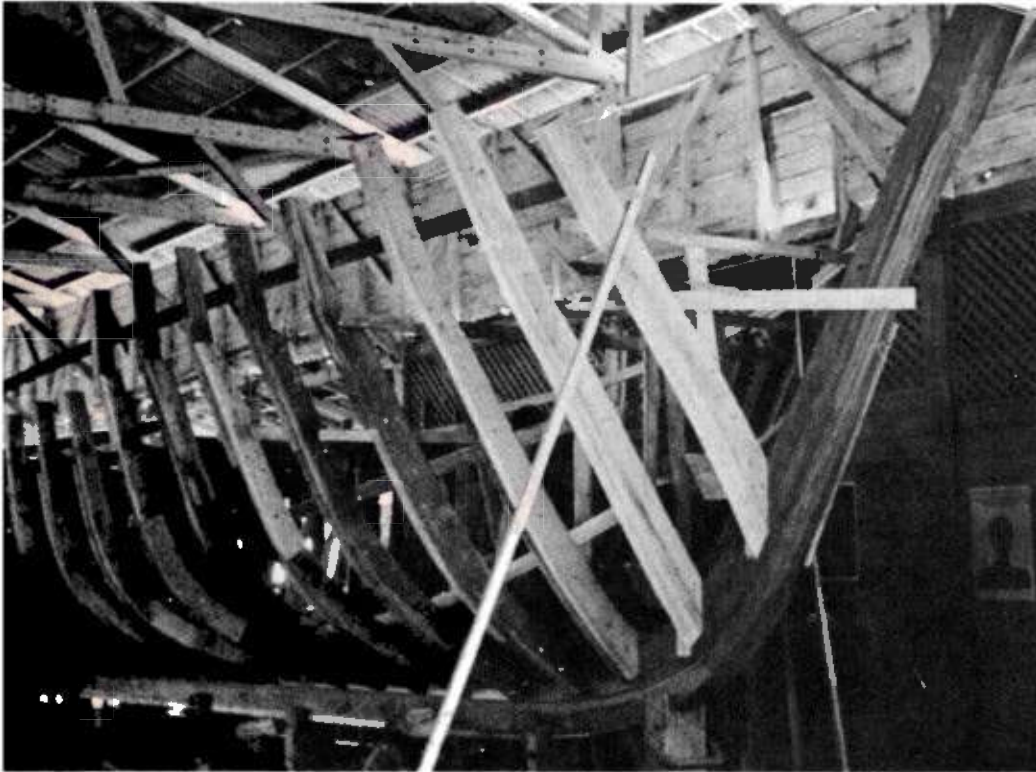
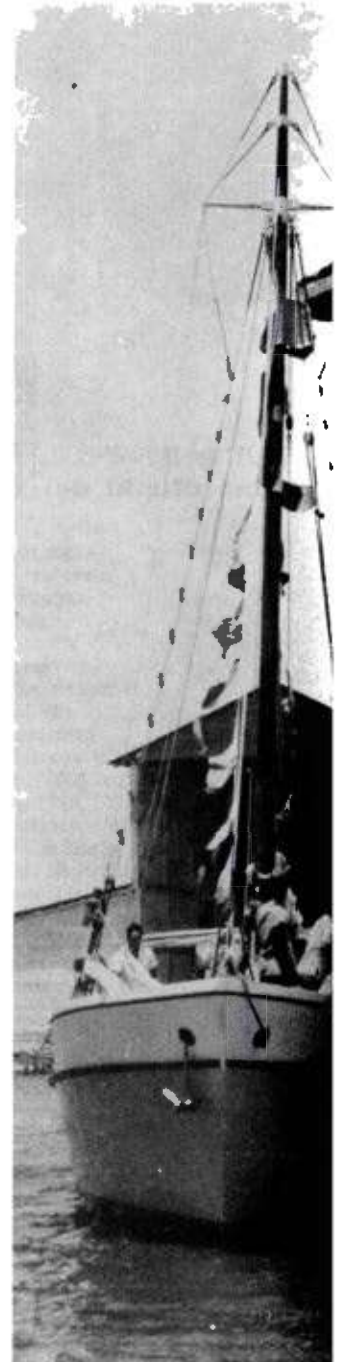


