usaron balizas [marcas o señales] hincadas cada 20 m por el eje y los laterales para guiar el avance de los constructores. También se usaron flotadores cuando la profundidad era poca y la dureza del fondo no permitía hincar balizas, pero a medida que se avanzaba, estos métodos no se podían utilizar por la mayor profundidad del mar, por lo que se procedió a colocar balizas de replanteo por detrás del extremo del pedraplén cada 10 y 20 m, en curvas y rectas, respectivamente, método que se adoptó de manera definitiva en el resto de la obra con muy buenos resultados.

”En los inicios de la construcción del pedraplén, los camiones volteaban las piedras a unos 5 m del extremo. Luego, un buldócer empujaba el material a todo lo ancho de la vía hacia el mar cuidando que las mayores piedras seleccionadas se colocaran en los laterales para la protección contra el oleaje. Pronto nos dimos cuenta de que este método no era correcto, pues se perdía gran cantidad de piedra de escollera que era la más difícil y costosa de extraer y seleccionar en las canteras y, además, no se colocaban correctamente los espesores de filtro o capas de transición ni de la escollera, según lo proyectado.

”Se aplicó entonces un método novedoso que consistió en avanzar con el núcleo unos 10-12 m, volteando el material más fino en la zona central y el más grueso en los laterales, pero a unos 5 m del extremo, y por medio de un buldócer ir avanzando y llevando el material hacia el mar con la cuchilla levantada unos 25 cm. Se conformó así un filtro a todo lo ancho de la vía con las

piedras más pequeñas que dejaba en su avance la cuchilla levantada. Las rocas de mayor tamaño y peso, por la ley de la gravedad, caían primero, formando así una capa de transición lateral. Después, a una distancia de 10 a 12 m por detrás del núcleo adelantado con su capa de transición, se colocó la escollera de grandes piedras, que en algunas zonas alcanza más de 4 m de espesor.

”Este método trajo consigo varias ventajas en el ahorro del material de filtro y escollera y disminuyó los costos de la obra y la reparación de la cama de los camiones, aumentando más la calidad del vial y provocando otras ventajas adicionales, por lo que fue acreedor de una mención en el VIII Fórum Nacional de Ciencia y Técnica, en el año 1993.

”En los alrededores del kilómetro 18 y en un tramo de unos 2 km hasta el kilómetro 20 se encontraban espesores de cieno que variaban entre 1 y 1,50 m, por lo que se puso en práctica un método consistente en ir avanzando en forma de saeta, colocando en la punta piedras de tamaño apropiado con poco material fino, capaces por su peso de ir desplazando lateralmente el cieno de la base del pedraplén, lo cual se realizó con todo éxito y se comprobó con calas practicadas en la zona analizada. El cieno se desplazó y subió a la superficie a ambos lados de la vía, lo que permitió la rápida germinación de las semillas de mangle y ha creado en la actualidad una verde y bella avenida entre manglares”.

Sobre la construcción de los puentes consideró:

“De gran importancia resulta la construcción de puentes a lo largo del trazado del vial marítimo, los cuales intervienen en el intercambio de las aguas a ambos

lados del pedraplén, evitando daños al ecosistema de la zona, por lo que fueron ejecutándose simultáneamente con el avance del pedraplén.

”Los métodos constructivos varían de acuerdo a la geología del fondo marino, la profundidad del mar, la longitud de los mismos, etcétera.

”De forma general, los puentes se dividieron en dos grupos fundamentales: los que se construyeron totalmente en el mar con equipos marítimos y los que se construyeron a partir de una terraza conformada con relleno que se extraía posteriormente, con el doble propósito de permitir el tránsito de los camiones de volteo y a su vez poder ejecutar los puentes desde la terraza con equipamiento terrestre. En ambos casos se construyeron desvíos laterales para facilitar la construcción del avance del pedraplén”.



Mapa con el trazado del pedraplén

12 | El jefe del contingente

En julio de 1988, Orlando Rodríguez Pérez era el director de la Empresa de Construcciones de Obras de Ingeniería No. 11, a cargo de la ejecución de la carretera de Santo Domingo a Corralillo, donde no se lograba incrementar el ritmo de trabajo necesario para cumplir con el compromiso contraído con Fidel de concluirla a finales del mes de diciembre de ese año. En un encuentro casual, un domingo por la mañana, en la propia carretera en construcción, se le sugirió que se pusiera al frente de esa obra; era, desde todos los puntos de vista, la más importante que se desarrollaba por la empresa. Unas pocas horas después ya estaba comandando la brigada.

De inmediato, el panorama fue otro. Él impregnó un gran entusiasmo a trabajadores, e introdujo importantes cambios organizativos en la ejecución de los trabajos: combinar el tiro de los materiales, rocoso y arcilla, que estaban en puntos opuestos, estableciendo una carga de los camiones al retorno. Así se lograba duplicar la capacidad de transportación. De esa manera se fueron

recuperando poco a poco los atrasos, y el 25 de diciembre a las 3:00 p.m. se descargaba el último camión de asfalto para cubrir el espacio que uniría la nueva carretera con el circuito norte. Se cumplió el compromiso con seis días de antelación.

Por tales razones fue que Orlando fue seleccionado para dirigir la brigada que Fidel había asignado para iniciar la construcción del pedraplén Caibarién-cayo Santa María. Además, desde inicios de la Revolución, Orlando había trabajado en obras constructivas y desempeñado diferentes responsabilidades en ese sector, ¡hasta dirigir una brigada en Libia, durante la construcción de una carretera en el desierto!

Orlando había solicitado de antemano que lo pusieran a dirigir la brigada, con ello demostraba que su interés no era ocupar cargos, como revolucionario verdadero, buscó y luchó por estar donde podía cumplir mejor el deber.

Durante los duros años de trabajo ininterrumpido, su salud se quebrantó en cierta medida, pero él continuó comandando sus tropas. Fue necesario ingresarlo en varias ocasiones, y el 13 de abril de 1997 hubo que realizarle determinados procedimientos para facilitar la circulación sanguínea de sus piernas. En una de ellas hubo una complicación y fue necesario amputarla muy arriba, por el muslo.

Cuando se determinó la amputación nos preocupaba su reacción, cómo iba a asumir aquella limitación física con su carácter incansable.

Estuvo varios días en terapia intensiva, cuando lo pasaron a la sala fuimos a verlo.

Me dejaron solo con él, le tomé una mano y se la apreté, viró su cabeza hacia mí [Tomás Cárdenas] y dijo: “Hace falta que le mandes a decir a Fidel que la misión que él me dio yo la cumplo aunque sea con una pata de palo”.



Orlando Rodríguez Pérez, jefe del contingente Campaña de Las Villas

13 | El inicio de la campaña

La brigada realizó todos los preparativos, los proyectistas trabajaron incansablemente, los ecologistas se convirtieron en profetas; todos estaban en constante actividad, persuadidos del enorme impacto que tendría la obra en la provincia, en la región y, particularmente, en Caibarién.

Los equipos fueron asignados el 12 de septiembre, el 16 ya se recibían en la provincia, y seis días después estaba completa la brigada, se revisaban y se les daba el mantenimiento requerido.

Después vinieron las tareas con las que calentaron el brazo, la reparación de los accesos a la cantera, desde la loma Sierrezuela hasta cerca del mar, y el movimiento de tierra del campamento, entre otras.

Un puerto en cayo Francés fue uno de los asuntos considerados en la propuesta original, pero en realidad la idea no fue analizada y los argumentos que en determinado momento fueron comunicados informalmente no resultaron favorables a la idea. Existía la posibilidad de explotar este cayo también para el turismo, pues tiene posibilidades para recibir cruceros, para crear una marina,

es un lugar bueno para edificar hoteles y aprovechar los hermosos playones y las cercanas barreras coralinas. Sus áreas también comenzaron a considerarse para ser utilizadas con fines turísticos.

Los estudios en cayo Cobos aportaron que es un cayo en formación, inestable. No es posible hacer construcciones permanentes en él, tiene muy poca altura sobre el nivel del mar, por lo que se llegó a la conclusión de explotarlo para la provincia, con los bañistas que acudieran diariamente a disfrutar de su playa.

El cayo se vincularía con el vial principal a través de un pedraplén, construido en una etapa posterior.

Los trabajos fueron avanzando y, una tarde de finales de noviembre, en el más alto punto del trazado de la vía que ha de conducir directamente al mar, los buldóceros dieron inicio simbólico a la obra. La piedra se mostró dura al descubrirse la débil capa vegetal, se clavaron los rústers y rugieron los motores. Al poco rato se escuchó un sonido seco, se había quebrado el acero de uno de aquellos aditamentos para clavarse en las entrañas de la roca. Era como una alerta, habría que ser más duro que el acero para lograr el propósito.

De la tierra firme al mar limpio y azul nos separaban 1 200 m de cieno, mangle y malezas, era un área con el paisaje acostumbrado de la zona, pero el apacible lugar se convirtió inicialmente en un serio obstáculo. Hubo que chapear. Pronto se vio una larga trocha que nos hizo ver cercano el mar. Ya había sido acondicionado el acceso, todo estaba listo para comenzar el pedraplén.

Llegaron los primeros camiones cargados de piedras y fueron depositando su carga. ¡Sorpresa! El tejido de las

raíces era tan fuerte que las piedras permanecían en la superficie, bailaban sobre las raíces y no penetraban en el oscuro cieno. Se paralizaron los trabajos. No hubo voluntarismo, era necesario colegiar la conducta a seguir.

Los técnicos arribaron a la conclusión de que había que facilitar el trabajo para que las piedras bajaran y entraran en el cieno, era imprescindible llegar o acercarse al máximo al lecho firme del lugar, para ello consideraron la idea de volar con explosivos aquella enredadera de raíces que la naturaleza, como una telaraña, había producido no se sabe durante cuantos años.

Se adoptaron todas las medidas, se realizaron las detonaciones en el área contigua a la parte firme. ¡Intransigentes raíces!, no cedían paso al pedraplén.

Los resultados fueron examinados y la decisión final fue dragar las raíces y el cieno.

¿Cuánto se demoraría buscar los equipos necesarios y adecuados para dragar? ¿Cuánto podía demorar, en tan compleja situación, concluir el trabajo? Esas interrogantes no tenían respuesta inmediata y existía la imperiosa necesidad de iniciar la obra. Ahora había que hacer otra trocha y proyectar un desvío paralelo. Buscar una alternativa comprometía de momento el inicio del pedraplén.

La cantera Guajabana, que pertenecía hasta entonces al Ministerio del Azúcar, fue seleccionada para abastecer con el material necesario. La calidad de su roca era ideal por su dureza, pero sometida a una pobre explotación, el llamado frente de cantera tenía poco desarrollo y era necesario acelerar los trabajos para ampliarlo y dar respuesta al volumen de tiro de material que se requería.

Un problema adicional se presentó, para tornar más complicada la situación, con los martillos y carretillas barrenadoras, que no eran suficientes, pero lo peor fue que la calidad de los martillos era mala y, ante la dureza de las piedras, se rompían con facilidad.

No hubo pesimismo ante los problemas, se trabajó incansablemente para resolverlos. No quedó nada sin hacer para cumplir la misión.

Aún el colectivo no había conquistado la confianza, solo se ganaría a fuerza de coraje, venciendo los retos y combates, que no serían en abstracto, sino reales en cada uno de los 48 km, en cada uno de los 46 puentes, en las iniciativas para realizar un vial de esta envergadura con racionalidad y calidad.

Ante tales adversidades, la decisión inmediata fue entrar al mar directamente por otro lugar y comenzar a tirar piedras en un punto del trazado del vial, para ello se construyó a toda velocidad un vial paralelo al trazado de la obra, que llegara al litoral y siguiera en el mar hasta inclinarse a la izquierda para arribar al lugar seleccionado. Las primeras piedras del pedraplén se tiraron el 15 de diciembre de 1989, a las 2:00 p.m.

Comenzó una nueva campaña de Las Villas, y como dijo el poeta: "...ya estamos en combate...".

Al inicio aún no estaban resueltos algunos problemas. Había que adiestrar a las tropas, era otra la manera de trabajar. Se requería una rigurosa disciplina para alcanzar los ritmos necesarios y deseados, aunque el problema principal era la baja disponibilidad de piedras.

En los días finales del propio mes de diciembre, Pepín Naranjo nos llamó la atención porque los resultados no

eran los esperados. Eso, por supuesto, nos avergonzaba, pero la vergüenza se convirtió en energía, y en los días que siguieron se continuaron adoptando decisiones y realizando acciones para avanzar, nos inspiraron esencialmente los combates librados tan cerca de allí, por Camilo y el Che, treinta años atrás. La brigada ostentaba el nombre de la campaña que ellos llevaron a cabo en la antigua provincia de Las Villas, y era necesario obtener resultados que honraran esa gesta.



Inicio de la construcción del pedraplén



Labores en la cantera Sierrezuela



Dragado del cieno para dar inicio a la construcción del vial

14 | Se forja un contingente

A pesar de los obstáculos iniciales se avanzó, y el 8 de febrero de 1990 se alcanzó el primer kilómetro de pedraplén en la rasante prevista para la primera etapa de construcción.

El día 20 de mayo, Francisco Linares, entonces ministro del Trabajo, realizó una visita al lugar, Orlando le hizo una detallada explicación de la organización de la obra, los resultados y las experiencias acumuladas. Había un buen ritmo en el tiro de materiales, y para esa fecha ya estaba próximo a alcanzarse el tercer kilómetro de pedraplén. Los 32 jóvenes que se movilizaron por la UJC fueron adiestrados por dos hombres experimentados en canteras, aprendieron realizando aquel duro oficio con las carretillas barrenadoras. Ellos hicieron una gran contribución a la solución de los problemas iniciales.

Linares visitó todas las áreas, conversó, indagó. Era un hombre que sabía relacionarse con los obreros; tenía facilidad para descubrir sus necesidades y deseos. Se le entregó una foto de un tramo del pedraplén, con una buena vista de las enormes piedras en un tramo del vial,

que desafiantes al oleaje, lo protegen. Se iba cumpliendo la ejecución del proyecto, no solo en el avance constructivo, sino también con la seguridad necesaria, tal como se le encargó a la brigada.

