

A BORDO HAY TENSION: TODO EL BARCO PARECE UN HERVIDERO DE TRABAJO. EN EL ESTRECHO MUELLE, DOS CAMIONES DESCARGAN SIMULTANEAMENTE. ES LA TARDE DEL 24 DE AGOSTO DE 1977: UNA TARDE HUMEDA, A PESAR DEL SOL, QUE NO PARECE DE VERANO. Y ES QUE ESTA A PUNTO DE COMENZAR...

## ... LA BATALLA DE LOS CIENTO DIAS

por Pedro Morales / fotos Bonilla Alcántara



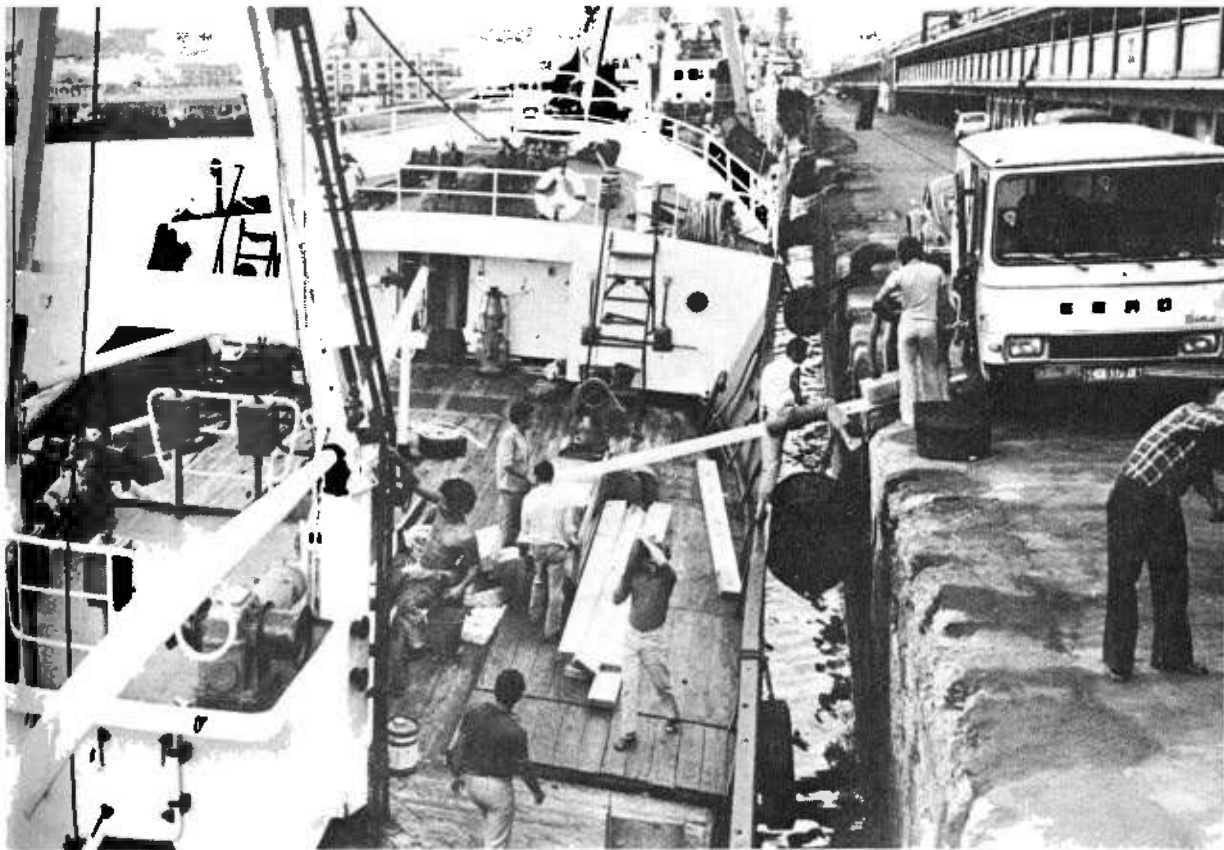
La gente que nos recibe a bordo no parece que va a iniciar una larga y agotadora campaña de 140 días de duración en aguas del Atlántico oriental. No vemos un solo rostro preocupado y triste. En el atunero *Arigua* —porque, como el lector comprenderá, no se trata aquí de la descripción de una batalla con armas de fuego—, el enorme cúmulo de tareas que habrá que realizar en este último día en puerto, en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, parece que sirve para estimular la alegría y el entusiasmo. De los dos camiones en el muelle y junto al buque, uno descarga cientos y cientos de cajas de carnada que van a parar a la bodega refrigerada de proa; el otro, mayor aún, ha traído víveres, ropas, piezas de repuesto, colchones nuevos para los camarotes, medicinas, repuestos para los artes de pesca y no sé cuantas cosas más. En la sala de máquinas se realizan las pruebas y mediciones finales; en los estrechos pasillos, entre los compresores, los generadores y el motor principal, el jefe de máquinas, oficiales y ayudantes no dejan un aspecto por comprobar. En el salón de estar el médico se reúne con el enfermero de a bordo y repite una y otra vez sus instrucciones, que parecen confundirse con la voz del radiotelegrafista junto a su trasmisor: "...hola, hoolaa... 1, 2, 3, probann..." Hacia la proa, en la cubierta principal, alrededor de la maquinilla de levar el palangre, parte de la marinería ha comenzado ya a realizar un inventario del arte, a colocar los paquetes con la línea madre en un sitio desde donde después se le inspeccionará uno a uno. Ni el cocinero o su ayudante descansan: ya han comenzado a confeccionar una merienda. Y mientras, el capitán, Barroso, se mueve de un lado a otro con la agilidad propia de un marino de su temple: aquí da una orden, luego alerta a un oficial, baja a máquinas o sube al puente; de manera que si uno pregunta por él, en cualquier parte, escucha sólo una respuesta: "Ahora mismito estaba aquí..."