Sobre las ondas teñidas de azul o verdemar, en las inmediaciones de la costa sur de la provincia habanera, por ejemplo, podría lanzarse un día, en gesto romántico y simbólico, una plancha de madera criolla, en la cual las manos de un buen artesano dejaran grabada —a modo de epitafio singular— esta inscripción: “Aquí, en aguas de la plataforma del archipiélago cubano, navegan (que no yacen) los últimos Cayo Largo de madera construidos en nuestro país. Estas embarcaciones, de 60 pies de eslora, fueron todo lo útiles y prácticas que de ellas pudo esperarse. En su momento se comportaron valientemente, rindieron grandes beneficios, a los pescadores y a la nación, y han dejado una honrosa estela de esfuerzo y sacrificio. Fueron (y siguen siendo) unos buenos barcos. Naveguen en paz todos ellos (1965-1972).”

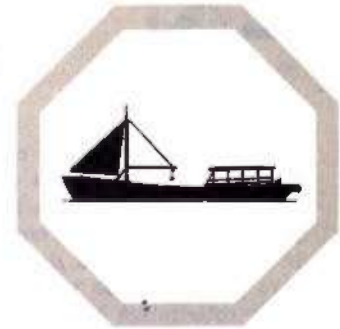


En uno de los picaderos del Astillero Emiliano Sedeño Mayedo, de Nuevitas, descansan la quilla, la roda y las 32 cuadernas del Cayo Largo 193, el último de esta serie que se construirá en Cuba y que estará listo para fines del primer trimestre de 1972

Esta es una foto histórica. Al reverso de ella estaba anotado lo siguiente:
“botadura de un barco langostero tipo Cayo Largo. Lugar: La Coloma, Pinar del Río. Fecha: abril de 1966.”
Era, pues, uno de los primeros de una serie de casi 200 embarcaciones del mismo modelo




el último de los CAYO LARGO




por Jesús Abascal

FOTOS GREGORIO SUAREZ, HERNANDEZ FALCON,
RAFAEL MACIAS, JUAN A. MACHADO, GRANMA,
JUVENTUD REBELDE Y ARCHIVO



1  Después de ejercer el periodismo durante una década, era ésta la primera vez que me asaltaba la idea —original, pero impracticable, desde luego, de entrevistar... a un barco. Tal vez con un poco de imaginación y otro poco de oficio lo hubiera logrado. Pero renuncié a intentarlo. No porque me escaseara la fantasía, precisamente. Es que no hubiera bastado con una sola entrevista... Además, habría necesitado "hablar" con cerca de 200 embarcaciones, disponer de unos cuantos meses para ello y luego enfrascarme en la tarea de escribir un libro con todo ese material. Nada de esto es posible, por ahora. Pero quizás alguien lo intente alguna vez. Para entonces, estas notas serán como un modesto aporte para iniciar la historia completa de una embarcación cubana que jugó un rol significativo en la construcción naval en nuestro país: el modelo **Cayo Largo**...