Al día siguiente, el 21 de mayo, el entonces ministro del Trabajo contactó con el Comandante en Jefe, le entregó la foto y le explicó los detalles de su estancia en el pedraplén. Pasadas las 11:00 de la noche llamó para comunicar que se había aprobado la condición de contingente a la brigada Campaña de Las Villas.

Al amanecer, los trabajadores fueron informados, la noticia constituyó un motivo de especial alegría, pero, sobre todo, representó un mayor compromiso para desempeñar la misión asignada.

Un año después, cuando se cumplía el primer aniversario de esa honrosa distinción, ya habían crecido los efectivos y los medios, y se habían ejecutado 27,4 km de pedraplén, en su primera etapa. Los hechos demostrarían en lo adelante, pese a las enormes dificultades que se afrontarían en el futuro, lo que significan el valor moral y la vergüenza.



Primer kilómetro del pedraplén, 8 de febrero de 1990



Tercer kilómetro del pedraplén, 2 de junio de 1990



Construidos nueve kilómetros de pedraplén, 19 de abril de 1991



Inauguración de uno de los puentes del pedraplén

15 | La isla flotante

Los técnicos buscaban la mejor solución para el paso del Canal de los Barcos. Como lo indica su nombre, sería la zona que facilitaría a las embarcaciones la comunicación entre las áreas marítimas del este y el oeste del pedraplén. En el lugar aproximado en que se localizaría el canal existían unos siete metros de profundidad, lo que complicaba las labores.

Inicialmente se consideró construir tres puentes de 100 m de longitud, cercanos uno de otro. También, como solución para el paso de los barcos, se manejó la posibilidad de instalar una plataforma basculante o rotatoria. Sobre el tema se analizó mucho, los ingenieros no decían aún la última palabra.

Hay un momento en que ellos propusieron construir un solo puente, que sería elevado en el centro, a unos siete metros sobre el nivel del mar y no agregar la sección basculante o rotatoria, porque esa solución implicaría, de por vida, un mantenimiento constante para garantizar la eficiencia en su funcionamiento, además de la necesaria permanencia estable del personal

para su operación, incluso, en situaciones de condiciones climáticas adversas.

El tema fue sometido al análisis, parecía lo más simple y razonable, pero faltaba conocer si la propuesta resultaba factible a los portuarios, forestales, transportadores de mieles y, sobre todo, a la empresa pesquera.

Se convocó a una reunión en Caibarién, allí asistieron los interesados, no se subestimó a nadie. Todos se sentaron alrededor de una gran mesa en el salón de reuniones del Poder Popular, y los proyectistas expusieron los argumentos de la propuesta, explicaron sus ventajas, los costos de la inversión según las variantes y las especificaciones que habían presentado los usuarios del canal.

Las respuestas fueron positivas a favor de la variante propuesta de construir un solo puente sin la sección rotatoria; el proyecto fue aprobado por todos, de acuerdo a la exposición argumentada de los proyectistas. Se despejaba así la solución ingeniera para vencer aquel complicado punto de la geografía.

Los trabajos de la ejecución del proyecto se fueron intensificando, el puente del Canal de los Barcos, por su complejidad y el requerimiento de los equipos especializados necesarios, no podía ser construido por el contingente Campaña de Las Villas, era necesario acopiar fuerzas especializadas en este tipo de edificación.

En los primeros días de agosto de 1990 llegó la primera patana de la Empresa de Obras Marítimas del Ministerio de la Construcción para realizar las pruebas de hinca, que son las que definen la ubicación de los pilotes para el futuro puente. Hechas las pruebas de rigor y obteniendo resultados favorables, el 13 de

agosto partieron para el lugar los equipos que se encargarían de la construcción del mayor y más importante puente del vial.

Así, poco a poco, comenzó a hacerse familiar el sonido de los equipos trabajando. Se le agregaron al paisaje las piezas que se iban armando como un rompecabezas, para dar cuerpo a aquel gigante de hormigón y acero, que al concluirse pesó 9 400 toneladas.

El martillo neumático, con el accionar de su pistón que generaba una fuerza superior a 7 000 kilogramos, fue venciendo el duro lecho marino y dejando hincado, uno a uno, los pilotes que sostienen la estructura del mayor puente del pedraplén.

Ramón Moreno Rubio fue el jefe de la agrupación constructiva; trabajó acompañado por un equipo de diestros operadores. Las patanas tenían las condiciones para vivir en la propia obra, pero existían reglas para la convivencia, por ejemplo, no se podía penetrar en esa área con los zapatos puestos y debían mantener un orden total e higiene, lo que cumplieron los trabajadores con disciplina.

A los operadores de las patanas de la Empresa de Obras Marítimas se les unieron 75 hombres de otra entidad de la propia empresa radicada en Cienfuegos. Eran fuerzas amigas que se sumaban al proyecto.

La situación de la obra era difícil porque estaba alejada de la costa 16 km. El principal problema era trabajar aislados, aún el pedraplén no llegaba al lugar del puente, le faltaban tres kilómetros. Además, en diciembre de 1991, los frentes fríos azotaron fuertemente y a menudo obligaban a paralizar los trabajos.

La mañana del 24 de marzo de 1992, en un sencillo acto, los trabajadores de construcciones marítimas eran un solo cuerpo, tras cantar el Himno Nacional fueron abanderados como la brigada Mártires del Pensativo, en homenaje a los que anónimamente son capaces de cumplir las misiones al costo de su propia vida.

El 25 de julio de 1992, como monumento al trabajo, emergían del mar los 28 pilotes que constituían la cimentación del puente que habría de tener 350 m de longitud, 14,50 m de ancho y que se alzaría siete metros sobre el nivel medio del mar.

Al hablar de esta obra, no se puede omitir al puerto de Caibarién, que con ocho patanas, cuatro remolcadores y una dotación de 48 trabajadores, estuvieron al servicio del pedraplén y jamás fallaron, particularmente, demostraron sus habilidades en el traslado de los materiales y abastecimientos necesarios. Cuando se hable de esta hazaña no se pueden olvidar a esos hombres, sin ellos hubiese sido imposible avanzar a la velocidad que se pedía y se requería.

La envergadura de los trabajos obligaron a disponer de un número creciente de equipos, así llegaron a agruparse en el lugar tres grúas sobre patanas, dos remolcadores y entre cuatro y cinco patanas; en estas últimas estaban instalados la cocina, el comedor, los albergues, los almacenes de materiales y prefabricados y la hormigonera.

Aquel conjunto de elementos flotando se podía observar a distancia y llamaba poderosamente la atención. Pero mucho mayor que lo que se apreciaba sobre el mar era lo que no se veía, lo que no era posible

visualizar desde un punto específico, porque en aquel lugar se desarrollaba con intensidad el trabajo de un colectivo que, desde diferentes localidades del país, se unieron como uno solo y abrazaron la misión con pasión. En aquella “isla flotante” también los hombres soñaban.



La “isla flotante”, compuesta por tres grúas de 45 tm (toneladas métricas) y cinco patanas de apoyo



Contrucción del puente del Canal de los Barcos



Vista de las piñas de cimentación que enlazan los pilotes con las columnas



Las grúas maniobran con los prefabricados en el puente del Canal de los Barcos



Montaje de prefabricados en el puente del Canal de los Barcos



Montaje del primer cabezal de 32 tm y 14,5 m de longitud



La brigada de la Empresa de Obras Marítimas construye el paso superior de 350 m de longitud sobre el Canal de los Barcos



Etapa final de la construcción del puente del Canal de los Barcos



Concluida la construcción civil del puente del Canal de los Barcos



Abanderamiento de las fuerzas que contruyeron el puente del Canal de los Barcos



Trabajadores de Obras Marítimas en el acto de abanderamiento

16 | Se abre un nuevo frente

En mayo de 1990 se abrió la cantera Sierrezuela, que se encontraba cinco kilómetros más cerca que la de Guajabana; estaba, como se diría, a las puertas del pedraplén.

Pero aún no era suficiente. Entonces surgió la idea de abrir otro frente de cantera en alguno de los cayos. Fidel había indicado no utilizar la piedra de cayo Santa María. En cayo Francés era complicada la solución para unirlo con rapidez y realizar la transportación. Cayo Las Brujas ofreció la mejor opción.

Se realizaron los estudios preliminares, existía una disponibilidad limitada del material, por tanto, una cantera en cayo Las Brujas daría una contribución positiva a la obra. Los últimos kilómetros construidos hasta el momento habían sido a un mayor costo y con menor productividad de los equipos. Con la explotación de esta otra cantera la situación se revertiría totalmente.

El 20 de junio de 1990, Osmany Cienfuegos realizó una visita a la provincia. Un grupo de trabajo del territorio lo acompañó a cayo Las Brujas. Se realizó el desembarco por el este del cayo con bastante dificultad.

Caminamos un tramo por dentro del mangle y luego por debajo de la vegetación virgen de aquel lugar.

Oscurecía y una fina llovizna bendecía la expedición. observamos el lugar por donde entraría el pedraplén por el sur y la discreta elevación donde se proponía abrir la cantera.

En el ir y venir nos extraviamos y solo los gritos desde el barco, situado al norte del cayo, a la altura de la salina, nos orientaron para encaminarnos al viejo y destartalado muelle por donde abordamos para el regreso.

La apertura de un nuevo frente de trabajo activó a todos. Ahora había que puntualizar el acondicionamiento de la cantera, para que no ocurriera como al inicio, asegurar los proyectos de esta parte del trazado, buscar la solución para albergar a los hombres, crear las condiciones para los talleres, depósitos de agua y combustible y para desembarcar los equipos, entre otras muchas cosas.

El 28 de junio de 1990, el Comandante en Jefe asignó la segunda brigada con 56 nuevos equipos, que se incorporaron desde Caibarién unos días después, el 6 de julio, a la construcción del pedraplén.

Quedó también organizada la brigada constructora de puentes, sin equipamiento propio, pero con lo más importante, los hombres necesarios para dar inicio a la construcción del primero de ellos, el que da acceso al vial marítimo en la carretera a Yaguajay.

Deseosos de abrir el nuevo frente, comenzamos a crear las condiciones en Las Brujas, con la idea de proponer, cuando estuviéramos listos, que una de las brigadas trabajara allí, de ahí que se planteara la solicitud de que se asignaran algunas carretillas barrenadoras,

un buldócer y algunos otros equipos para iniciar los trabajos.

El 16 de julio, Fidel llamó para puntualizar algunos aspectos, en particular sobre el nuevo frente en cayo Las Brujas, e informó de la asignación de una nueva brigada. Se le explicó que lo que se había solicitado por ahora eran solo los equipos para crear las condiciones en cayo Las Brujas, a lo que respondió que él no asignaba equipos sueltos, que recogiéramos la brigada y la ubicáramos, y que no se le fuera a perder ni un solo foquito a los equipos.

En los próximos días se logró el tiro de 4 000 m³ de material, y todavía pudo hacerse más. El 10 de agosto se alcanzaron los 6 000 m³. El pedraplén ganó buen ritmo en su avance desde Caibarién.

Cinco días después de la asignación de la nueva brigada, el 21 de julio de 1990, a las 11:20 de la mañana desembarcó por el farallón de La Bomba, en cayo Las Brujas, el primer buldócer, de los 51 equipos de la tercera brigada, además, algunas carretillas barrenadoras y compresores. Llegaron también en la expedición los primeros 12 hombres que fundaron el nuevo frente de trabajo.

No existía muelle en cayo Las Brujas, pero había que desembarcar. La inteligencia, conocimientos, destreza y voluntad de los portuarios caibarienenses no se hizo esperar; arrimaron la patana a la orilla y el buldócer casi saltó desde ella hasta las piedras del farallón. Una vez en tierra, el buldócer siguió la marcha hacia el sur del cayo, abriendo una trocha de más de dos kilómetros que daría acceso al nuevo campo de batalla.

A pesar de haber creado ciertas condiciones imprescindibles para que los trabajadores pudieran permanecer en Las Brujas, la situación era dura. No se perdía tiempo, se laboraba sin descanso. Los hombres se encontraban maltrechos, bebieron agua que no era potable y tenían diarreas, además, los mosquitos no los perdonaban, sobre todo de noche, por lo que apenas podían descansar. Nada los doblegó, se aceleró el proceso de creación de condiciones y se adoptaron medidas para la atención a los expedicionarios.

Planificación Física había ubicado el campamento en un pésimo lugar, alegando la preservación de las áreas de la costa.

El 26 de julio conmemoramos la gloriosa fecha del asalto al Moncada. A las 12:00 de la noche, aprovechando la marea alta, se arrimó la pantana al farallón que servía como muelle. Esta vez la carga era mayor, llegaron nuevos equipos para emprender la misión. Era tarde en la noche, pero había buena luz en Las Brujas.

En un buen sitio se montó el campamento para la brigada. Se convirtió en un bonito lugar, 16 carabanes situados armónicamente, parecían los pétalos de una flor. Los almácigos reverdecían y las miles de plantas de vicaria, siempre llenas de flores, completaban un bello conjunto. No parecía un campamento sino un pequeño centro turístico.

Se edificó un comedor, se instaló una planta eléctrica y cercano al lugar se preparó una nave para taller.

Para facilitar el descanso de los obreros se instalaron aires acondicionados en cada dormitorio, y para atender la salud de los que allí residían se habilitó un consultorio.

Un médico aseguraba la asistencia a todos los que la requerían.

Como jefe del frente de canteras fue nombrado José Ángel Yera Sánchez, de 28 años de edad. Fue uno de los primeros 12 hombres que desembarcaron en esos días para dar inicio a los trabajos. Su esposa estaba a punto de dar a luz y él en el cayo, no abandonó su responsabilidad ni cuando ella se puso de parto. Cada una o dos horas lo mantenían informado de la situación a través de una microonda. La niña nació el 7 de agosto, aún pasaron algunos días para conocerla.

El 11 de agosto se hizo la primera explosión en la nueva cantera de cayo Las Brujas, y al pasar un rato los camiones depositaron las primeras piedras, se había abierto el nuevo frente de combate.

Dos días después, Fidel recibió el álbum con las fotos de ese extraordinario momento. Fue el regalo por su cumpleaños del contingente Campaña de Las Villas.