A las 5 de la tarde, por fin, se produce la junta de salida. Es en el salón de estar y están presentes todos los jefes de buques de la base de Las Palmas, con Gómez Pena al frente; por supuesto, el capitán del barco y los oficiales de cubierta y máquina; los secretarios del comité del Partido, la UJC y la sección sindical de a bordo; el médico, el capacitador y otros funcionarios de la base. Cada uno de ellos deberá informar, ordenadamente, del estado de su sector en el momento de la salida. Quien más tiempo ocupa es el director del Departamento Técnico: el *Arigua* recién ha salido de dique, donde sufrió una reparación en el eje de cola y una limpieza y pintura de casco; pero Raúl informa de muchas cosas más: del estado del motor principal, de los generadores, de las plantas auxiliares, del sistema de refrigeración, de algunos de los problemas eléctricos resueltos, del mantenimiento que se realizó sobre los winches de proa y la maquinilla de leva; además, resalta con énfasis el magnífico estado de la destiladora de agua dulce. Luego, en un caleidoscopio técnico indescriptible, se habla de extinguidores o de quemadores de cocina, de trajes de protección para la faena de pesca o de detergentes para la limpieza de la cubierta, de la calidad de la carnada, del estado de las tuberías para la conducción del amoníaco de refrigeración, del horario de clases para la tripulación en los días de campaña (aquí todo el mundo estudia), de la correspondencia y piezas de repuesto que se llevan para otros barcos que están en la zona...

De manera que cuando Gómez Pena da por terminada la reunión, todo queda listo para que a las 8 de la noche el *Arigua* salga a hacer su última prueba de máquinas —recuerde el lector que el buque había sufrido una reparación en el eje de cola—, e inmediatamente después comience la batalla: una batalla contra el tiempo y los elementos naturales, una lucha contra el



Arriba: Antes de zarpar, un buen chequeo médico a los tripulantes



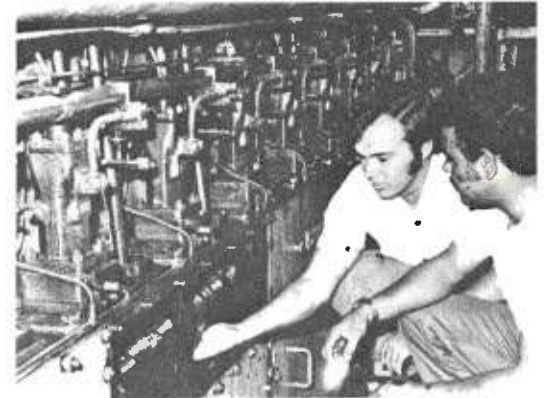
*El Arigua, aún junto al muelle, en las labores de avituallamiento*



*Apenas ha comenzado la navegación y ya se inician las labores de puesta a punto del arte*



*Aurelio Barroso, capitán del Arigua, sin dudas el mejor productor de la FAC en lo que va de año*



*Cosme Barroso y su primera campaña como jefe de máquinas*

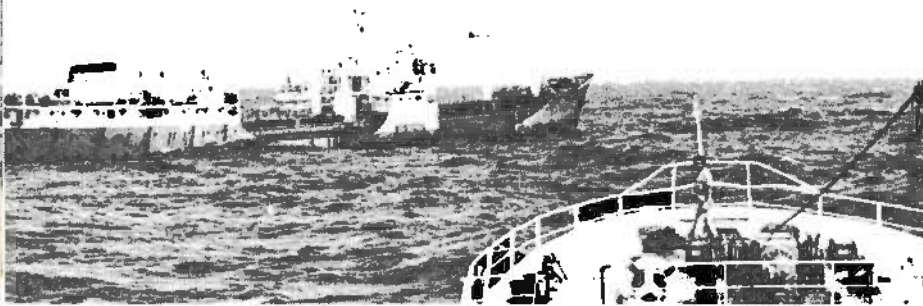
azar y la improvisación, que sólo terminará cuando se haya cumplido una meta y un propósito. De sol a sol, un día tras otro, sin domingos o días festivos, los 38 de a bordo tendrán siempre una tarea por realizar: cuando unos descansen, otros estarán en la brega, en la guardia de puente o de máquinas, en la sala de refrigeración, levando o calando el arte, hasta completar 100 días efectivos de pesca, 100 "palangrazos" en búsqueda del preciado túnido.