2  A mediados de octubre pasado, en una tarde húmeda y gris como tantas otras, tuve acceso a la nave de montaje del astillero de Nuevitas, edificado a fines de 1960 a unos metros de lo que fuera el antiguo matadero del lugar, en un barrio conocido entonces por Cantarrana. Allí, en uno de los picaderos, descansaba el esqueleto de una embarcación de madera. Sobre la quilla de ocuje se advertían ya las 32 cuadernas en gelones, ensambladas unas con otras y con los empates cruzados. Al frente de la armazón, donde abundaba el júcaro, el guao de costa, el sabicú y la kambala o madera del Congo, se empinaba desafiante la roda de la nave. Aún no se había comenzado la fase final de su construcción, que es el forrado del casco y el calafateo, pero ya se advertía, por las dimensiones, por la estructura y por el perfil más o menos definido, que aquel era uno de los modelos de barcos comenzados a construir en Cuba después del triunfo de la Revolución. Se trataba, sin duda, de un **Cayo Largo**. Pero todos los que estábamos allí sabíamos, además, que aquél sería el último de la serie, el último **Cayo Largo** de madera que se construiría en el país. ¿Cuál fue el origen de esta embarcación? ¿Cómo y por qué comenzó a fabricarse en Cárdenas? ¿Qué utilidad prestó a los cooperativistas de lo que hoy es la Flota de Plataforma? Y luego, la más evidente de todas las preguntas: ¿por qué no se iba a seguir construyendo en nuestros astilleros? Desde el mismo año 1959 la Revolución comenzó a preocuparse por la industria pesquera y por la construcción naval. Sin muchas pretensiones, pero con eficacia, los carpinteros de ribera fueron iniciando la fabricación de los **Eta** de 25 pies, de los **Sigma** de 33 pies, de los **Cárdenas** de 49 pies, de los **Omicrón** de 50 pies, de los **Ró** de 66 pies, de los **Lambda** de 75 pies... Con excepción de este último modelo, destinado a la pesca en aguas del Golfo, todos los demás iban a cubrir necesidades inmediatas en la pesca de plataforma. En diciembre de 1964, el comandante Fidel Castro se reunió con los cooperativistas de Batabanó y les explicó la importancia que tenía para la economía del país el incremento y desarrollo de la pesca de la langosta, una importante fuente de divisas. En más de un sentido, esta reunión caracterizaba el estilo de trabajo y la dinámica dentro de la Revolución. Por una parte, el Primer Ministro



un producto del estilo de la revolución

discutía personalmente con los pescadores acerca de la necesidad de impulsar un renglón de capturas pesqueras. Y por la otra, esos mismos pescadores hacían sugerencias sobre las características que debían tener las embarcaciones que habrían de construirse a fin de aumentar el número de unidades disponibles para llevar a cabo un programa de pesca más ambicioso. ¿Qué solicitaban los pescadores? Un tipo de embarcación que fuese apropiada para la pesca de plataforma, que no tuviese demasiada eslora y que fuese de poco calado para poder maniobrar con ella en aguas someras y sortear así los cayos por los canalizos que tanto abundan en nuestro archipiélago. Además, habría que tener en cuenta una serie de instalaciones para garantizar el mínimo de comodidades a bordo. El Jefe de la Revolución quedó satisfecho con aquel encuentro y los pescadores también. Entonces se comenzó a trabajar en los astilleros de Cárdenas, de donde salieron los primeros veinte barcos langosteros de 60 pies de eslora, los cuales, por estar diseñados para pescar en los bajos de la zona de Cayo Largo, al sur del litoral cubano, llevaron ese nombre con el cual fueron identificados en lo adelante. (Ver características de dicha embarcación en el cuadro que se inserta en este trabajo.)

3



A partir de 1965, pues, comenzaron a construirse en Cuba los Cayo Largo, y han sido los astilleros de Cárdenas, Santiago de Cuba, Gibara y Cienfuegos los que han asimilado la mayor parte del volumen total de construcción de este versátil modelo. En 1968, en el astillero de Santiago de Cuba, se inició la especialización para elaborar allí piezas estructurales o piezas "de cooperación", como les dieron en llamar a los juegos de cuadernas, quillas, rodas, codastes, espejos de popa, etc., que iban elaborando en serie y enviando a otros astilleros de la Empresa de Astilleros Victoria de Girón, del INP, con el fin de acelerar la construcción de los Cayo Largo en todo el país. Es muy posible que este método de trabajo haya contribuido considerablemente a elevar el número de unidades con que cuenta la serie de este popular modelo en nuestra plataforma, porque lo cierto es que de ningún otro tipo de embarcación ha llegado a construirse la misma cantidad (cerca de 200 unidades).

Aunque el Cayo Largo fue diseñado especialmente para la pesca de la langosta, no ha sido ésta su única función en aguas de la plataforma cubana. Con la adaptación de un balcón popel, un sistema de riego adicional y literas abatibles bajo la toldilla de popa (para tripulantes extras), se ha convertido también en un barco bonitero de excelentes condiciones y como tal ha sido utilizado ventajosamente.