Fidel había aprobado abrir y explotar la cantera en Las Brujas con la condición de que no podía quedar después un paisaje lunar. Esa condición fue cumplida, y en el lugar donde antes estuvo la cantera se construyó un bonito aeropuerto para aviones de pequeño y mediano porte, con una pista de 1 800 metros.

Asignar al contingente del
Pedrofelix Santa Maria, en Villa
Clara, brigada 922

- 1 bulldozer Komatsu jpf D-85
- 2 bulldozers chinos TY-20
- 2 bulldozers sovieticos DZ-109
- ~~2 bulldozers sovieticos DZ-109~~
- 1 compactador 2 ruedas Taiso
- 1 tractor sobre T-170 para el computador
- 2 cilindros Taiso (vibratorios)
- 1 cilindro vibratorio RFA-Donag-BW-213
- 1 cargador Komatsu D-65-S 4.9 met
- 1 cargador Komatsu D-95-
- ~~1 cargador Komatsu D-65-S~~ (3 m. h.)
- 1 cargador Komatsu D-65-S
- 12 camiones Maz 256-B-1 (200)
- 8 camiones Kamaz 557A (200)
- 2 camiones plancha MAZ-5225
- 1 camion pipa de agua Tel 130 P.K
- 1 camion pipa impermeable Maz-72-533
- 1 jeep Wag 31572 (manera entada)
- 1 lambretta wag 2303
- 1 jeep oive
- 6 compactores POS-390
- 6 corchillos baranderos Taiso
- 1 camion taller 3902/13
- 1 grúa sobre camion KC-3577

Gilberto

Junio 28, 90

Hay que añadir:
2 motorizadores DZ-122

G.

Fidel asigna los equipos a la segunda brigada



Los portuarios de Caibarién trasladaron el primer equipo a cayo Las Brujas



Desembarco del primer equipo por el farallón de La Bomba en cayo Las Brujas



Acceso interior en cayo Las Brujas



Los primeros 12 hombres que abrieron el frente en cayo Las Brujas



Apertura de los trabajos en la cantera de cayo Las Brujas



Barrenando en un área de la cantera



Ubicando los explosivos en la cantera



Primer tiro con explosivos en la cantera de cayo Las Brujas



Campamento de constructores en cayo Las Brujas



Inauguración de la terminal aérea en cayo Las Brujas



Terminal aérea en cayo Las Brujas

17 | Dos manos que quieren alcanzarse

Desde Caibarién avanzaba impetuosa la construcción del vial, así se alcanzaron, sucesivamente, en agosto, septiembre y octubre de 1990, los kilómetros 5, 6 y 7.

Mientras tanto, en los cayos continuaban desarrollándose los trabajos para crear las condiciones adecuadas de albergues y asegurar la atención a los equipos, y progresaba sin dificultad la construcción de la vía hacia Caibarién.

El día 3 de octubre de 1990 se arribó al primer kilómetro desde cayo Las Brujas hacia Caibarién. A mediados de ese mes, Fidel hizo algunas consideraciones sobre la conveniencia de dar prioridad en el nuevo frente a la construcción del pedraplén hacia el este, es decir, unir los cuatro cayos: Las Brujas, Español de Adentro, Enseñachos y Santa María; de manera que los trabajos que se desarrollaban en esos lugares tuvieran mayor vitalidad al estar conectados entre sí. De esta manera se ahorran recursos en la transportación marítima, ya que los materiales se descargaban en el extremo Oeste de ese tramo del pedraplén y luego se movían por automotor

hasta el destino final. El 17 de octubre de 1990 comenzó a cumplirse la nueva estrategia, y el 8 de noviembre se llegó al primer kilómetro en esa dirección.

A finales del mes de diciembre, Orlando Rodríguez, jefe del contingente, fue invitado a participar en la Asamblea Nacional del Poder Popular. Tuvo la posibilidad de intervenir en una de las sesiones y explicó los resultados y experiencias que reportaba la obra, y estableció el compromiso de empatar todos los cayos señalados el 8 de febrero.

El año 1991 se inició con todos los frentes consolidados. Existía una alta moral y un gran espíritu revolucionario entre los trabajadores.

En febrero se había concluido un total de 19 km de pedraplén. La tercera brigada del frente de Las Brujas laboró para cumplir con la palabra empeñada de unir los cayos. Habían programado terminar cuatro días antes de la fecha prevista, día a día se iba ganando terreno hasta que arribaron a Santa María el 22 de febrero de 1991. Le ganaron, finalmente, seis días a la fecha prevista.

Para esa fecha, este frente tenía ya construidos 12 km en total, entonces continuaron el avance hacia Caibarién, la próxima gran meta era empatar el pedraplén.

El 7 de abril de 1991, en ocasión de un trágico accidente ferroviario, el Comandante en Jefe visitó la provincia, recorrió los hospitales, habló con los heridos y sus familiares, con los médicos, paramédicos y trabajadores de la salud, como siempre, alentando en los momentos difíciles.

Al anochecer tuvimos un encuentro con él y se le mostró el mapa con el avance de la construcción del pedraplén

y de los puentes. Gran observador, hizo preguntas sobre detalles que para otros podían pasar inadvertidos. Fidel se quedó pensativo y —como regresando a aquella noche de noviembre de 1985, en que se habló con él por primera vez de la idea de un pedraplén a Fragoso y en la que nos convocó a soñar— expresó: “Estos son los sueños de los revolucionarios”.

El 20 de abril de 1991, el contingente recibió la bandera de Vanguardia Nacional, y 15 trabajadores el certificado de destacados. Se había llegado en ese momento a un total de 26 km de pedraplén. El Campaña de Las Villas arribó a su primer aniversario el 21 de mayo, para esa fecha llevaban vencidos 27,4 km de vial. La UNAICC en un evento, el 7 de junio, acordó otorgar una placa de reconocimiento por la calidad ejecutiva de la obra.

Por segundo año consecutivo, el 29 de diciembre de 1991, el contingente recibió la bandera de Vanguardia Nacional y 42 trabajadores el sello acreditativo de esa condición.

Concluyeron en esa misma fecha dos nuevos puentes, ya estaban terminados cinco. Avanzaban los trabajos en los dos frentes, el pedraplén crecía por día, parecían dos manos hermanas que querían alcanzarse.



Construcción del vial a cayo Santa María

Asignar a la Brigada
4 del Contingente Cai-
tarién Santa María:

3 compresores India CPS-400
3 carretillas terraceros Tainos.

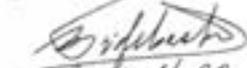
[Signature]
Julio 16, 90

Asignación de equipos para la cantera de cayo Las Brujas

Asignar al Contingente
del Peshaplan Cu. 1000. - San-
ta Maria: (Adicionalmente a
lo asignado) (Para trabajo de la Brig.)

- 1 bulldozer Komatsu - D-85
- 2 bulldozeros chinos TY-220
- 2 bulldozeros sov. DZ-109
- 1 compactador sobre oros -
multico - 7 ejes
- 1 tractor de cadena T-770 (para limpieza)
- 2 cilindros taizos (vitratorio)
- 1 cilindro vibratorio RFA-Bomag B8215
- 2 cargadores Komatsu D-65-3
- 1 cargador Komatsu D-75
- 20 camiones Mag 256 - A-1
- 2 camiones plancha Mag 5235

- 1 camion pipa de agua 21/13 (P.M.)
- 1 camion pipa combustible Mag 72-1324
- 1 jeep Mag 31512 (para uso estudio)
- 1 camioneta Mag 3303
- 1 jeep Mag 31512 (para jefe brigada)
- 3 compactores PDS-390
- 3 carritos promotores Taizos
- 1 camion taller 3902/03
- 1 planta de compresor Inotrol
- 1 grúa camion NC-3577
- 2 motoniveladores DZ-172


Julio 16. 90

Asignación de equipos a la tercera brigada de
cayo Las Brujas



Construcción del tramo de cayo Las Brujas a Santa María



Momento en que llega el pedraplén a cayo Santa María



Júbilo en los trabajadores por arribar a cayo Santa María



Grupo de trabajadores del frente de cayo Las Brujas



Visita de Fidel a Villa Clara, 7 de abril de 1991

18 | Bajo viento y marea

Nuestro país vivía un momento favorable, el proceso de rectificación de errores y tendencias negativas se desarrollaba desde hacía unos años, se avanzaba con gran seguridad en el futuro.

El año 1992 se inició con dificultades. Se presentó una compleja situación en la disponibilidad de combustible. Coincidió esa etapa con la realización de la zafra azucarera y la cosecha tabacalera, ambas actividades vitales al país para la obtención de divisas. Además, estaban en marcha las campañas de hortalizas y papas, también necesarias para la alimentación de la población.

Comenzaban los rigores de las consecuencias de un período especial que nos venía arriba como un ciclón, sin que se pudiera evitar. Eran causas externas de una trascendencia enorme para nuestra patria y para la humanidad: el derrumbe del campo socialista.

Dadas las condiciones existentes, las fuerzas del contingente, a partir de octubre de 1991, tuvieron que marchar a la cosecha del café en la zona de Jibacoa, en el Escambray, y, posteriormente, a la empresa de Cultivos Varios

de Quemado de Güines, para atender las plantaciones de plátano con riego por el sistema de microjet. En esas tareas estuvieron ocupados hasta abril del año 1992.

Se reiniciaron los trabajos a partir del 11 de abril de ese año. Hasta el momento, en los meses transcurridos, se continuó la construcción de los puentes, lo que permitió concluir la sexta obra de ese tipo el 29 de mayo.

El 21 de mayo, segundo aniversario del contingente, se llegó a los 36 km de pedraplén.

A pesar de la limitación de recursos, el 25 de julio quedaron concluidos 28 pilotes del puente del Canal de los Barcos. Esta posición había que mantenerla, pues constituiría un obstáculo si no se terminaba en el tiempo oportuno.

Desde Caibarién, en esa misma fecha, el pedraplén llegó al kilómetro 11. Se iba acercando al Canal de los Barcos, donde la obra que allí se ejecutaba había tenido que hacerse en solitario, con una compleja logística.

El año 1992 concluyó con 17 puentes construidos.

En el contingente se desarrolló desde los inicios una cultura del ahorro, de desplegar iniciativas para alcanzar la mayor calidad y eficiencia, para lograr la mejor organización y disciplina y, a la vez, se promovía la participación de los trabajadores en la búsqueda de soluciones a los problemas, esto hizo que el colectivo se convirtiera en una gran escuela.

Este estilo de trabajo facilitó el enfrentamiento a las limitaciones, muchos ejemplos pueden citarse de las iniciativas aplicadas:

- Situar en la vía todo lo necesario para la atención a los hombres y a los equipos: el agua fría, el merendero y

el comedor; el equipo para el servicio de combustible; un taller móvil para atender las roturas de las máquinas y el transporte, y así evitar el viaje al taller. El mecánico se montaba en los vehículos en circulación y realizaba el análisis técnico preventivo.

- Reforzar las camas de los camiones para alargar su vida útil.

- Realizar un nuevo acceso a la cantera de Guajabana que acortó la distancia en un kilómetro.

- Localizar y poner en explotación una nueva cantera, cuatro kilómetros y medio más cerca que la inicial.

- Parquear los equipos en la propia cantera.

- Regar material fino hasta el extremo de la vía, en la medida que se iba ejecutando, para evitar que los vehículos rodaran por encima de las piedras. No se permitía que los camiones entraran después de los tiros de explosivos, solo cuando el buldócer y la motoniveladora dejaban limpio el terreno. Estas medidas alargaban la vida útil de los neumáticos.

- Usar barras de tiro para remolcar los camiones vacíos después que depositaban el material hasta su regreso a la cantera.

- Desarrollar la producción de piezas para los martillos de las carretillas barrenadoras.

- Situar un molino de viento en el propio pedraplén que suministrara el agua del mar para regar la vía, así los camiones cisternas no tenían que consumir combustible para buscar agua en otra toma.

- Aprovechar el retorno de los vehículos para tirar materiales.

- Fabricar guardafangos para los camiones.

- Coser las gomas para extender su uso y mejorar el recape de los neumáticos.
- Producir alimentos para reforzar la dieta a los trabajadores.
- Establecer el uso de petróleo emulsionado.

Se introdujeron incontables iniciativas para ahorrar y buscar mayor eficiencia. La respuesta de los trabajadores fue positiva, expresión de una gran conciencia, en los momentos en que existía carencia de todos los recursos materiales.

En ese continuo batallar, el municipio de Caibarién obtuvo la sede del acto provincial por el 26 de julio. Esta decisión se dio a conocer el 9 de julio de 1993, en un momento particularmente importante de la batalla que se libraba: el pedraplén acababa de llegar esa tarde al puente del Canal de los Barcos, alcanzando los 39,7 km del vial en su primera etapa, solo restaban 8,3 km para el empate.

El 26 de julio se logró la terminación de dos nuevos puentes, para un total de 21.

Bajo viento y marea el pedraplén avanzaba, no había cansancio en las fuerzas, y las dificultades no lograban que bajara la moral de aquellos aguerridos hombres.



Trabajando en el paso provisional del agua en uno de los puentes



Puente en recta de 100 m de longitud

19 | La recta final

El pedraplén desde Caibarién había llegado al puente del Canal de los Barcos en julio de 1993. Este puente, el más importante, se terminó en abril de 1994, nueve meses después. En esta etapa faltaban dos retos importantes por alcanzar, uno, bajarse del puente, el otro, tirar piedras desde los dos frentes para empatar el vial. El primer reto debía comenzar a ejecutarse antes de concluir el puente.

Lograr bajarse del puente fue una tarea bien estudiada, porque no era posible tirar el material desde el propio puente, pues tenía el riesgo de afectar la obra ingeniera con los impactos de las piedras al lanzarse desde casi siete metros de altura hasta el agua, y de ahí debían caer a una profundidad de igual longitud a partir del nivel medio del mar. Eran maniobras muy riesgosas para la seguridad del puente.

Para esta operación fue necesario habilitar camas de camiones y elevarlas cargadas de piedras con una grúa, depositarlas en una patana y trasladarlas al extremo norte del puente, allí, de nuevo las camas eran manipuladas por

otra grúa que iba dejando caer su carga, depositando las piedras en el fondo marino.