#### **SEMBLANZA DE UN CAPITAN**

Aurelio Barroso Infanzón tiene una experiencia de 16 años en la flota pesquera y de algo más de 4 años de capitán de la Flota Atunera de Cuba; y todo ello a pesar de sus 34 años de edad. Esto, por sí sólo, bastaría para dar una idea de la calidad de Barroso como marino y como pescador; y sin embargo, puede decirse mucho más. Barroso tenía 15 años cuando se incorporó a una de las escuelas de pesca fundadas por la Revolución en Varadero: una escuela para formar pescadores de bajura. Su aprovechamiento

*Las primeras capturas a bordo del Arigua*

*La primera caída a bordo del Arigua, un barco que aún no cuenta con el sistema winder*



*Encuentro en alta mar con un buque soviético. Poco después, aborderíamos al Alecrín...*

escolar y su disciplina ante el trabajo le valió para que pasara posteriormente a la Escuela de Capacitación Pesquera del Río Almendares, un plantel de nivel medio; poco después fue llamado para formar parte de una de las cinco tripulaciones de la recién fundada Flota Cubana de Pesca. En los SRT navegó por primera vez, junto a los asesores soviéticos. Comenzó como marinero, cuando las condiciones de nuestro desarrollo exigían que el marino se ocupara tanto de calar el palangre como de llevarlo pocas horas después —actualmente estas labores están separadas—, y en aquellas condiciones demostró ser capaz de trabajar como pocos; era al mismo tiempo observador y estudioso, de manera que no pasó mucho tiempo y fue ascendido a contra maestre; luego su progreso se medía por campañas, hasta que por fin, en 1972, realizó su primera travesía como capitán.

Barroso, además, es un pescador nato, un pescador por excelencia; su vida es la pesca; si una noche el barco debe quedar fondeado, Barroso va a la popa y desde allí se divierte lanzando un avío improvisado al agua; quien pescó en su última campaña más de 200 toneladas de grandes túnidos —una cifra algo difícil de alcanzar en un palangrero—, no le importa ahora sentir entre sus callosas manos la suave “fusilada” de cualquier pequeño pez bentónico. Y cuando regresa a La Habana, de vacaciones, entre sus entretenimientos está el de ir allí al litoral del este capitalino para desde la costa lanzar sus cordeles en pos de un pargo o una rabirrubia. Sencillo por naturaleza, exigente cuando debe serlo, agudo siempre en sus juicios, este joven capitán de larga experiencia conoce, por así decir, cada metro del mar donde ha pescado.

El plan de la campaña que comienza está trazado ya cuando de madrugada abandonamos Las Palmas rumbo al Cabo Blanco. En esta zona el *Arigua* debe tomar combustible de uno de los petroleros que allí dan servicio a los arrastreros soviéticos; después, al sur de Cabo Verde, donde debe hacerse parte de la campaña, y luego navegar hasta el Golfo de Guinea, desde donde hay noticias de que “la cosa marcha bien”. Sin embargo, 48 horas después de la salida es necesario introducir un cambio: deberá mantenerse a la altura de Cabo Blanco por lo menos 3 días más, hasta que arribe el petrolero. Los días de navegación, hasta ese momento, no han sido nada tranquilos. Por un



*El mismo día de nuestro arribo al Alecrín somos testigos de magníficas capturas*



←

**Un instante donde la precisión es de vital importancia para que no escape el pez...**

lado, una "marejadilla" —según el parte del observatorio español— que cuando golpea contra la proa levanta enormes cortinas de agua que luego corren por toda la cubierta inferior; mucho aire, viento, diría yo, y frío. Por el otro, la tensión de la espera: todos ya quieren pescar. Hasta ese día y desde el momento de la salida se ha mantenido un trabajo marinerío continuo; de la mañana a bien entrada la tarde toda la cubierta parece un hervidero, atareados como están todos preparando y poniendo a punto el palangre. Como el atunero no está equipado aún con el winder, el arte se separa en secciones (paquetes) de línea madre, a cada una de las cuales se le incorporarán 6 avíos con el anzuelo. Cada palangre contiene alrededor de 400 paquetes, de manera que cuando quede en el agua habrán en el mar no menos de 2 400 anzuelos. El arte, además, contiene las boyas, las radioboyas y las lámparas, cada una con un fin determinado: las boyas para mantenerlo profundo sólo en la medida en que uno lo desee; las radioboyas para poder localizarlo, mediante las señales de radio que emiten, en caso necesario; y las lámparas para visualizarlo de noche con mayor facilidad.

El primer cambio se produce después de una comunicación radiotelefónica entre Barroso y el jefe de zona de la FAC, Jiménez. ¿No sería bueno calar allí mismo, frente a Cabo Blanco? Es posible que el atún se esté moviendo por aquellas aguas del Atlántico centro oriental. Es verdad que la mar no es buena, que la marinería se empapará hasta los huesos a la hora de levantar la pesca; pero también es cierto que la mar no siempre está así y "una calada se hace como quiera".

Así que de pronto todo cambia a bordo del *Arigua*. Se acelera al máximo la preparación del arte; se inicia el traslado de los paquetes, las boyas, etcétera, hacia la proa, por donde serán lanzados. Y no sólo la marinería, sino hasta los oficiales de cubierta y de máquina que no estén de guardia —con la eterna presencia de Barroso— colaboran ahora en la tarea. Todo debe quedar listo para que el 1.º de septiembre el *Arigua* cale su primer "palangrazo".



#### ATUNES Y MAREJADAS

A las 4 de la mañana del día 1.º, comienza la calada del palangre. Uno a uno, los paquetes con el "brand" o línea madre —con el barco en marcha— van desplazándose hacia el mar; sentado al carril por donde bajan los paquetes, un hombre va encarnando los anzuelos a medida que va empatándolos al "brand"; frente a él, del otro lado del carril, otro hombre debe enganchar las boyas; otros tres tripulantes trabajan en esta operación: dos poniendo o ensartando las puntas de los paquetes —para que todos queden unidos punta con punta hasta formar una unidad— y el electricista, que se encarga de acondicionar y colocar las radioboyas. Esta tarea la realizan los oficiales, los ayudantes de máquina y parte de la marinería, aquella que luego no tendrá que laborar en la leva del arte. La operación requiere, sobre todo, precisión, pues la línea madre va desplazándose hacia el mar a la misma velocidad con que el buque marcha. Si el que está encarnando pierde tiempo, pues será ese un avío menos que va al agua, una posibilidad menos de pescar un túnido... La operación de esta primera calada demoró nada menos que 6 horas, y ello a pesar de que sólo se calaron 380 de las 400 y tantas secciones con que cuenta el palangre. Se decidió que se calarían menos secciones por dos razones: la primera, la marejada; la segunda, se trataba, ante todo, de una prueba.