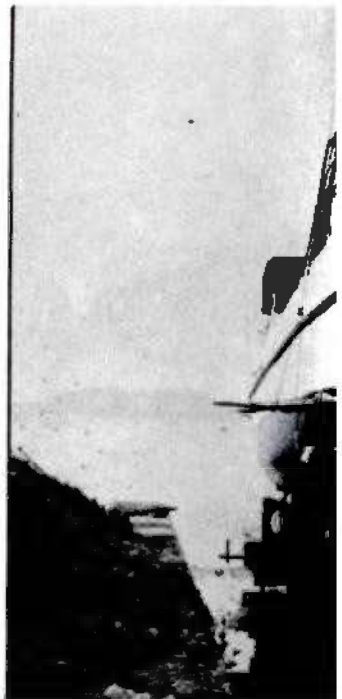
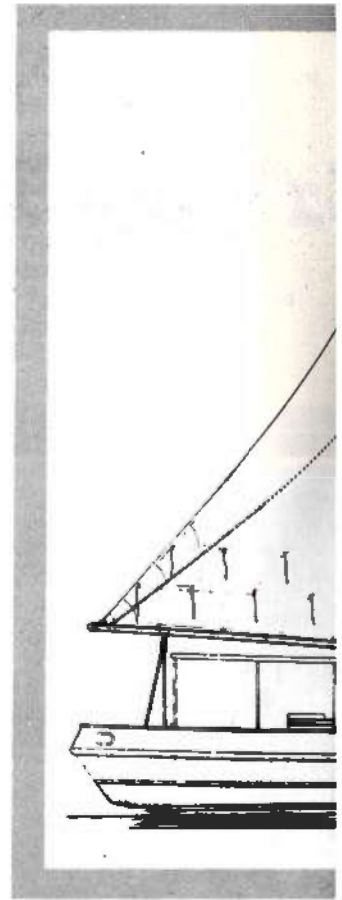
Ha participado eficazmente también en la corrida de la biajaiba, tanto en la captura de esta especie como en la función de enviada, que así llaman nuestros pescadores a los barcos que sirven para la transportación de los productos del mar desde los centros de acopio instalados en los pesqueros hasta los puertos donde se reciben para su ulterior distribución.

Es más que probable, asimismo, que algún que otro Cayo Largo haya contribuido a la pesca de esponjas en la costa sur.

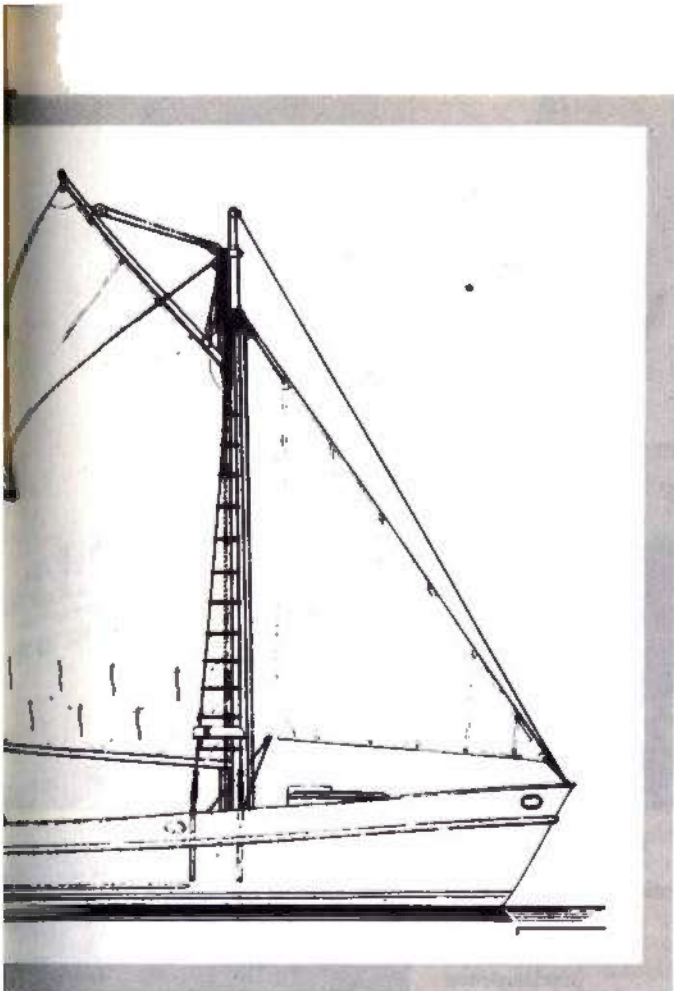
Y hay noticias de que por la zona de Gibara se han hecho experiencias con este tipo de embarcación para la pesca de atún con palangre.