El trabajo fue desarrollándose hasta que al fin comenzó a emerger un punto blanco sobre el nivel del mar. Cuando hubo un pequeñísimo cayo, se situó un buldócer en aquel punto que, con restringidos movimientos, operaba para ir regando el material que llegaba. Aquella maniobra fue cuidadosamente planificada. Poco a poco el cayito fue creciendo hasta acercarse al nivel del puente, y, más tarde, ya se podía tirar el material que restaba desde el propio puente hasta el nivel de la obra construida.

La próxima acción era que los dos frentes se encontraran para dejar empatado el pedraplén. Continuaría luego su crecimiento para llegar a la altura prevista en el proyecto. Inmersos en ese propósito, el 9 de junio de 1994 se recibió la visita del General de Ejército Raúl Castro Ruz. El Segundo Secretario del Partido, en aquel momento, recorrió la obra y admiró el puente sobre el Canal de los Barcos. Orlando le dio detalles sobre el desarrollo de la obra.

En medio de los difíciles momentos que vivía el país, la actitud de aquel colectivo era una muestra extraordinaria de optimismo y esperanza. Ellos iban a concluir la obra, pero querían lograr unir el pedraplén cuanto antes; porque, una vez terminado, podía contribuir a acelerar las inversiones para alcanzar el desarrollo turístico deseado.

En aquel intercambio, Orlando expresó el compromiso del contingente de lograr empatar el pedraplén en diciembre, si se aseguraban determinados incrementos

en los recursos, tales como combustible y gomas, entre los más importantes.

Un tiempo después se concretaron las solicitudes y en septiembre se tensaron los esfuerzos para lograr el compromiso. Fue el combate más fuerte. Era impresionante la marcha de aquella columna hacia la recta final, ahora reforzada por dos contingentes hermanos: el Leoncio Vidal Caro y el Fidel Ramón Ortega. El Campaña de Las Villas había cumplido hasta el momento el ciento por ciento de los compromisos contraídos.



Vista aérea del pedraplén en construcción



Visita del General de Ejército Raúl Castro en junio de 1994

20 | **Sangre y coraje**

Desde los inicios de su construcción, el pedraplén se convirtió, principalmente durante las noches, en un lugar de esparcimiento para los aficionados a la pesca en Caibarién. Aunque el 14 de octubre de 1994 no pintaba bueno para la captura, pues comenzó a llover desde temprano, pasadas las nueve y media salió la Luna y algunos se arriesgaron a trasladarse a la obra en construcción para tirar los cordeles.

Un grupo de cinco hombres se aventuró a echar suertes, escogieron un punto entre las enormes piedras a la altura del kilómetro 12 y se dispusieron a aguardar por la pica-da. Poco antes de las 3:00 de la madrugada, Israel, Tony, Claudio, Tito y Arcilio recogieron los útiles de pesca y la captura de la faena de la húmeda noche; abordaron el automóvil y avanzaron de regreso a sus hogares.

Cuando habían recorrido un tramo de carretera, tres hombres les hicieron señales para que pararan el vehículo. Ellos lo hicieron confiadamente. Medieron solo algunas palabras para percatarse de la situación. Los hombres eran infiltrados que habían desembarcado por esa zona.

Los conminaron a que se replegaran y dispararon una ráfaga corta que hizo caer mortalmente herido a Arcilio Rodríguez García, de 34 años de edad. En medio de la situación creada, los infiltrados gritaban alterados y uno de ellos dio la orden de matarlos a todos. Automáticamente los cuatro se lanzaron al mar. Tony, que no sabía nadar, se escondió entre las piedras.

Tras esa breve acción de los pescadores para salvar sus vidas, desaparecieron de las mirillas mercenarias. Los asesinos, muy apresurados, abordaron el auto y se marcharon del lugar.

Próxima a la carretera que conduce de Caibarién a Yaguajay está la cantera Sierrezuela. En las pocas horas que cesan las actividades constructivas, en un lugar contiguo al acceso de la obra, se parqueaban los equipos para preservarlos. Se había organizado un sistema de vigilancia, esa noche le correspondía la guardia al joven Juan José Pérez Lunar.

Al acercarse a este lugar el vehículo en que se trasladaban los asesinos, el vigilante le hizo señales para que se detuvieran, quería preguntar la hora. En lo adelante los acontecimientos transcurrieron de forma acelerada. Los infiltrados apuntaron a Juan José y le exigieron el fusil. Rápidamente, el miliciano lo cargó y se pegó al auto. Le dispararon, pero no lograron alcanzarlo. Él les tiró y los conminó a rendirse y salir del auto. Dos de los mercenarios resultaron heridos. El miliciano los logró controlar, tomó un fusil que habían abandonado y disparó una ráfaga al aire para avisar y llamar la atención. Unos minutos más tarde llegaron varios integrantes del contingente, ya enterados completamente de la situación.

Previo a los acontecimientos desencadenados, pasadas las 3:00 de la madrugada, una lancha rápida, procedente de los Estados Unidos, había desembarcado siete mercenarios en el pedraplén, quienes se dividieron en dos grupos, uno de tres y otro de cuatro.

Al conocerse la composición total de los infiltrados, se movilizaron las fuerzas del Ministerio del Interior que, apoyados por la población de la zona, capturaron a los restantes miembros del otro grupo, el mismo día.

Los hechos acaecidos costaron la vida de un joven revolucionario, cuya sangre bañó las piedras del collar sobre el mar que se construía. El coraje del joven vigilante, de los combatientes y del pueblo que capturó a los mercenarios, demostró la disposición de todos ellos para defender la obra de la Revolución.



Parqueo del transporte en la cantera Sierrezuela

21 | Realidad de un sueño

Una noche fría, de llovizna, se habían creado las condiciones para arribar al acontecimiento tan deseado. Saludos, abrazos, felicitaciones, era un ambiente de sana y extraordinaria alegría.

Se apreciaba un espectáculo diferente, era nutrido el tránsito nocturno de los camiones que, más apurados que de costumbre, querían acelerar el empate del pedraplén.

A lo lejos uno miraba y veía muchas luces. El polvo, a pesar de la llovizna, minaba el ambiente, parecía un manto que hacía ver espejismos en la distancia. La emoción era colectiva, los deseos de que llegara el momento eran tan grandes que la espera se hacía interminable.

Se hacían pronósticos de la probable hora en que se lograría el encuentro de las piedras y los hombres que libraban la batalla.

Habría que esperar hasta las 11:32 de la mañana del día 15 de diciembre de 1994 para ver materializarse lo que unos años atrás parecía una ilusión.

En el momento en que se encontraron las primeras piedras de uno y otro frente es indescriptible lo que ocurrió. Los que estaban de un lado querían pasar al otro y viceversa. Todos se abrazaban, muchos caían al agua y hasta algunos quedaron atrapados en el cieno.

Se había cumplido el compromiso contraído con Fidel cinco años antes. El sueño de tantos hombres y mujeres se había hecho realidad. Todos cantaron con ardor y pasión nuestro Himno Nacional.

Orlando Rodríguez Pérez, jefe del contingente que construyó el predraplén, de la manera más gráfica posible, resumió lo que significó el trabajo ejecutado para concluir la misión asignada.

- 48 km de vial.
- 46 puentes construidos, 44 de ellos en la vía marítima y dos inducidos en las vías de las playas de Caibarién y Conuco.
- 23 000 metros cúbicos de fundición de hormigón y prefabricado.
- 6 800 000 metros cúbicos de piedra y caliza extraídas de la cantera.

Para lograr esta obra fueron necesarios 900 000 viajes de camión, con 25 millones de kilómetros recorridos en el tiro de materiales. Esto es equivalente a 625 viajes en un camión alrededor del mundo por la línea del Ecuador, o 32 viajes de ida y vuelta a la Luna.

Al realizar un recuento de lo acontecido, no puede dejar de señalarse un grupo de instituciones, empresas y entidades que contribuyeron al cumplimiento de la misión encomendada, entre ellos están:

- Los contingentes Fidel Ramón Ortega y Leoncio Vidal Caro, que en el empate del pedraplén dieron un importante apoyo. En el segundo caso, además, realizó la pavimentación del vial.

- La planta de prefabricado de Remedios, que produjo los elementos para todos los puentes.

- Los portuarios de Caibarién, que aportaron su experiencia y energía para que no fallaran en el momento preciso los recursos y aseguramientos que transportaron con sus propios equipos.

- El taller René Martínez Tamayo de Caibarién, que diseñó y produjo martillos neumáticos para las carretillas barrenadoras, piezas para estos y construyó los caravanes para los albergues.

- Las emisoras de radio de Caibarién y la CMHW, así como el periódico *Vanguardia*, que informaron sobre el desarrollo de las obras y estimularon el esfuerzo de los trabajadores.

- Todos los que dieron facilidades a sus profesionales para que se dedicaran a participar en los trabajos, como fueron: la Empresa de Proyectos, y los Institutos de Recursos Hidráulicos, Superior Pedagógico y de Planificación Física.

- Los obreros del MICONS, que edificaron las capacidades de albergue para asegurar desde los primeros momentos la construcción de los hoteles.

No es posible hacer un recuento de lo aportado por cada uno de los que participaron, pero a todos debe quedarle la infinita satisfacción del deber cumplido y de tener el honor de haber contribuido a una inversión de tanta trascendencia.

Durante esos años de intensa labor, el colectivo fue galardonado con múltiples reconocimientos, entre ellos, 14 años consecutivos como Vanguardia Nacional.

La construcción del pedraplén pavimentado fue concluida el 21 de mayo de 2000, coincidiendo con el décimo aniversario de la aprobación de la primera brigada como contingente.

En esa fecha simbólica, que en cada aniversario fue recibida con el logro de múltiples objetivos, se da por cumplida la misión que, aquel 12 de septiembre de 1989, el Comandante en Jefe asignó y fue llevada a cabo por el colectivo Campaña de Las Villas. Ellos rindieron homenaje, día a día, con su labor, a los hombres que en cada momento de nuestras luchas por la independencia y la liberación del país, bajo las difíciles condiciones que imponía la guerra, con patriotismo infinito supieron cumplir con la patria.

¡Comandante en Jefe! ¡Cumplida la misión!

Soñar con los ideales es hermoso, pero tocar los sueños también lo es, sobre todo si tales sueños llegan a concretarse en un proyecto tan ambicioso como el que se llevó a cabo en la porción central del país.

Ha pasado más de un cuarto de siglo desde que el compañero Fidel, después del paso del ciclón Kate, nos invitará a soñar con la idea de desarrollar aquellos cayos que la naturaleza regaló a lo que es hoy Villa Clara. Esta obra es como la columna vertebral de un cuerpo, gracias a ella se ha podido desarrollar el turismo en esa zona de nuestro archipiélago. La obra se hizo con los recursos de nuestra nación y esto

engrandece la labor. Por todo ello sentimos un sano orgullo revolucionario.

Cuando redactamos este modesto homenaje a los hombres que protagonizaron la historia, hicimos un balance de lo edificado:

- El pedraplén.
- La conductora para el suministro de agua con 62 km de longitud.
- Un aeropuerto con 1 800 m de pista asfaltada y la terminal aérea.
- La planta para la generación eléctrica.
- Facilidades para las comunicaciones nacionales e internacionales.
- La infraestructura multipropósito para dar servicios al transporte en general.
- Punto náutico para la actividad extrahotelera.
- Dos hoteles y un motel, que totalizan 660 habitaciones y 24 cabañas, además del hotel de cayo Ensenachos con 500 habitaciones, y en el propio cayo Santa María, un conjunto de villas de alto confort.

La obra constructiva, en la época en que se realizó, resultó una extraordinaria expresión del esfuerzo que hizo el país para salir adelante.

Todavía queda por hacer, lo que se haga en el futuro será seguramente más bello y con mayor calidad. Se continuará forjando una escuela de profesionales y trabajadores que se enamorarán de su obra. Tocamos ya los sueños con nuestras manos; otros, en los años que están por venir, los seguirán llevando adelante y los defenderán.

REALIDAD DE UN SUEÑO

Cada amanecer y hasta la noche,
como hormigas laboriosas en marcha de dignidad,
como una columna que libra heroicos combates,
milímetro a milímetro, sobre el agua y el cieno,
cada instante vemos hacer crecer la geografía;
semeja dos manos hermanas que quieren alcanzarse
y a golpe de pincel se inscriben en las piedras
los nombres del coraje y la victoria.

Llega al fin el día de los sueños
en una noche de pechos inflamados
donde la alegría multiplica el esfuerzo.
Es una noche fresca y al mirar a lo lejos
parece que las estrellas caminan por el agua
mientras la emoción hace multiplicar sus luces y destellos.

Vemos así hacerse realidad la voluntad vencedora
con los bríos de los mejores combates de este tiempo.
Vemos así a los hombres forjadores
realizar sus mejores sueños,
cuando con rocas tejen un collar a la patria
que llena de esperanzas a su pueblo.

Transcurre así la noche, laten los corazones,
la oscuridad no deja ver los rostros satisfechos,
no deja ver tampoco las mejores estrellas...
las estrellas fidelistas y martianas
las que estos hombres sostienen en la frente
y las que llevan en su glorioso pecho.

TOMÁS CÁRDENAS GARCÍA



Cordillera de camiones en la etapa final del empate del pedraplén



Uno de los frentes de trabajo, ya cerca del empate



Poco antes de producirse la unión



Momento emocionante cuando se unen las dos manos



Los trabajadores se saludan felices después del empate del pedraplén



Lugar donde se produjo el empate

22 | Una obra para siempre

El Segundo Secretario del Comité Central del Partido, General de Ejército Raúl Castro Ruz, al intervenir en el acto por el empate del pedraplén Caibarién-cayo Santa María expresó:

“De mi trabajo, durante más de tres décadas he participado en infinidad de actos, actividades y celebraciones de todo tipo, pero pocas veces, porque han existido otras, aunque de carácter diferente, tan emotiva e importante como esta actividad, pero pocas veces recibo, este modesto, este cuantitativamente pequeño por sus participantes, de un destacamento de vanguardia o élite de nuestros contingentes como con toda justeza lo calificó el trabajador Alfredo Felipe en su teatro de operaciones, donde empataron ambas partes del pedraplén, me ha ocasionado y creo interpretar el sentir de mis acompañantes y de ustedes, los heroicos trabajadores que lo hicieron posible, un instante de gran emoción.