A las 11 de la mañana, pues, salía despedida hacia el mar la última boya del palangre, con una banderola atada al extremo de una vara para mantener localizado el arte. Ahora debía esperarse no menos de tres horas para comenzar la leva; tres horas en las que el barco parece "dormido", con la sola interrupción de la llamada al comedor.

Entonces aprovechamos la oportunidad para conversar con algunos de los tripulantes, especialmente de la marinería. Al primero que encontramos es a Guillermo Barrios Torres, oriental ("Aquí casi todos los marineros somos orientales."), quien antes de ser pescador había cumplimentado sus 3 años de servicio militar.

—Cuando me desmovilizaron, me propusieron venir a trabajar a bordo de los barcos. En mi vida había estado a bordo de ninguno; sin embargo, el mar me atraía. En el ejército pude aprender algo de mecánica y soldadura, y aquí ello me ha sido muy útil a pesar de mi cargo de marinerío. Ya me vio usted: cuando hubo necesidad de reparar la baranda en el sobrepunte,





Los barcos equipados con el sistema winder poseen a popa 8 tanques, que es donde se va adujando la línea madre →

el capitán me llamó a mí y no a otro. El trabajo con el palangre me gusta... sí, tiene emoción eso de sentir en la mano un atún de 60 kilos o más.

Guillermo es locuaz; uno de esos jóvenes que siempre están sonrientes. En esto se parece mucho a Francisco Soria Fortún, a quien cuando le pregunto: "¿Eres tú el famoso Soria?", me responde, rápido y sonriente:

—Aquí todos somos famosos, depende de cómo se mire y depende del día. Hay veces que me cogen a mí para el "trajín", otras veces a otro, y así...

Pedro Mackenzie y Juan Pérez Pérez también son de las provincias orientales. Pérez Pérez me explica:

—Yo tampoco tengo una tradición marinera, como dicen ustedes. En mi familia no habían pescadores; sin embargo, a mí la pesca me gusta. Lo peor de esta profesión es el tiempo que hay que estar en el mar, alejado de los familiares, alejado de la tierra. Pero, ¿qué se le va a hacer? Ya vendrán tiempos mejores.

Por fin, a las 2 y media de la tarde el capitán da la orden para iniciar la leva del palangre. Nos situamos en el sobrepunte, desde donde esperamos observar mejor la maniobra; a mi lado está Rafael Galván Vidal, primer oficial del *Alecrín*, de quien Gómez Pena me dijera aún en el puerto de Las Palmas: "Ahí tienes a un capitán en potencia. Seriedad, conocimientos y responsabilidad le sobran para ello." Rafael me va explicando la maniobra: "Ahora nos acercaremos a la banderola, que es el final del palangre, y por ahí comenzaremos." Junto a la maquinilla de proa, la maquinilla que sirve para recoger el arte e irlo enrollando nuevamente en secciones, se sitúan los marineros. Desde la proa, Félix Toledano lanza un grampín a la banderola y la cobra; Esteban González y Francisco Quijalo la suben por la banda de estribor. Con el barco en marcha, paralelo al arte, comienza la leva. La marejada—"marejadilla" según el observatorio español— continúa. Un bandazo tras otro. Me parece imposible que aquellos hombres puedan permanecer allí en la cubierta de pesca manipulando con tanta precisión el palangre. Cuando aparece el primer anzuelo, el mar da un golpe de proa tremendo y empapa la cubierta. ¡Y para aquellos tripulantes es la cosa más natural del mundo! Por suerte, los trajes protectores impiden que el agua les llegue a la piel; pero, así y todo, con tal movimiento y tal mar, sólo hombres de esa naturaleza y esa experiencia pueden trabajar en esas circunstancias.