Sin contar que también al Cayo Largo le ha correspondido la tarea de transportar "palos" para la construcción de las jaulas que se emplean en la captura de la langosta.

Todo estos elementos, pues, reafirman la versatilidad de dicha embarcación y permiten enriquecer el afortunado expediente que en la historia de la construcción naval cubana y de la pesca de plataforma tiene ya acreditado este popular modelo de barco criollo, producto legítimo de nuestra etapa revolucionaria.



Uno de nuestros Cayo Largo fue a dar a las costas de Guinea como parte de un plan de ayuda técnica pesquera brindada por nuestro país. En Conakry fue "bautizado" con el simbólico nombre de Teguré, que en lengua zuzé significa el invencible



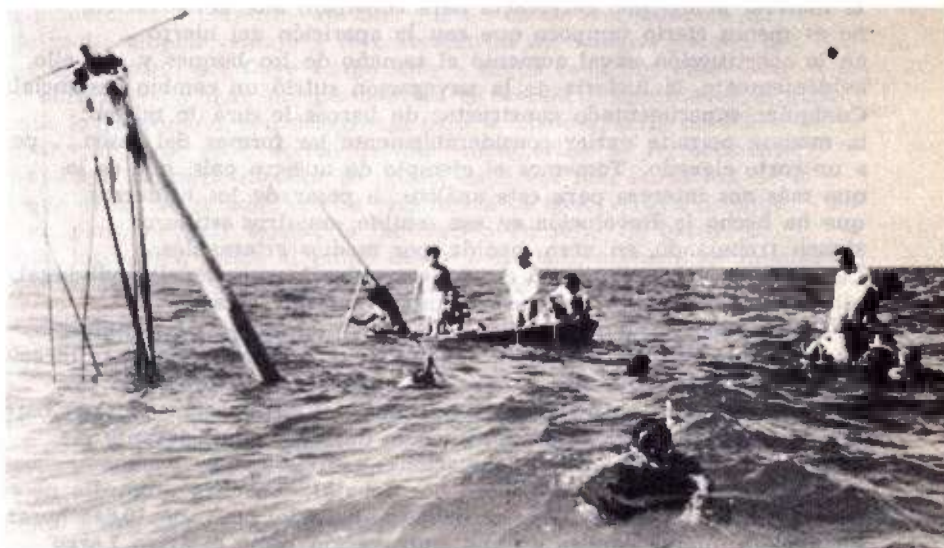
En los archivos de la Empresa de Astilleros **Victoria de Girón** se conserva este plano del primer anteproyecto para el modelo del **Cayo Largo** de madera que, en los meses posteriores, sólo sufrió algunas modificaciones



Un grupo de jóvenes guineanos, alumnos de la Escuela de Enseñanza Marítima de Conakry, sonríen entusiasmados con los resultados de un lance de chinchorro llevado a cabo, bajo la orientación de técnicos cubanos, desde el **Cayo Largo Teguéré** que les sirve de barco-escuela desde diciembre de 1969



En mayo de 1970 tuvo lugar una cobarde agresión de mercenarios apátridas contra 11 sencillos pescadores de Caibarién. Dos embarcaciones del tipo **Cayo Largo**, el **Plataforma Uno** y el **Plataforma Dos**, fueron hundidas en la piratesca acción. El 27 de noviembre del mismo año los propios pescadores de Caibarién iniciaron exitosamente el rescate de uno de los **Cayo Largo**, cuyo mástil asoma del agua en esta histórica foto