”Mientras escuchaba las diferentes manifestaciones, ya sea de arte, de los locutores o de los oradores que me precedieron en el uso de la palabra, por mi mente pasaba,

como en una película de alta velocidad, todos los acontecimientos desde aquel 26 de diciembre, mencionado por el compañero Díaz-Canel, un joven campesino, que apenas rebasaba en aquellos momentos los 20 años de edad —tal vez menos—, Ramón Pardo Guerra, General de División, Vice Ministro de Defensa que les acabo de presentar, con 70 guerrilleros de la columna del Che y con el apoyo del pueblo, liberaron para siempre a Caibarién.

”No podemos olvidar, que ese mismo día, hace la misma cantidad de años, parte de la propia columna del Che [...] liberó a Remedios.

”Escuchaba, escuchaba a Orlando y trataba de meditar o calcular sin tener el cerebro de computadora del compañero Fidel, pero nadie podrá saber cuántas toneladas, o mejor dicho, cientos, miles, cientos de miles de metros cúbicos de sudor se han derramado en estos 48 km de pedraplén, el mayor del país.

”Cuántas toneladas y no se qué unidad de medidas utilizar de voluntad, de esfuerzo, de constancia. Lo escuchaba y le veía los rostros de ustedes y pensaba que en esta obra y en sus trabajadores está representada a cabalidad, lo que aspiramos de todos nuestros trabajadores y de todos los cubanos honestos, que somos la mayoría, de nuestro país, de nuestra actitud ante el trabajo, de nuestra actitud ante el compromiso con nuestro pueblo, de la actitud ante el compromiso de las decenas y decenas de miles de cubanos que han caído desde el siglo pasado por conquistar una patria libre, soberana, independiente y justa, que quiere decir socialista.

”Cierto es que en el transcurso de estos años, periódicamente nuestra prensa, de todo tipo, informaba

de las actividades de ustedes, recientemente, el día 15 pude ver por la televisión el esfuerzo gigantesco de los últimos días, las declaraciones de muchos de ustedes y el momento glorioso del empate de ambas partes del pedraplén.

”Me sentí íntimamente orgulloso, me sentí íntimamente satisfecho, me sentí contento de haberlos visitado en junio y me siento orgulloso de ser amigo personal de ustedes.

”Cuando escuchaba a Orlando con estas notas decir que los viajes kilómetros de camiones recorrido le podían dar la vuelta al mundo por el Ecuador ¿cuántas veces?, 355 veces, no pensé como se sabe ahora con los avanzados conocimientos, los conocimientos que cada vez son más avanzados de la inmensidad del cosmo y por lo tanto de la pequeñez de nuestro planeta comparando a uno con otro, pensé todo lo contrario, pensé en la grandeza de nuestros trabajadores, pensé en la proeza de ustedes y ese mismo kilometraje, dato que hoy nadie dio aquí, pero que la prensa publicó recientemente, si utilizara para ir a la luna, ida y vuelta, hubieran sido unos 25 viajes de ida y vuelta... Quiere decir, que ustedes, además de ser constructores, son cosmonautas, cosmonautas de la construcción, por lo que hicieron y lo que van a seguir siendo capaces de hacer hoy.

”Hace dos noches conversaba con Fidel, hablábamos de esta obra, como en tantas otras ocasiones, comentábamos la actividad precisamente que estamos celebrando aquí, se lamentaba de no poder estar hoy con ustedes, cambiamos impresiones, además de decir unas pala-

bras, además de felicitarlos en nombre de él, además de recordar que todavía, no se les ha entregado a ustedes, no se les ha abanderado, tiempo habrá y se las entregará Fidel.

”Y finalmente, discutíamos qué símbolo, qué regalo además de las felicitaciones podíamos hacerle y después de meditar y cambiar diferentes opiniones, él mismo llegó a la conclusión, en nombre de las FAR y en el mío propio —me decía—, llévale un yate *Granma*, llévale la réplica de un yate *Granma*, que igual que ustedes, aunque en mucho menor tiempo, de apenas unas semanas, tuvo que hacer un gran esfuerzo por llegar, a punto estuvimos de zozobrar y no había salvavidas frente a las costas de Yucatán y el único bote que venía a bordo, cuando lo lanzamos al agua en Las Coloradas, en el lugar del desembarco se hundió, estuvimos a punto de zozobrar, pero no tuvimos la menor duda que si nos hubiésemos ahogado los 82 en las turbulentas aguas del mar Caribe, porque nos estaba azotando un fuerte norte, otros cubanos, como ha sido a través de los tiempos en un pueblo como este, reiniciarían la lucha.

”A usted Orlando y a su contingente.

”¿Y por qué el *Granma*?

”Una vez dijimos hace muchos años, que en el *Granma* vino el Ejército Rebelde, continuador del Ejército Mambí, antecedente de nuestras Fuerzas Armadas Revolucionarias a las que pertenecen todos ustedes a través de la doctrina de la guerra de todo el pueblo, método de trabajo y doctrina aplicada a la producción de —como decía Orlando— van a existir de ahora en lo adelante en las tareas pendientes.

”¿Por qué el *Granma*?, porque el *Granma* siguió navegando y ustedes lo demostraron.

”Y finalmente, esta obra maravillosa, cuya primera etapa ha concluido el día 15 y hoy celebramos, podrán destruirla parcialmente bombardeos enemigos, podrá parcialmente dañarla un terremoto o un ciclón, pero será una obra para siempre, porque si la dañara la furia de la naturaleza o la maldad de los hombres, ustedes volverían a construirla.

” ¡Viva este glorioso contingente Campaña de Las Villas! ¡Élite, entre las élites de los contingentes!

” ¡Viva Fidel!

” ¡Patria o Muerte!

” ¡Venceremos!”.



Entrega de la réplica del yate *Granma* por el General de Ejército Raúl Castro Ruz en el acto por el empate del pedraplén



El General de Ejército Raúl Castro Ruz hizo uso de la palabra en el acto por el empate del pedraplén



Trabajadores en el acto por el empate del pedraplén

23 | La historia de este contingente crecerá

En el discurso pronunciado en el acto de abanderamiento del contingente Campaña de Las Villas el Comandante en Jefe expresó:

“Queridos compañeras y compañeros:

”Algunos creen que yo tengo la facultad de espantar los aguaceros, porque muchas veces nos ha estado amenazando un agua y ha querido la casualidad que se fuera; algunos se han creído eso, pero cualquier día de estos nos va a caer un aguacero descomunal, como ese mismo que se ve por ahí, por ejemplo.

”Quiero decirles que he escuchado con mucha emoción todo lo que aquí se ha dicho, y he visto con profundo sentimiento de admiración muchas cosas en esta tarde de hoy. Orlando [Rodríguez Pérez] ha contado cosas magníficas, detalles de cómo trabajaron ustedes, con qué espíritu y cuántos problemas resolvieron en la ejecución de esta obra, en que se expresaba constantemente el talento, el espíritu creador, el patriotismo, el espíritu revolucionario y la decisión de vencer cualquier obstáculo.

”Es indiscutible que todo lo que han hecho se ha convertido en una gran experiencia, y el contingente ha sido, para todos ustedes y para todos nosotros, una gran escuela.

”Realmente, si aquel hombre que volaba a 32 000 pies divisó el pedraplén y no pudo resistir el deseo de bajarse y ver ese fenómeno, sin duda que ese hombre tenía mucha razón, puesto que la obra que ustedes han realizado parece increíble.

”Orlando contaba y decía que era en parte obra mía, desde la lucha por la clandestinidad. Yo, de repente, no entendí bien cuando habló de clandestinidad, que fue la primera palabra mencionada; pensé en otra cosa, y es que realmente la construcción de estos contingentes empezó de forma clandestina.

”No era la primera vez que hacíamos un pedraplén. Curiosamente antes de Girón y cuando en la Ciénaga de Zapata quisimos comunicar el territorio firme con la península y con la población que vivía allí, pescadores, carboneros, que antes viajaban en un trencito pequeñito, con algunos motores de línea, que era la única comunicación que teníamos, vimos la necesidad de conectar aquello y surgió la idea de hacer una carretera, ¿pero cómo, si el lodo a veces tenía 10 m? Surgió la idea de utilizar las piedras, no en el mar, sino en aquella ciénaga: los camiones descargaban las piedras, las asentaban, poco a poco se iba creando una base, y después echaban el rocoso y el asfalto. Pero, bueno, se logró comunicar por tres carreteras la zona de Playa Larga y Girón, que todavía se mantiene.

”Aquello no le llamó mucho la atención a la gente, le pareció una carretera normal; sin embargo, resolvieron un gran problema, fue una obra importante.

”Vean qué temprano habíamos hecho tres pedraplenes, pero en tierra y sobre el fango —aquel es un fango donde casi no se puede caminar, porque se entierra la gente—, hicimos aquellas carreteras y los mercenarios en 1961 quisieron utilizarlas, dijeron: ¡Qué buen lugar han hecho estos revolucionarios! ¡Qué buen lugar para desembarcar!; entonces les íbamos cortando las distintas variantes: Trinidad, con la limpieza del Escambray; Isla de la Juventud, por la gran cantidad de fuerzas que acumulamos allí, no fuera que trataran de apoderarse de la isla y crearan una especie de Taiwán allí en ese lugar, muy difícil de reconquistar después, y en Girón los estaban esperando un número de fuerzas, porque en todas las playas del país pusimos pelotones y batallones. Claro que no estaban allí todos los que debían estar en ese momento por algunas dilaciones en el cumplimiento de instrucciones; pero estaban los pelotones allí esperando, y, cuando los conminaron a rendirse, gritaron ¡Patria o Muerte! y abrieron fuego.

”Pero vean la estrategia de ellos: tomar cada uno de aquellos pedraplenes por el largo de la costa y por el lado de tierra; es decir, por el lado donde llegaban a terreno firme del territorio nacional y por el lado donde llegaban a terreno firme al sur de la ciénaga, y por aquellas carreteras que tomarían con un batallón de paracaidistas, con armas antitanques, con apoyo aéreo, penetrar después, enviar tropas y convertir aquello en un lugar inexpugnable.

”Ese era el plan, que les diera tiempo a establecer un gobierno contrarrevolucionario, pedir ayuda a la OEA y a Estados Unidos, y tener tropas extranjeras para liquidar

la Revolución, cosa que habría sido imposible, porque ya entonces teníamos cientos de miles de armas; estaríamos todavía peleando, pero no habrían podido aplastar la Revolución ni aunque hubieran logrado aquel propósito. Pero no les dimos tiempo a nada, a nada; se lucharon sesenta y tantas horas consecutivamente hasta que quedaron dispersos y derrotados, vencidos, los mercenarios.

”Pero empezó por allí, por Girón, la primera idea; ya trasladando esa idea, en una ocasión unimos por un pequeño pedraplén la provincia de Camagüey con cayo Sabinal, pero eran cosas pequeñas todavía.

”Ahora, cuando se habló ya de construir el pedraplén de cayo Coco, allí no se veía el cayo desde la orilla, y empezaron las discusiones y las cosas, se les preguntaron criterios a los científicos, si podría afectar el medio ambiente, todas esas cosas de que aquí se habló hoy, y así se fueron conciliando los criterios, un trazado, más o menos, de cómo debía ser el pedraplén de cayo Coco. Pero no sabíamos cuánto podría costar, entonces buscamos unos pocos camiones, un bulldócer, un cargador, un compañero y le dijimos: Bueno, vamos a ver cuánta piedra hay que utilizar para construir un metro lineal de pedraplén, cuánto combustible, cuántos metros cúbicos de distintas cosas; empieza. Y construyeron un tramo que nos permitió conocer el costo del pedraplén. Realmente, no era mucho, era una cosa accesible para nuestra economía, era mucho menos de lo que se podía imaginar.

”A pesar de todo, cuando surgen ideas nuevas, alguna cosa audaz, como era ese intento de ensanchar la república conquistando un cayo que tenía decenas de

kilómetros de playa, siempre surge también la gente escéptica, los que no creen. Hablé con los compañeros aquellos y les dije: No hablen de este pedraplén no vayan a pensar que estamos locos todos nosotros, ¡no hablen!

”Hicimos los cálculos; después que hicimos los cálculos, dijimos: Vamos a hacerlo. Aumentamos el número de camiones, de buldóceres, de los distintos equipos que ustedes saben que se necesitan para la construcción de un pedraplén, y empezamos clandestinamente a construir el pedraplén. Digo: Esperamos que avance.

”Pero, como les decía, no se veía el otro lado adonde iba a llegar aquello y fue cuando yo pronuncié aquella frase: “Echen piedras y no miren hacia delante.” Claro, era una distancia relativamente grande, pero no tanta, eran 17 km. Y así empezamos a hacer el primer pedraplén, con todos los problemas, con todos los puentes pequeños y después, un puente levadizo, para poder cruzar allí; así empezamos lo que puede llamarse, realmente —aunque ya dije que era pequeño el tramo a recorrer para llegar hasta Sabinal—, la construcción de un pedraplén en el mar.

”Los que hoy van a cayo Coco, visitantes extranjeros, empresarios, turistas, se quedaron asombrados de aquella carretera por el mar. Todo eso estimuló mucho el interés por las inversiones en nuestro país.

”Hoy uno va a aquellos lugares y se queda asombrado, porque el pedraplén siguió y llegó a cayo Guillermo por el oeste; siguió por el este y llegó a Paredón Grande —otra gran playa— de cayo Romano; ya en cayo Coco y en cayo Guillermo están construyendo intensamente, es un lugar bellísimo. Se han resuelto problemas

diferentes como el del agua, primero eran unas zanjas, ahora pusieron una potabilizadora con lo que realmente no cuesta mucho producir un metro cúbico, comparado con lo que paga un turista; pero se está haciendo una conductora con fibra de vidrio, un material especial, que es económico, ligero, que dura 60 años; se adquirió una planta que ahora puede servirnos para otros lugares, y ya este año llegarán a Cayo Guillermo con la conductora de agua. Es decir, fueron problemas importantes que eran verdaderos desafíos que fueron resolviéndose sobre la marcha.