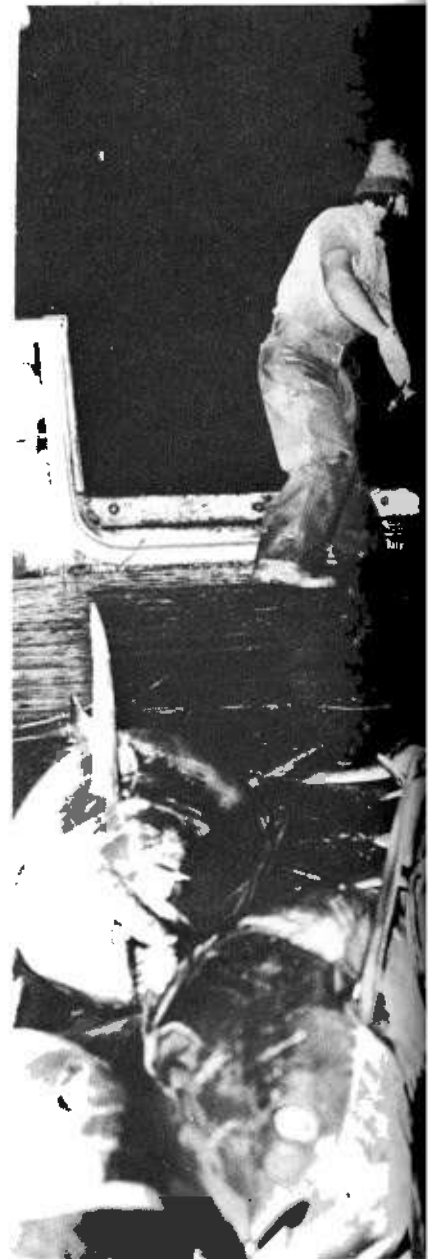
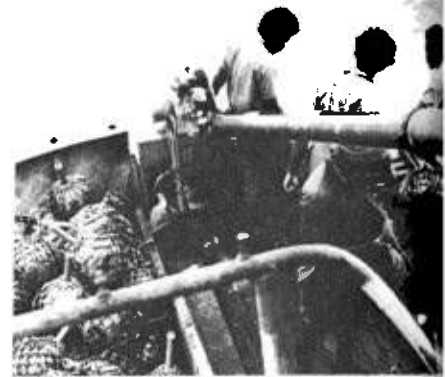
El primer atún aparece después que se han levado 30 ó 40 anzuelos; es un aleta amarilla de poco más de 35 kilos de peso, según el tecnólogo Carlos Lizabet. Y es no sólo el primer atún del lance, sino también de la campaña que se inicia. El primer aleta amarilla de la batalla de los cien días...

Pasada la medianoche se finaliza de levar el palangre. Las capturas no estuvieron del todo malas; fundamentalmente, de aleta amarilla, aunque alguno que otro ojigrande y varios tiburones. Pero sin embargo, ni aún así la zona fue considerada *buena* por el capitán o el jefe de zona: "Demasiado mar para tan poca pesca." Por lo que a nosotros respecta, ver a aquellos hombres, casi todos muy jóvenes, "fajados" en la banda, vara en mano, levantando atunes cuyos pesos superaban muchas veces los 55 kilos —el caso de dos de los ojigrandes—, nos parecía una hazaña (que en realidad lo era). Fueron 10 horas de una maniobra agotadora, llena de tensión y que nos parecieron también el mayor esfuerzo que se puede realizar en trabajo alguno.

### RUMBO AL ALECRIN

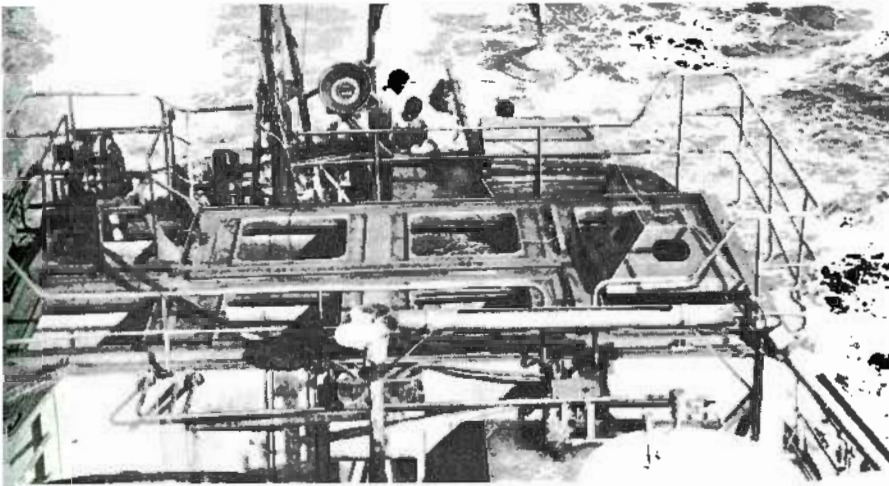
El día 2 de septiembre establecemos al fin contacto con el petrolero soviético y, un día después, realizamos la maniobra de la toma de combustible. Barroso determina entonces realizar una travesía de poco más de 7 días hacia el sur, más abajo de las Islas de Cabo Verde, que es donde ha coordinado con el jefe de zona lanzar las primeras caladas. En el camino debemos hacer 2 encuentros para entregar correspondencia y piezas de repuesto a otros atuneros que llevan más de 2 meses en campaña. El mismo día 2, con la ayuda de Omar Reyes, telegrafista del *Arigua*, logramos contactar con el jefe de zona; acordamos, entonces, trasbordarnos hacia el *Alecrín* —buque insignia de la FAC—, que está a punto de terminar su campaña. De manera que esa misma noche navegamos, con la marejada de popa, hacia las aguas más cálidas y tranquilas del sur.

A medida que bajamos en latitud, el océano se va haciendo más pasable para nosotros. Ya el atunero no se mueve tanto; luego decidimos bajar a máquinas y entrevistar allí al otro Barroso, Cosme, hermano del capitán, quien ahora realiza su primera campaña como jefe de máquinas. Cosme