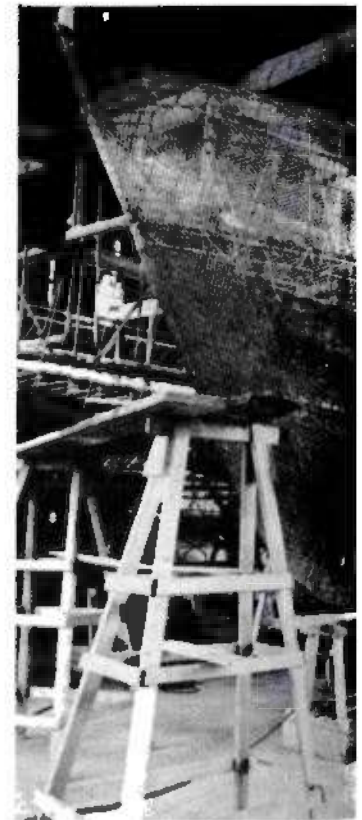



características del cayo largo

Embarcación de madera de 60 pies 2 pulgadas de eslora (18.34 m), con una manga de 14 pies once pulgadas (4.56 m) y un calado de 4 pies (1.24 m). Navega a motor (se han empleado los 3-D-6 soviéticos de 150 BHP, con reductor a la hélice de 2:1 y 3:1; varios de fabricación china, con 85 BHP; y los Volvo-Penta suecos, de 117 BHP con reductor 3:1, lo que le permite una velocidad promedio de 8.5 nudos. Arbolado con un alto mástil, el Cayo Largo emplea una vela auxiliar cangreja y también un foque. Su autonomía es de 600 millas. Desplaza 38 TM. Dispone de una nevera con capacidad de 6 metros cúbicos y de un tanque vivero con capacidad promedio de 8 metros cúbicos. Su tripulación, para la pesca de langostas y otras especies, es de 8 hombres, salvo cuando la embarcación se ha adaptado para la captura del bonito (con balcón a popa y sistema de riego), que exige la incorporación de tres hombres más que se instalan en literas abatibles bajo la toldilla de popa. Diseñado originalmente para pescar en los bajos de Cayo Largo (de ahí su nombre), este modelo comenzó a fabricarse en el astillero de Cárdenas en 1965, donde se construyeron los veinte primeros de una serie de cerca de 200 embarcaciones en total.



El Plataforma Uno, rescatado al mar, comienza a ser reparado convenientemente. Habría de ser este Cayo Largo, precisamente, convertido ya en todo un símbolo, el barco destinado a servir de insignia a la recién creada y ya pujante Columna Juvenil del Mar



4  Bien —se preguntará el lector—, entonces ¿por qué un barco con semejantes características debe dejarse de construir? Ah, ya esto es otra cosa... Porque hay argumentos de peso (y de pesos) que explican la desaparición de los Cayo Largo en las naves de los astilleros cubanos.

Si bien la madera ha sido siempre —recuérdese que el hombre debió flotar sobre las aguas, por primera vez, sobre un tronco de árbol— la materia prima por excelencia para construir una embarcación, no es menos cierto tampoco que con la aparición del hierro en la construcción naval aumentó el tamaño de los buques y con ello, evidentemente, la historia de la navegación sufrió un cambio sustancial. Cualquiera experimentado constructor de barcos le dirá lo mismo: la madera permite variar considerablemente las formas del casco... pero a un costo elevado. Tomemos el ejemplo de nuestro país, que es lo que más nos interesa para este análisis: a pesar de los esfuerzos que ha hecho la Revolución en ese sentido, nuestros astilleros siguen trabajando, en gran medida, por medios artesanales. La construcción de un barco de madera exige la experiencia individual, altamente calificada y hasta cierto punto bastante escasa, de los carpinteros de ribera. En el Boletín Informativo de la Empresa de Astilleros Victoria de Girón, del INP (No. 1, julio de 1971), se ofrecieron datos como éste: "Durante el año 1970 empleamos un promedio de 448 días naturales entre las fechas de inicio y terminación de cada barco del tipo Cayo Largo". El costo promedio de todos ellos, durante ese año, fue de \$8,318.97 (diez embarcaciones estuvieron por encima de ese promedio y seis estuvieron por debajo). La cifra promedio necesaria para producir un Cayo Largo de madera, ha sido, pues, de 10,644 horas/hombre. La madera que se emplea en una embarcación como el Cayo Largo

nuevo ropaje para el **cayo largo**



En junio de 1971 se comenzó a construir en el Astillero Chullima, en el río Almendares, el primer barco costero de ferrocemento para nuestra flota de plataforma.