”Así, ya con un poco más de libertad y menos clandestinidad, empezamos a desarrollar la idea de conectar todos estos lugares que podrían conectarse, con lo cual se ensancha el país, porque, ¿qué hacíamos con todos esos cayos, todas esas maravillosas playas si no teníamos comunicación con ellas? Exploramos todos estos lugares del norte, Cayo Frago, Paredón Grande; después Cayo Cruz —otro pedraplén grande en el norte de Camagüey—; también Cobarrubias —en Las Tunas—, y a Puerto Padre, donde hay magníficas playas, lo comunicamos, a través de unos terrenos pantanosos y bajos, con otro pedraplén y construimos allí una carretera. Hasta en Pinar el Río se hizo un pedraplén, y en Trinidad se hizo un pedraplén.

”Pero, sin duda, el desafío más grande, el desafío que asustaba, realmente era este pedraplén de Santa María, hasta que después de analizar bien, después de ver las playas... Porque ese Cayo Santa María es un Varadero, sólo comparable con Varadero. Y conozco otros lugares a los que no puede llegarse, desde luego, por pedraplenes,

como es el cayo Largo del Sur; otros cayos de aquella zona, pero como estos no hay ninguno; y hoy lo vimos, lo comprobamos, pasamos por las dos partes de Ensenachos, estuvimos de nuevo. Ya habíamos estado allí, habíamos llevado equipos de buceo, habíamos revisado la arena, la profundidad de las playas, las características; nosotros personalmente participamos en la exploración de todos esos lugares.

”Así se toma la decisión, ya digo, con discreción, desde luego, porque a poco de empezar entramos en período especial, se nos crea un dilema: ¿Qué hacemos? ¿Nos paramos? Teníamos los hombres, los equipos, el espíritu necesario en la gente; podría faltarnos el combustible, porque fue donde recibimos uno de los golpes más fuertes, entre las distintas necesidades en ese momento, ¿podemos continuar o podemos no continuar? Decidimos continuar.

”Hablamos con el sector del turismo y le dijimos: Miren, aquí lo que nos falta es combustible, si ustedes con sus ingresos pueden garantizarnos el combustible podemos seguir, desde luego, no son grandes las cantidades de combustible que hay que emplear, conocemos bien los detalles de cada una de las materias primas que hay que emplear para hacer obras de este tipo. Conseguimos el combustible y se pudo seguir la construcción, no al ritmo que llevábamos, porque de no haber sido por el período especial y por algún tiempo que nos hizo perder, ya habríamos terminado todo eso, porque marchaba a una velocidad impresionante.

”Después aquí surge la idea del puente, mucho mejor que el puente levadizo. Ese puente es una obra de

ingeniería impresionante, lo veíamos hoy y realmente nos sentíamos orgullosos de lo que estábamos viendo, orgullosos de que nuestro país pudiera hacer una cosa como esa, orgullosos de haber conquistado 14 km de excelentes playas, orgullosos de saber que ahí podremos construir decenas y decenas de instalaciones, miles y miles de habitaciones para el turismo, y que será una fuente de riqueza enorme para nuestro país, gracias a ese pedraplén que ustedes han hecho. Los hijos de ustedes, los nietos de ustedes y los descendientes de ustedes les agradecerán eternamente el esfuerzo que hicieron para llegar hasta ahí, para engrandecer la patria y para enriquecer la patria.

”En el mundo no habrá muchos lugares como ese, se lo puedo asegurar; no habrá playas como esa, lugares tranquilos como ese. Estoy seguro de que un día visitará ese lugar mucha gente, y en un libro de honor tendrán que estar los nombres de todos los hombres y mujeres que participaron en la construcción de la maravilla que es ese pedraplén. Ustedes estarán orgullosos toda la vida de eso y lo recordarán siempre como una de las más grandes proezas que un colectivo de hombres puede llevar a cabo, y llevarlo a cabo de manera ejemplar como lo han llevado ustedes.

”Es tan lindo todo eso que sentimos egoísmo también. No podríamos asegurar si es posible, pero quisiéramos que todas las instalaciones que se hagan ahí sean ciento por ciento cubanas, porque somos los cubanos los que hemos hecho posible eso, somos los cubanos los que hemos conquistado esas playas. Ahora habrá trabajo para muchos construyendo allí y habrá trabajo para

muchos prestando los servicios en ese lugar; y no hemos terminado, porque no estamos seguros todavía si habrá o no que hacer otros pedraplenes por aquí.

”Claro que en este mismo pedraplén hay que completar algunos ramales para ir a determinados lugares a determinados puntos. Se podrá construir un puerto, si se desea, para que nada tenga que ir y venir por patanas, y puedan ir por carretera a llevar el azúcar, las mercancías y las cosas que sean necesarias allí a Cayo Francés, que sería para muchas cosas, entre otras, para uso como puerto. Hemos conquistado un puerto, además.

”Hemos preservado la naturaleza, como decía Orlando, allí donde hay langostas y otras especies útiles para los pescadores; hemos garantizado ciento por ciento la ecología del lugar, hemos cumplido ejemplarmente con ese principio de preservar el medio ambiente. Utilizaremos en provecho del país las bellezas de esos lugares y los haremos mucho más bellos, porque quien vio construir un pedraplén una vez, y después vio construir los hoteles, y luego los vio terminados, sabe la satisfacción y la felicidad que se experimentan cuando esas cosas son posibles, más cuando se tiene en cuenta que eso se ha hecho nada menos que en período especial y la mayor parte con nuestros recursos, casi exclusivamente con nuestros recursos. Como no nos desalentamos frente a las adversidades y a los problemas que se presentaron y hemos sido capaces no solo de resistirlos, sino de hacer obras como estas, que son motivo de admiración y de asombro.

”Millones de personas pasarán por ahí a lo largo del tiempo y millones de personas se asombrarán de lo que

ustedes han hecho, aun cuando no sepan en qué condiciones se ha hecho y en qué difíciles circunstancias económicas se ha hecho, de modo que no son simples palabras, son hechos, hechos grandiosos, dignos de nuestro pueblo, dignos de nuestra historia, dignos de la Campaña de Las Villas; mas no solo de la campaña de Camilo y del Che, sino de la campaña de Máximo Gómez y de Maceo, que tanto lucharon por la independencia de nuestra patria y que tanto lucharon en esta región por el porvenir de nuestro país.

”Pienso que ellos tenían en cuenta que un pueblo libre era capaz de todo. Pienso que ellos también soñaron con cosas como estas que, gracias a la independencia del país y a la Revolución, han podido realizarse, y que se ha realizado para nuestro pueblo, no para otros, porque nuestro pueblo es dueño de cada una de las pulgadas de playa que hay en todos esos cayos, es dueño de todo el espacio, es dueño de esos recursos naturales.

”No se trabajó para otros, se trabajó para ustedes, para los descendientes de ustedes; se trabajó para el pueblo y para los descendientes de nuestro pueblo; se trabajó para garantizar el porvenir del país y las riquezas que necesitamos para vencer el bloqueo, para vencer esas perversas y criminales leyes que se han establecido por parte de la potencia más poderosa del mundo para impedir nuestro desarrollo, para matarnos de hambre.

”Podemos decirle a esa potencia que nuestro pueblo modesto, nuestro pueblo trabajador, valiente, heroico e inteligente es más poderoso, mucho más poderoso que esa potencia, porque los que son capaces de hacer estas

cosas en medio de un bloqueo, están demostrando que son capaces de hacer lo que ningún pueblo del mundo habría podido hacer en estas circunstancias.

”Por ello, ustedes, trabajadoras y trabajadores del contingente Campaña de Las Villas, son merecedores del reconocimiento y de la gratitud de nuestro pueblo. Nunca olvidaremos lo que han hecho y estamos llenos de esperanzas en lo mucho que les falta y podrán hacer en el futuro.

”Los veo jóvenes, los veo saludables y fuertes, los veo llenos de vida y de entusiasmo. Eso nos llena de aliento, eso es un gran estímulo, eso es una gran esperanza para todos nosotros. Como decía ayer en Sancti Spíritus, un pueblo como este, un pueblo que tiene hombres y mujeres como estos, no podrá ser jamás vencido.

”También podemos decir como los CDR: ¡Nuestra historia crecerá! ¡La historia de este contingente crecerá! Seguirá realizando hazañas y proezas, para asombro de esta generación y para asombro de las futuras generaciones que algún día sentirán un infinito orgullo y un infinito respeto por ustedes, como sentimos hoy por los mambises, por los patriotas que han luchado y han caído; como sentimos por los que lucharon para hacer libre nuestra patria, para defender esa libertad y esa independencia, para tener derecho a construir y a conquistar nuestro futuro.

”No importa cuáles eran las dificultades, con una dignidad insuperable seguiremos adelante y seguiremos venciendo.

” ¡Felicidades queridas compañeras y queridos compañeros por lo que han hecho!

”Pido solo que comprendan, por las circunstancias que hemos vivido estos años, el que no haya tenido la oportunidad de venir antes a entregarles la bandera; pero me alegro, porque es mejor abanderar no cuando la obra comienza, sino prácticamente cuando la obra ha sido realizada.

”Ahora, con orden, nos marcharemos. Ni la facultad de impedir los aguaceros, ni la profecía de que iba a caer un aguacero gigantesco; por tanto, les recomiendo que poco a poco, sin correr, nos vayamos retirando.

”Y repito una vez más:

” ¡Socialismo o Muerte!

” ¡Patria o Muerte!

” ¡Venceremos!”.



Fidel concede una entrevista a periodistas en el puente del Canal de los Barcos, 29 de septiembre de 1996.



Imágenes de la entrevista en el Canal de los Barcos



Fidel en el puente del Canal de los Barcos



Con los periodistas en arrecifes de cayo Santa María



Acto de abanderamiento del contingente Campaña de Las Villas



Fidel entrega la bandera al jefe del contingente, Orlando Rodríguez Pérez



José Ángel Yera recibe de manos del Comandante en Jefe la bandera de una de las brigadas



Abanderamiento de una de las brigadas por el Comandante en jefe. Raúl Prida recibe el estandarte



Fidel dirige la palabra a los integrantes del contingente

Carta de Fidel a los constructores

Ciudad de La Habana, 21 de mayo del 2000
Año del 40 aniversario de la decisión de Patria o Muerte

Cd. Orlando Rodríguez Pérez
Jefe del Contingente "Campesino de Las Villas"

Estimado compañero:

Cuando a la vuelta de unos pocos años la cayería norte villacruceña sea una fuente generadora de recursos para nuestro país y decenas de miles de familias de todos los confines del planeta se refieran a Santa María, los Ensenachos y otros cayos de la zona, se estará hablando también de la obra de la Revolución que los integrantes de ese aguerrido Contingente hicieron posible a fuerza de tesón y sacrificio.

Cada etapa vencida en ese imponente proyecto, desde que hace una década volaron las primeras piedras en el mar para iniciar el pedregal que unirá a Caibarién con esa hermosa cayería, representa miles de horas de trabajo consagrado que se expresan en incalculables viajes-camión, en millones de kilómetros recorridos, en cientos de millones de metros cúbicos de piedra y millones de toneladas, en miles de metros cúbicos de hormigón fundido en puentes y obras de fábrica en metros cuadrados de vías asfaltadas, y en el movimiento de tierra comenzado para sembrar de instalaciones turísticas ese paraíso, aún virgen, que nos legó la naturaleza y que conservaremos para beneficio de nuestro pueblo.

La obra por ustedes realizada refleja inequívocamente lo que es capaz el Socialismo. Y algo muy meritorio, lo que le ha dado el calificativo de proeza a cuanto han logrado: lo han alcanzado justo en estos años difíciles de período especial, con escasez, no precisamente de recursos que les han escaseado, sino de espíritu revolucionario, voluntad, iniciativas y eficiencia.

De su combatividad revolucionaria también hemos sido testigos, cuando en octubre del 94 hicieron frente al enemigo que pretendió infiltrarse en la isla grande aprovechando la conexión vital que ustedes crearon.

Todo esto recuerda al hacerlas estas líneas de merecida felicitación en este X aniversario de la fundación del Contingente, como también quiero girar recuerdos de los momentos que pasó entre ustedes hace unos años.

En momentos como los que hoy vive la Patria, enfocada en tenaz batalla de ideas por el regreso de Elán y su familia y en cumplimiento de los postulados del Juramento de Beraguá, llegue a ti y por tu intermedio a todos los miembros del Contingente, nuestra profunda satisfacción por el ejemplo y estímulo que ustedes representan y el deseo de nuevas y mayores dotes por la defensa de la Patria y el Socialismo.

Revolucionariamente,

Carta de Fidel a los constructores, el 21 de mayo de 2000

24 | Proeza histórica

La construcción del pedraplén fue una experiencia extraordinaria, si se tiene en cuenta su longitud a través del mar y la relativamente escasas experiencias y el limitado desarrollo de tecnologías para llevarlo a cabo. Además, su creación permitió el programa de desarrollo turístico soñado para ejecutar en los cayos y playas vírgenes al norte de Villa Clara.

Si a las limitaciones señaladas anteriormente se le añade que la ejecución del plan se realizó en medio de un difícil y complejo período, donde el país se vio bloqueado de manera cruenta por la nación más poderosa del planeta y coincidió también con la desafortunada desaparición del campo socialista y la desintegración de la URSS, resulta fácil comprender que tamaña misión, con toda justificación, pudo ser postergada.

Más no fue así, los programas iniciales, inteligentemente concebidos, recibieron adecuaciones tácticas, pero se mantuvo la estrategia esencial.

Poco a poco, buscando cómo aprovechar bien los recursos disponibles, la obra cumbre avanzó milímetro a

milímetro, asegurando la calidad ejecutiva, y lo que es más importante, sin que decayera el ánimo de los hombres y mujeres que la llevaron a cabo. Ellos se convirtieron en una bandera y en un ejemplo digno a seguir.