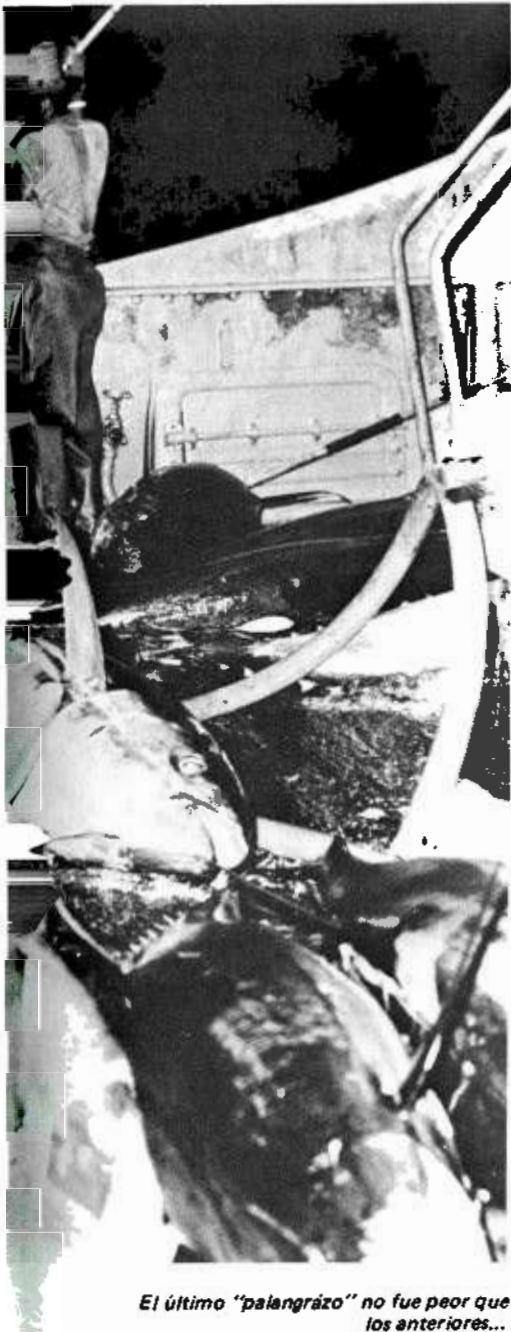


Arriba:

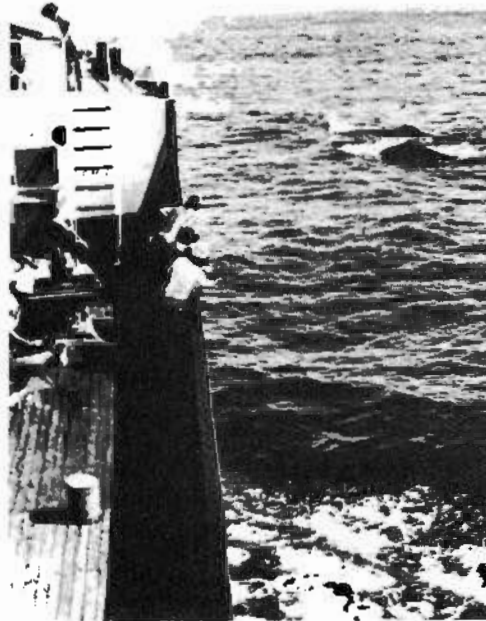
Lanzamiento del palangre en el *Alecrín*, un buque equipado con el sistema winder. Por el conducto que se ve al centro de la foto, sale disparada hacia el mar la línea madre. El personal sólo debe incorporarle las boyas y los avíos encarnados



Los dos Carlos, el tecnólogo y su ayudante, en la operación de introducir el pescado ya limpio, eviscerado y glaceado en el interior de las bodegas refrigeradas



El último "palangrazo" no fue peor que los anteriores...



*El Abuelo*, me grita que a popa hay más, que es una mancha. ¡Y efectivamente!, se acercan a nuestro *Alecrín*; a punto estamos de golpear a una de ellas; o por lo menos así nos parece porque, a menos de 30 metros del gigantesco animal, este levanta su cola enorme y desaparece bajo las tranquilas aguas.

Fue, efectivamente, el día de las ballenas, y de los cuentos que suelen hacerse sobre estos gigantes marinos...

## EL DIA DE LAS BALLENAS

Sucedió la cuarta mañana antes de arribar a Las Palmas: "¡Ven, periodista, ven para que veas las ballenas!", me dice el contraatast, Francisco Rubio. Inmediatamente subo al puente y veo la primera pareja: nadan casi paralelas al barco, muy juntas la una de la otra, y de vez en vez lanzan al aire el chorro de agua que levantan con su espiración. Pero casi inmediatamente, cuando ya nos hemos reunido varios sobre la cubierta junto al puente, las ballenas levantan su cola y se pierden bajo las aguas.

A punto estoy de marcharme cuando Evelio Cabrera, otro marino a quien todos llaman

es algunos años más joven que Aurelio; pero, como éste, ha pasado la mitad de su vida laborando en el mar a bordo de los buques atuneros. Recientemente pasó un año en Angola, donde colaboró en el entrenamiento de maquinistas para barcos pesqueros. A fuerza de trabajo, disciplina y dedicación se hizo maquinista; y a fuerza de trabajo, disciplina y dedicación, también, se hizo comunista. Cosme me explica algunos de los detalles más importantes en la sección que él dirige:

—A nosotros nos preocupan todos los problemas mecánicos de a bordo, así como los de refrigeración y electricidad. En máquinas somos 10 tripulantes, con una distribución del trabajo así: 1 jefe de máquinas, 3 maquinistas, 3 ayudantes de máquinas, 2 frigoristas y 1 electricista. Independientemente del trabajo cotidiano para mantener el buque funcionando, nos ocupan las tareas de mantenimiento, que no son menos importantes. El plan de mantenimiento lo llevamos al pie de la letra, pues de ello depende que el barco pueda terminar la campaña en buenas condiciones; de ello depende,



*En máquinas, a pesar de los largos meses de trabajo, Velázquez nos dice que la labor de mantenimiento debe realizarse metódicamente*



## POR EL TRABAJO REALIZADO

El pasado 11 de septiembre, la tripulación se reúne a bordo del *Alecrín*. ¿El objetivo? La lectura de un comunicado recién recibido a través del jefe de zona:

**M/P Liseta. Atte. Jiménez:**

El compañero Ministro nos ha enviado su felicitación y la de todo el Consejo de Dirección del Ministerio por la labor desplegada en el transcurso del presente año. Te ruego trasmitas la misma a todos los capitanes, oficiales y tripulantes, ya que es un reconocimiento al gran esfuerzo productivo en que estamos enfrascados todos los integrantes de esta gran familia atunera. Pasamos a transcribir la carta.