Este modelo, de 53 pies, marcaría la transición entre la madera y un material poco frecuente en las construcciones navales en Cuba

requiere características muy especiales, de excepcional calidad y dureza, y debe estar sometida a cuidados extremos desde que se tala el árbol hasta que se cura y elabora posteriormente. Los forros del casco deben ser de algunas especies de pino... Las cubiertas también exigen pino, y las quillas deben ser de júcaro o cualquier otra madera dura... Todo esto encarece notablemente el costo de fabricación de este tipo de barco.

En 1968 se dio fin a El Cocal, primer barco de acero construido totalmente en Cuba. Destinado al transporte de productos refrigerados, contaba 153 pies de eslora, 28 pies de manga y 712 toneladas de desplazamiento. A fines de 1970 se terminó la construcción del primer Cayo Largo de acero y, en los comienzos de 1971, estuvo listo el segundo de una serie de cuatro programados en total.

Ahora bien, ¿será el acero la materia prima lógica para sustituir a la madera en el caso de un tipo de embarcación como el **Cayo Largo**, de eficacia indiscutible para la pesca en aguas de nuestra plataforma?

Desde el punto de vista económico, en cuanto a los costos de producción, no parece ser mucho más barato, aunque sea de mayor tonelaje y alcance mayor velocidad con el mismo motor que el modelo de madera. Además, no se trata solamente de costos de producción, de tiempo de fabricación, de escasez de personal calificado... Se trata de costos de mantenimiento. Un **Cayo Largo** debe subir a dique dos veces por año, en una operación que toma diez días como promedio. Y está el problema de la pintura, del calafate y de las reparaciones menores en el casco...

¿Hay alguna solución, pues, a todas estas dificultades que presenta actualmente la construcción del **Cayo Largo** de madera? La respuesta es sí. Y la materia prima que sustituirá a la madera será el ferrocemento. ¿Por qué?

Hay muchos argumentos a favor. Este material, que no es nuevo en la construcción de barcos ni nada por el estilo, permite reducir considerablemente el costo de producción. Frente a la madera, que es cara y que tenemos que importarla de Africa y de la Unión Soviética, están el cemento, los alambrones o cabillas y la arena sílice, todo lo cual lo podemos producir en nuestro país a un costo más bajo. Por otra parte, la mano de obra que se requiere para construir una embarcación de ferrocemento no tiene que ser tan calificada, de modo que basta con un mínimo de entrenamiento para aprender el sencillo ensamblaje de la estructura de alambrones y mallas metálicas, así como el proceso posterior de revestimiento con mortero, cuya aplicación no exige mucho tiempo de aprendizaje por parte de un obrero no calificado.

Al ferrocemento no lo ataca la corrosión, como al acero; ni lo ataca la broma, como a la madera. Esto permite vaticinar que en el aprovechamiento de varadero le saque amplia ventaja a la embarcación de madera, porque se supone que el sustituto del **Cayo Largo** suba a dique cada dos años —en situaciones normales— y que sólo permanezca en varadero durante cinco días. De modo que la proporción, con desventaja para la madera, sería de 8 a 1. En cuanto al tiempo de construcción de una embarcación de ferrocemento, semejante al **Cayo Largo** de madera, se reduce cada vez más en virtud de la existencia que día a día se adquiere en esta nueva técnica, y cuyo dominio permitirá, en plazo no muy lejano, la fabricación en serie de barcos de ferrocemento, los cuales, desde el punto de vista náutico, ofrecen las mismas ventajas —o tal vez más— al pescador de plataforma.

5



Esta ha sido, sucintamente relatada, la trayectoria del **Cayo Largo** desde su hermoso y simbólico origen hasta su inevitable sustitución. Para no herir la modestia del autor de la frase, omitiré aquí su nombre; pero me permito, en cambio, transcribir textualmente la expresión que empleó para enjuiciar esta singular embarcación: "A pesar de todo esto, el **Cayo Largo** no ha sido derrotado y su concepción, sin duda alguna, es la de un barco triunfador..."

¿No sería éste, acaso, su más digno epitafio?