Al comenzar las labores en la construcción del pedraplén, se contaba con una brigada, pero era necesario desarrollar otros servicios que asegurarían su labor, por esta razón, los trabajadores inicialmente necesarios fueron en total 120. Al asignarse las dos nuevas brigadas, un grupo de camiones y otros equipos, a la par que se abrían otros frentes de trabajo, como fue la construcción de los puentes, los integrantes del contingente crecieron y, para el 31 de agosto de 1990, eran un total de 237 compañeros, entre dirigentes, técnicos, trabajadores administrativos y de servicios, así como, los obreros que constituían la mayoría de los integrantes del colectivo. De ese total de trabajadores, 14 años después, siguen laborando en el contingente un total de 92.

Los fundadores vivirán en cada piedra de este collar de esperanzas que supieron tejer para hacer crecer al país.

Y para desbordar el orgullo y la satisfacción por haber participado en la creación de este sueño, en la VII edición del Premio Internacional Puente de Alcántara, convocatoria 1998-2000, entre las 36 obras presentadas se concedió Mención Iberoamericana a la obra “Pedraplén Caibarién a Cayo Santa María”, de Cuba. Este importante premio se otorga de manera compartida a la institución promotora, a los autores del proyecto y a las empresas constructoras de la obra premiada.

Según la propia institución, el premio “está destinado a galardonar, dentro del ámbito iberoamericano y con

una periodicidad bienal, la obra pública (construcción o conjunto de construcciones de ingeniería civil) que reúna, a juicio del jurado, mayor importancia cultural, tecnológica, estética, funcional y social, teniendo en cuenta asimismo la calidad técnica y estética y la perfección alcanzada en la ejecución del proyecto”.

De los integrantes del contingente se puede decir mucho, tanto del colectivo en su conjunto como de cada uno en particular; sirvan pues algunos nombres para representarlos a todos:

- Osvaldo Leal Sánchez (el Chino): el chofer que más piedras tiró al mar.

- Alfredo Felipe Gutiérrez: mecánico, autor de decenas de innovaciones importantes que contribuyeron a que el parque de equipos siguiera funcionando.

- Sergio Santana (Pocholo): chofer de rastra que transportó equipos pesados y materiales. Cuando no existían estibadores y debía recoger materiales, se las arreglaba él solo para cargar el equipo.

- Armando Navarro Chiquet: responsable del frente de la cantera. Logró una alta producción y productividad para lograr satisfacer la demanda de materiales de la obra.

- Germán González Barreto (el Gato): operador de buldócer. Se distinguió por la habilidad en el trabajo de la cantera.

- Silvio A. Morffi Reyes (el Niño): artillero, de gran constancia en el trabajo. Sobresalía por las excelentes relaciones humanas con todos sus compañeros.

- Alberto Valdés Reinaldo: carpintero de la brigada de puentes. Desarrolló incontables iniciativas que ahorra-

ban recursos. Su trabajo se reflejó en la calidad de las terminaciones.

- Carlos A. Rodríguez (Cayuco): ayudante de la construcción. Incansable trabajador en las labores que se le asignaron.

- Mario Ibargollín Carpio: albañil. Se destacó por su disciplina y la calidad en los trabajos realizados.

- Carlos Santana Gálvez: contador. Meticuloso en su trabajo.

- Luis Friol Bonachea: cocinero ejemplar, preocupado siempre por ofrecer los alimentos con la mayor calidad a aquellos hombres y mujeres que tan duro laboraron.

El inventario puede ser largo, es demasiado extenso para dejarlo como constancia en estas breves páginas.

Junto a todos ellos, la lista infinita de soñadores que en el Partido, el Poder Popular, en diferentes empresas y organismos, cumpliendo su labor como profesionales, realizaron los estudios y proyectos, aportando sus energías y conocimientos para cumplir los compromisos contraídos.

Todos quedan simbólicamente inscriptos con letras de oro, como antes se hizo con el pincel en las piedras, para dejar constancia de cada objetivo cumplido; solo que ahora, en este libro, no es posible leer sus nombres uno a uno, pero serán por siempre, en la historia que se escribió, integrantes del ejército que libró esta nueva Campaña de Las Villas.

Muchos compañeros nos visitaron durante los años de ejecución de la obra y pudieron apreciar lo que allí se hacía. En una oportunidad, en medio del momento más difícil del período especial, un prestigioso trabajador del

país fue invitado a realizar un recorrido y en un encuentro con los constructores para inaugurar uno de los objetivos concluidos, al evaluar todo aquello, les expresó que se iba con la convicción de que podía apretarse el cinto del pantalón varios huecos más después de conocer lo que ellos habían sido capaces de hacer.

Los años van pasando, esta historia no se puede perder en el tiempo, mucho habrá que escribir y contar, sirva pues este modesto esfuerzo como contribución a ese objetivo y un sencillo homenaje a los que en tiempos tan difíciles fueron ejemplo de voluntad, dignidad y decoro, y demostraron la confianza en la obra mayor que edificamos, la Revolución y el socialismo. Valga también como prueba de que un pueblo así no puede ser vencido y que merece la victoria.

Fidel, cuando ya casi concluía su intervención en el acto de abanderamiento, expresó:

“...y en un libro de honor tendrán que estar los nombres de todos los hombres y mujeres que participaron en la construcción de la maravilla que es ese pedraplén”.

Para rendirles honor hemos escrito este modesto libro, tratando de ajustarnos a los hechos con el mayor rigor. Puede no tener un gran valor literario, pero lo hicimos cantando el himno, con la bandera en las manos y el corazón emocionado, como fue cada uno de los momentos que compartimos con los protagonistas de esta historia.



Trabajadores en el acto de inauguración de uno de los puentes



Vista aérea del pedraplén



Placa de reconocimiento de la UNAICC



Vista desde el mar de Villa Las Brujas en Punta Periquillo



Escultura de los artistas plásticos Rafael Abdala García Touza e Isidro Llano emplazada en cayo Las Brujas



Cabañas de Villa Las Brujas



Vista aérea de Villa Las Brujas en Punta Periquillo



Dársena en Punta Periquillo



Uno de los hoteles construidos en cayo Santa María



Área de estar de un hotel



Habitaciones de un hotel en cayo Santa María



Hotel en cayo Ensenachos



Restaurante del hotel en cayo Ensenachos



Casa Criolla



Vista aérea del Canal de los Barcos



Imágenes de los viales



Conductora de agua a través del puente del Canal de los Barcos



Vista aérea de los edificios de vivienda para los trabajadores en Caibarién



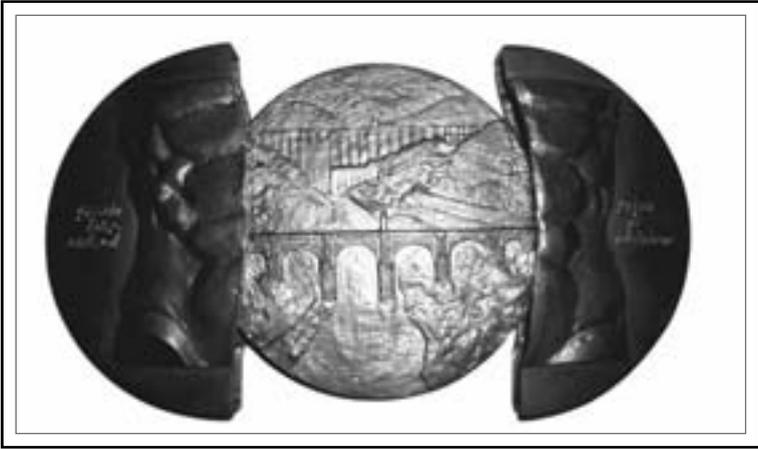
Vista de la coraza de piedras del pedraplén



Vista aérea del viaducto



Fidel comparte con Orlando Rodríguez y otros compañeros, en ocasión de recibir el premio Iberoamericano Puente de Alcántara



Placa por la Mención Iberoamericana del premio Internacional Puente de Alcántara



Mención Iberoamericana del Premio Internacional Puente de Alcántara

| Cronología

1989

12 de septiembre

- Recorre el Comandante en Jefe la cayería norte de Villa Clara. Se decide comenzar el desarrollo turístico por los cayos al este de Caibarién.
- Es asignada la primera brigada con 46 equipos para la construcción del vial.

16 de septiembre

- Comienza la recepción de los equipos asignados para ejecutar la obra.

22 de septiembre

- Concluye la recepción de los equipos de la primera brigada.

26 de septiembre

- Se da inicio a los trabajos para unir cayo Conuco con el litoral de Caibarién.

8 de octubre

- Se produce el empate con cayo Conuco.

- 11 de octubre • Se efectúa el análisis y es aprobada la propuesta de variante por el Comité Ejecutivo del Consejo de Ministros para la construcción del pedraplén de Caibarién a cayo Santa María.
 - Finales de noviembre • Comienza el movimiento de tierra cercano a la costa por donde saldrá el pedraplén.
 - 15 de diciembre • Inicio de la construcción del pedraplén. Se tiran los primeros camiones de piedra al mar.
- 1990**
- 30 de marzo • Se alcanzan 1800 m de pedraplén.
 - 13 de abril • Completados dos kilómetros de pedraplén.
 - Mayo • Se abre un nuevo frente en la cantera de Sierrezuela
 - 21 de mayo • Es aprobado como contingente la brigada Campaña de Las Villas.
 - 20 de junio • Se decide la utilización de una nueva cantera en cayo Las Brujas.
 - 28 de junio • Es asignada una segunda brigada constructora con 56 equipos para trabajar desde Caibarién.
 - 6 de julio • Son recepcionados todos los equipos asignados, con los que se logra alcanzar en los próxi-

- mos días el tiro de 4000 m³ de material.
- Queda organizada la brigada constructora de puentes y se da inicio al primero de estos en el acceso del vial marítimo en la carretera de Yaguajay.
- 16 de julio
- Asignada la tercera brigada para abrir el frente de Las Brujas con 51 equipos. Además de otros seis equipos adicionales.
- 21 de julio
- Arribo a cayo Las Brujas del primer buldócer y otros equipos con los primeros 12 hombres.
- 23 de julio
- Concluye el kilómetro 4 del pedraplén desde Caibarién.
- 26 de julio
- Llegada a cayo Las Brujas de un conjunto de nuevos equipos para comenzar la explotación de la cantera.
- 3 de agosto
- Anclan la patana y la grúa en el Canal de los Barcos para realizar las pruebas de hinca, donde se proyecta la construcción del mayor puente.
- 10 de agosto
- Logrado un nuevo registro en el tiro de material. Se alcanzan 6045 m³.
- 11 de agosto
- Se produce la primera explosión en la cantera de cayo

- Las Brujas. Inicio de la construcción del vial rumbo a Caibarién.
- 13 de agosto • Se le hace llegar a Fidel, por el día del cumpleaños, un álbum con las fotos de lo realizado en los días anteriores.
 - 16 de agosto • Arribo al Canal de los Barcos de los equipos que han de construir el puente.
 - 21 de agosto • Terminado el kilómetro 5 del pedraplén desde Caibarién.
 - 12 de septiembre • Se concluye el kilómetro 6 del pedraplén desde Caibarién.
 - 3 de octubre • Finalizado el primer kilómetro del pedraplén de cayo Las Brujas hacia Caibarién.
 - 6 de octubre • Queda inaugurado el primer campamento en cayo Santa María con capacidad para 100 constructores.
 - 10 de octubre • Se prueba el prototipo de martillo neumático diseñado en el taller René Martínez Tamayo de Caibarién.
 - 17 de octubre • Se inician los trabajos para unir entre sí los cayos para revitalizar la obra y ahorrar recursos en la transportación marítima.
 - 26 de octubre • Concluye el kilómetro 7 desde Caibarién.

- 8 de noviembre • Concluye el primer kilómetro de pedraplén de cayo Las Brujas a cayo Santa María.
- 27 de noviembre • Comienzan los trabajos para rescatar el barco *San Pascual*, construido de hormigón armado.
- 2 de diciembre • Se compromete, el jefe del contingente en la Asamblea Nacional del Poder Popular, a empatar cayo Las Brujas con cayo Santa María el 28 de febrero de 1991.

1991

- 11 de enero • Concluidos, en total, 16 km de pedraplén.
- 28 de enero • Se fabrican 12 martillos neumáticos en el taller René Martínez Tamayo de Caibarién para usarlos en las canteras.
- 31 de enero • Establecido un nuevo récord en el tiro de materiales. Se llegan a alcanzar los 10 562 m³ vertidos entre los dos frentes de trabajo.
- 1ro. de febrero • Terminados, en total, 19 km de pedraplén.
- 15 de febrero • Concluidos ocho kilómetros de pedraplén de Las Brujas a Santa María.

- 22 de febrero
- Quedan empatados por el pedraplén los cayos Las Brujas, Español de Adentro, Enseñachos y Santa María.
 - Ejecutados 12 km de pedraplén en el frente de cayo Las Brujas.
- 24 de febrero
- Se realiza el acto por la unión de los cayos.
 - Concluye el primer puente del pedraplén.
 - Se da terminación al campamento del contingente en el farallón de La Bomba en cayo Las Brujas.
 - Entrega de 192 capacidades de albergue para los constructores de los hoteles por parte de la guerrilla de cayo Santa María.
- 7 de abril
- Visita de Fidel a la provincia. Conoce el estado de los trabajos que se ejecutan en la cayería.
- 20 de abril
- Se concluyen, en total, 26 km de pedraplén.
 - Entrega de la bandera de Vanguardia Nacional al contingente Campaña de Las Villas y a 15 trabajadores destacados.
- 21 de mayo
- Se cumple el primer aniversario del contingente.
 - Construidos, en total, 27,4 km de pedraplén.

- 7 de junio
 - Acuerda la UNAIICC otorgar una placa de reconocimiento a las brigadas constructoras por la calidad en la ejecución de la obra.

- 29 de diciembre
 - Concluyen dos nuevos puentes, ya hay cinco terminados.
 - Recibe el contingente, por segunda ocasión, la bandera de Vanguardia Nacional y se le otorga el sello acreditativo de esa condición a 42 trabajadores.

- 1992**
- 24 de marzo
 - Abanderadas las fuerzas que construyen el puente del Canal de los Barcos.

- De enero al 10 de abril
 - Integración del contingente a las labores de la campaña cafetalera y en las plantaciones de la empresa de cultivos varios de Quemado de Güines.