**Compañeros:**

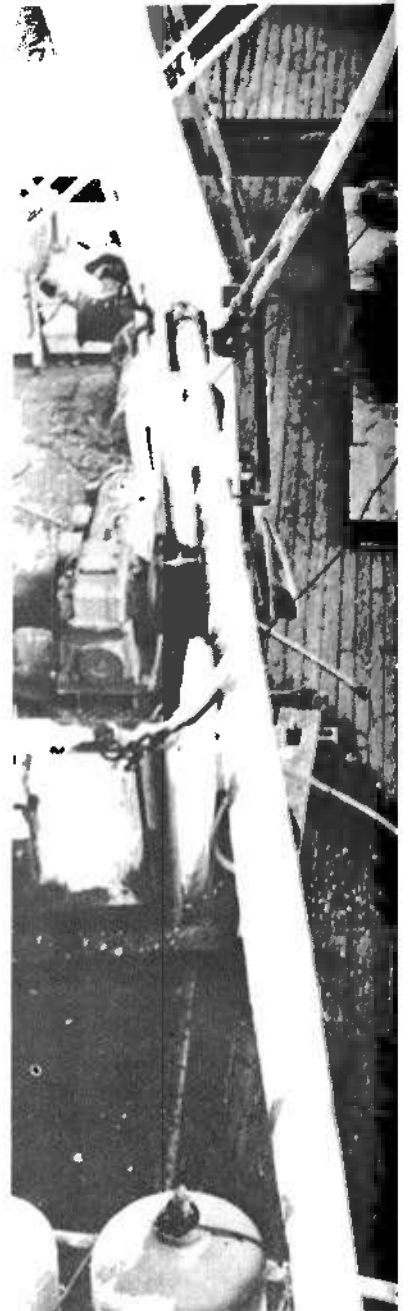
*Analizamos la labor desplegada por la Flota Atunera de Cuba, que le ha permitido finalizar el primer semestre del presente año 1977 con los principales indicadores de su plan técnico-económico cumplidos, gracias a la eficiente labor desplegada por cada uno de los frentes que de una forma u otra intervienen en la gestión productiva y administrativa de la empresa.*

*De esta forma queremos hacerles patente nuestro reconocimiento por la labor realizada y exhortarles a continuar trabajando en la misma dirección, lo cual permitirá el cumplimiento de todas las tareas trazadas en el plan técnico-económico y en la implantación del Sistema de Dirección de la Economía.*

**Saludos:**

**Aníbal Velaz Suárez.**

Consideramos que con la actividad demostrada podemos cumplir con nuestros compromisos y terminar el año con todas nuestras metas y planes cumplimentados. Fraternalmente: *Consejo de Dirección de la FAC.*



además, que inmediatamente después de terminar una campaña se pueda comenzar la otra, sin reparaciones mayores.

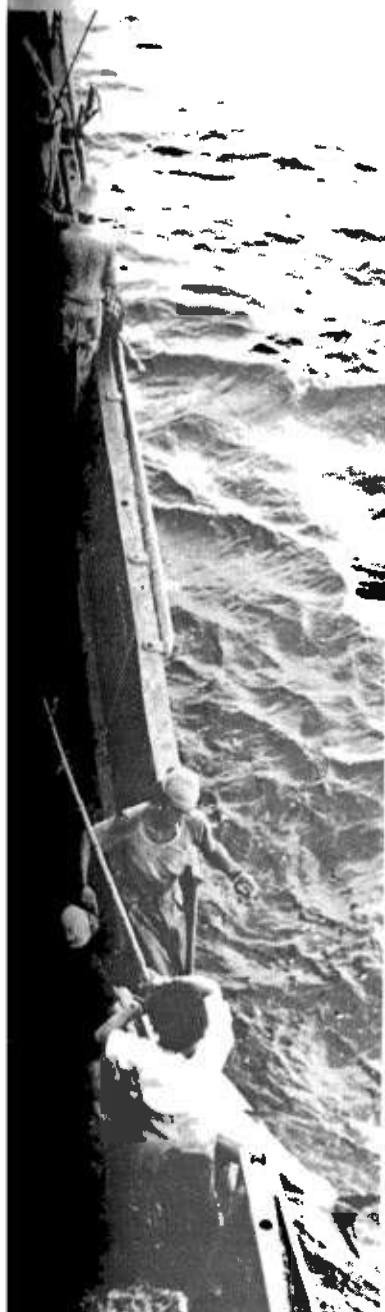
Pero más que sus palabras, son los hechos. Y mientras él nos habla, miramos a su alrededor: con él están Dioscórides Goire, el electricista, y los oficiales de máquinas, Idelfonso Casanova y Lázaro Amey. Alrededor del motor principal no se ve una gota de grasa; ni en los pasamanos del pasillo o, incluso, sobre los equipos; todas las tuberías de conducción de combustible o de electricidad están perfectamente pintadas y con el color adecuado; en la sala de refrigeración sucede igual; o, como diría Oscar Frías, el jefe de esa sección: "Los compresores están como el día que salieron de la fábrica."