- 11 de abril
 - Reincorporación del contingente a las actividades constructivas del pedraplén.

- 21 de mayo
 - Se cumple el segundo aniversario del contingente.
 - Terminados 36 km de pedraplén.

- 25 de julio
 - Concluyen el kilómetro 11 desde Caibarién.

- Finalizada la edificación de los 28 pilotes del puente del Canal de los Barcos.
- 26 de diciembre
- Terminados, en total, 17 de los puentes proyectados, entre ellos el correspondiente al del Canal de las Varas en el acceso a la playa de Caibarién.

1993

Abril

- Se financian en divisas los gastos de combustible.

21 de mayo

- Cumplido el tercer aniversario del contingente. Recibe la bandera de honor de la emulación.
- Concluidos 39 km de pedraplén y 19 puentes.

9 de julio

- Obtiene Caibarién la sede del acto provincial por el 26 de Julio.
- Llega la construcción del pedraplén al Canal de los Barcos.
- Alcanzados los 39,7 km de pedraplén.

26 de julio

- Se terminan dos nuevos puentes, con lo que se llega a la cifra de 21.

Diciembre

- Se concluyen un total de 24 puentes.

1994

14 de abril

- Terminado el puente del Canal de los Barcos con 350 m

- de longitud. Al día siguiente se realiza el acto de inauguración.
- 9 de junio
- Recorre el pedraplén el General de Ejército Raúl Castro Ruz.
 - Compromiso del jefe del contingente a empatar en diciembre, si se logran los aseguramientos necesarios.
- Inicios del mes de septiembre
- Se priorizan un conjunto de suministros y otras fuerzas se incorporan para reforzar la obra.
- 15 de octubre
- Desembarco de un grupo de mercenarios por el pedraplén. Asesinato del compañero Arcilio Rodríguez García.
 - Captura de los contrarrevolucionarios.
- 15 de diciembre
- Empate de los dos frentes que construyen el pedraplén, a las 11:32 minutos. Se arriba a los 48 km construidos en la primera etapa.
- 26 de diciembre
- Se efectúa el acto por el empate del pedraplén. Asiste el General de Ejército Raúl Castro Ruz y el Comandante de la Revolución Juan Almeida Bosque.

- Se le entrega al contingente la bandera de proeza laboral y la réplica del yate *Granma*.
- Cierra el año con 30 puentes construidos.

1995

- Diciembre
- Quedan construidos, al final del año, un total de 34 puentes.

1996

- 29 de septiembre
- Recorrido del Comandante en Jefe por el pedraplén. Abanderamiento del contingente y sus brigadas.

1997

- 21 de mayo
- Celebración del séptimo aniversario del contingente.
 - Concluidos 42 puentes.
 - Situada la base caliza a 15 km.
 - En total, desde los incios, han sido tirados al mar un acumulado de 6 250 000 m³ de material.

1998

- 30 de mayo
- Remozado el barco San Pascual.
- 4 de diciembre
- Concluidos los 44 puentes del trazado del pedraplén. Además de los correspondientes a los canales de Las Varas y La Sortija.

1999

26 de julio

- Concluyen la pista del aeropuerto de Las Brujas.

16 de diciembre

- Inauguración del aeropuerto y la terminal aérea de Las Brujas.
- Comienza a prestar servicios al turismo internacional Villa Las Brujas en Punta Periquillo. Cuenta con 24 cabañas.

2000

Marzo

- Inicio de la construcción de la conductora de agua.

21 de mayo

- Finaliza el asfaltado del vial marítimo.

2001

Diciembre

- Termina la construcción del primer hotel Sol Cayo Santa María, con 300 habitaciones.

Marzo

- Concluye la conductora de 62 km² para el abastecimiento de agua.

24 de octubre

- Se inicia el servicio energético por la Central Eléctrica.

2002

Junio

- Da inicio la construcción del segundo hotel Meliá Santa María.

2003

6 de junio

- Comienza a funcionar el Servicentro de Las Brujas.

Septiembre

- Inicio de la construcción del hotel Ensenachos, con 500 habitaciones.

Diciembre

- Finaliza la construcción del segundo hotel Meliá Santa María, con 360 habitaciones.

2004

10 de junio

- Comienza la construcción de los hoteles Dunas 3 y 4, con capacidad para 944 habitaciones.

Febrero

- Inicio de la construcción del hotel La Estrella, con 1 368 habitaciones.

Junio

- Concluye la construcción del hotel Ensenachos, con 506 habitaciones
- Comienza a prestar servicios al turismo internacional la Marina Periquillo.

2008

- Finaliza la construcción de Dunas 3 y 4.
- Inicio de la construcción del hotel Dunas 5, con 559 habitaciones.
- Comienza la construcción del hotel Estrella 2, con 1 332 habitaciones.

2009

- Se inicia la construcción del hotel Punta Madruguilla, con 100 habitaciones.

2010

- Concluye la construcción de los hoteles Punta Madruguilla y Estrella 1.

2011

- Concluye la construcción de los hoteles Dunas 5 y Estrella 2.

Hay en estos momentos 6 413 habitaciones.

Bibliografía

CASTRO RUZ, FIDEL: Carta a los constructores, periódico *Trabajadores*, La Habana, 22 de mayo, 2002.

_____: Discurso pronunciado en el acto de abandamiento del contingente Campaña de Las Villas, Caibarién, Villa Clara, 29 de septiembre de 1996, Versiones taquigráficas del Consejo de Estado, periódico *Granma*, La Habana, 3 de octubre, 1996.

_____: Entrevista concedida a un grupo de periodistas, en su recorrido por la cayería norte de Villa Clara, 29 de septiembre, 1996.

CASTRO RUZ, RAÚL: Intervención en el acto de empate del pedraplén Caibarién-cayo Santa María, Villa Clara, 15 de diciembre, 1994 (grabación transcrita).

ENTREVISTA A: Alcides Arteaga Capote, Santa Clara, 1ro. de enero, 2004.

ENTREVISTA A: Alejandro Carvajal Sánchez, Santa Clara, Villa Clara, 29 de febrero, 2004.

ENTREVISTA A: Alfredo Nieto Dopico, Santa Clara, 31 de diciembre, 2003.

ENTREVISTA A: Ángel Quirós Espinosa, Santa Clara, 25 de agosto, 2003.

ENTREVISTA A: José Yera Sánchez, Caibarién, Villa Clara, 27 de diciembre, 2003.

ENTREVISTA A: Manuel Garay Poch, Santa Clara, 25 de febrero, 2004.

ENTREVISTA A: Modesto Pérez Espinosa, Santa Clara, 2 de marzo, 2004.

ENTREVISTA A: Raúl Felipe Lena Martino, Caibarién, Villa Clara, 27 de diciembre, 2003.

FOLLETO ALMEST: Aspectos generales, Polo Centro, Villa Clara, 2004.

GACETA OFICIAL, Asamblea Nacional del Poder Popular: Ley No. 18 de los límites territoriales, de las provincias y de los municipios, Sección Segunda, del municipio de Caibarién, Artículo 81, La Habana, 27 de noviembre, 1978, p. 539.

GARAY POCH, MANUEL: Apuntes, y recopilación de datos, 19 de septiembre, 2001.

PERIÓDICO GRANMA, 15 de diciembre, 1993.

PERIÓDICO GRANMA, 10 de octubre, 1996.

PERIÓDICO VANGUARDIA, Villa Clara, 3 de agosto, 1988.

_____, 8 y 10 de octubre, 1989.

_____, 11 de octubre, 1989.

_____, 17 de diciembre, 1989.

_____, 17 y 31 de marzo, 1990.

_____, 15 de abril, 1990.

_____, 22 y 23 de junio, 1990.

_____, 7, 12, 17, 18, 22 y 24 de julio, 1990.

_____, 3, 8, 14, 17, 22 y 29 de agosto, 1990.

_____, 19 y 26 de septiembre, 1990.

- _____, 4, 5, 6, y 7 de octubre, 1990.
_____, 2, 7, 9, 17 y 26 de febrero, 1991.
_____, 16 y 23 de abril, 1991.
_____, 21 de mayo, 1991.
_____, 15 de agosto, 1991.
_____, 10 y 31 de diciembre, 1991.
_____, 1ro. de febrero, 1992.
_____, 28 de marzo, 1992.
_____, 11 de abril, 1992.
_____, 30 de mayo, 1992.
_____, 25 de julio, 1992.
_____, 12 de septiembre, 1992.
_____, 5 de diciembre, 1992.
_____, 26 de diciembre, 1992.
_____, 22 de mayo, 1993.
_____, 10 de julio, 1993.
_____, 7 de agosto, 1993.
_____, 23 de octubre, 1993.
_____, 9 de abril, 1994.
_____, 9 y 16 de abril, 1994.
_____, 22 de octubre, 1994.
_____, 17 de diciembre, 1994.
_____, 31 de diciembre, 1994.
_____, 9 de septiembre, 1995.
_____, 11 de mayo, 1996.
_____, 11 de enero, 1997.
_____, 5 de abril, 1997.
_____, 31 de mayo, 1997.
_____, 6 de febrero, 1999.
_____, 21 de agosto, 1999.
_____, 18 y 25 de diciembre, 1999.

REVISTA BOHEMIA, No. 21, año 83, La Habana, 24 de mayo, 1991, pp. 8-12.

REVISTA BOHEMIA, No. 4, año 94, La Habana, 2002.

REVISTA CIMIENTOS, año 3, No. 5, 2002.

REVISTA HABANERA: Instituto Cubano de Amistad con los Pueblos, No. 21, año 6, La Habana, 2001.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS: órgano de los ingenieros de caminos, canales y puertos, Madrid, España, No. 3316, año 139, diciembre, 1992, pp. 9, 11, 13, 14, 17, 26 y 27.

_____, No. 3.410, año 148, Madrid, España, mayo 2001, p. 17.

REVISTA OBRAS: la revista cubana de la construcción, No. 16, año 5, segundo semestre, La Habana, 2002.

.

Índice

Agradecimientos	9
El prólogo que no se escribió	11
01 Los revolucionaros tienen que soñar	15
02 Antecedentes de un sueño	19
03 La idea de unir cayó Fragoso	22
04 Los primeros pasos	25
05 El paraíso reencontrado	28
06 La exploración y la nueva misión	31
07 El gran desafío	39
08 Calentando el brazo	46
09 Propuestas para una gran decisión	51
10 El entorno natural	60
11 Proyectos	79
12 El jefe del contingente	90
13 El inicio de la campaña	93
14 Se forja un contingente	99
15 La isla flotante	103
16 Se abre un nuevo frente	115
17 Dos manos que quieren alcanzarse	128
18 Bajo viento y marea	136

19	La recta final	141
20	Sangre y coraje	145
21	Realidad de un sueño	148
22	Una obra para siempre	158
23	La historia de este contingente crecerá	164
24	Proeza histórica	182
	Cronología	201
	Bibliografía	215

Publicaciones recientes

- *Reflexiones del Comandante en Jefe*. Colección 2009, 2010, 2011 y 2012.
- *La victoria estratégica*. Fidel Castro Ruz, 2010.
- *La contraofensiva estratégica*. Fidel Castro Ruz, 2010.
- *Diario de la guerra 1*. Pedro Álvarez-Tabío, 2010.
- *Diario de la guerra 2*. Heberto Norman Acosta y Pedro Álvarez-Tabío, 2010.
- *Fidel y la religión*. Frei Betto. Colección ALBA Bicentenario, 2010.
- *Misioneros del ALBA*. Pedro de la Oz y Alberto Núñez, 2010.
- *Celia alas y raíces*. Nelsy Babel Gutiérrez y María del Carmen Remigio (compiladoras), 2011.
- *De mi alma un instante*. Poemas y dibujos de Frank País. Armando Gómez Carballo e Ileana Guzmán Cruz (compiladores), 2011.
- *Lucharemos hasta el final*. Cronología 1955. Rolando Dávila Rodríguez, 2011.
- *Fidel Castro ante los desastres naturales. Pensamiento y acción*. Luis Enrique Ramos Guadalupe, 2011.
- *El retorno anunciado*. Heberto Norman Acosta, 2011.
- *La lección del Maestro*. Carmen Castro Porta, 2011.
- *El Moncada, la respuesta necesaria*. Versión ampliada y modificada. Mario Mencía Cobas (Premio Nacional de Historia 2011), 2012.
- *Camilo eternamente presente*. Edimirta Ortega Guzmán y Dunia Ricardo Gámez (compiladoras), 2012.
- *Mártires del desembarco del Granma*. Juan José Soto Valdéspino, 2012.
- *De cara al sol y en lo alto del Turquino*. Carlos M. Marchante Castellanos, 2012.
- *Collar de piedras*. Tomás Cárdenas García y Naida Orozco Sánchez, 2012.
- *Lucharemos hasta el final*. Cronología 1956. Rolando Dávila Rodríguez, 2012.



Estimado lector:

La Oficina de Asuntos Históricos del Consejo de Estado fue creada por Celia Sánchez en 1964, como culminación institucional de la labor que inició durante la guerra para el rescate y conservación del patrimonio documental de la Revolución cubana.

Atesora gran cantidad de originales: fotos, documentos, grabaciones, objetos y prensa clandestina fundamentalmente de la etapa 1952-1959; manuscritos de José Martí, su iconografía y la más numerosa colección de las ediciones príncipe de su obra. Además, brinda servicios de consulta en diferentes soportes, referencias, información a distancia, asesoramiento histórico, reproducción digital, préstamos bibliotecarios y hemerográficos, edición y venta de libros, así como, visitas para apreciar las pinturas murales del artista danés Asger Jorn y del español Carlos Saura.

Bajo el sello editorial **Oficina de Publicaciones del Consejo de Estado** publica libros y folletos sobre la temática de la lucha revolucionaria, con una amplísima producción del pensamiento del Comandante en Jefe y títulos a partir de investigaciones propias y de otros autores. Cuenta con el boletín digital *Revolución*, a disposición del público en el sitio www@siporcuba.it.

Nuestro colectivo acoge con gratitud sus criterios y sugerencias, además de donaciones relacionadas con nuestro fondo patrimonial.

Muchas gracias.