Dos días más de navegación, dos encuentros para correspondencia y, por fin, estamos junto al *Alecrín*. Estos encuentros son realmente impresionantes: el grueso de las tripulaciones de ambos buques se arrima a la banda y, gritando y gesticulando hasta más no poder, vienen y van los saludos y los recados; todo ello en medio de una alegría tremenda.

Con tristeza dejamos el *Arigua*, donde hemos conocido a gentes hechas al trabajo y al tesón, donde hemos tenido nuestras primeras experiencias en la pesca



Una familia atunera...



Esta panorámica da una idea exacta de la operación de leva: arriba, la maquinilla de levar; abajo, junto al portalón, se cobra una pieza

del atún; y con alegría abordamos el *Alecrín*, donde nos esperan hombres que llevan 4 largos meses en el mar, sin escatimar sudor ni esfuerzo al trabajo cotidiano.

### **B** LAS ÚLTIMAS CALADAS

El *Alecrín* viene de atravesar el Océano Atlántico, el inmenso Océano Atlántico, y no por su lado más corto. Salió del puerto de La Habana, dobló el Cabo de San Antonio, cruzó la cayería de Jardines de la Reina, hizo escala en Manzanillo para recoger carnada, atravesó el Banco Pedro, al sur de Jamaica, navegó hasta frente al Amazonas, bajó hacia el Río de la Plata y por allí cruzó el ancho océano hasta el sur de las Islas de Cabo Verde, donde comenzó su campaña verdadera, su batalla de los cien días. Se dice así, en 4 líneas, pero desde a bordo, lance tras lance, "echando atunes para arriba", la cosa es bien distinta. Y sin embargo, no más ponemos los pies encima de la cubierta y ya son las sonrisas y los estrechones de mano; muchos conocen a Bonilla, el fotógrafo que me acompaña, y aquí vienen los abrazos y los recuerdos. Bien es cierto que el barco no está reluciente, como el *Arigua*, pero no es para menos. Aquí se ven las barbas pobladas y el pelo largo; unas barbas y unos cabellos que después del último lance veremos desaparecer como por arte de magia.

Al *Alecrín* le quedan sólo 6 caladas; 6 caladas que serán hechas, además, en saludo al XI Festival Mundial de la Juventud y los Estudiantes. El trasbordo lo hemos hecho a sólo un centenar de metros de la banderola, y apenas en el barco, después de las presentaciones, se ordena comenzar la leva.

Aún sin deshacer nuestro mínimo equipaje vamos al puente, junto al capitán, Lázaro Galván Machado. Lázaro se vinculó a las escuelas de pesca desde los 14 años, en los primeros tiempos de la Revolución. Me explica que salió de La Habana el 29 de abril y que las primeras caladas fueron sólo de prueba; que, en realidad, fue a partir de la calada 50 donde empezaron a obtener buenos resultados, aunque están seguros de cumplir el plan.

Pero esa misma tarde comenzamos a ver atunes como no lo imaginábamos... Casi todo es aleta amarilla, aunque, de vez en vez, viene enganchado un tiburón o un ojigrande. Los túnidos, además, son de buen peso (por encima de los 50 kilos). Hemos bajado al matadero mismo; al grito de "¡pesca!", otro grito: "¡¡¡ide cola!!!"; y allá, junto al portalón, se van acumulando los pejes. Los dos Carlos (Carlos Herrera, el tecnólogo, y Carlos González, su ayudante) no dan abasto para preparar la pesca, para limpiarla, eviscerarla y llevarla al túnel de congelación; de manera que Lucio Morales, jefe político de la UJC en la zona, y Francisco Rubio, el contra maestre, vienen en su ayuda. Fue un día de 4,5 toneladas, casi todo de aleta amarilla.

El *Alecrín* está equipado con un *winder*; esto es, un equipo mecánico para lanzar y levar el palangre. Este equipo facilita enormemente las tareas de la marinería; las humaniza, en fin. Con él no es necesario separar el palangre en secciones, ya que mediante una estera transportadora éste va pasando a unos tanques situados en la popa, donde queda adujado y de manera que al otro día pueda ser lanzado nuevamente (utilizando una maquinilla) mediante la simple operación de colocarle las boyas y los avíos encarnados.

El último "palangrazo", como el primero que vimos a bordo del *Alecrín*, resulta todo un éxito: 3,5 toneladas; pero además, con otro aliciente: el de las bromas. A algunos de los avíos le han atado un cubo roto, o un buen pedazo de madera; y cuando el marinero que está atendiendo la maquinilla de levar siente la presión en el "brand" y grita: "¡pesca!", acuden entonces los marineros hasta el portalón del matadero para, entre risas y bromas, levar solo eso: un cubo vacío o un pedazo de madera.

Y por fin sube la última lámpara y luego la radioboya: el *Alecrín* ha concluido su batalla.

Han sido 100 días de tesón y esfuerzo nada común. 100 días de una tensión siempre diferente: porque hay mucha pesca o hay poca, porque el peje es grande o es pequeño, porque el cachalote está en la zona y auyenta el cardumen; en fin, siempre una situación diferente. Han sido también otros 40 días de navegación: con rumbo a la zona o en busca de mejor pesca; en la travesía a puerto o rumbo al petrolero para llenar una vez más los tanques de combustible.

Ha sido la última calada y el trabajo no habrá terminado aún. El regreso es tiempo para arrancar la nave, para limpiarla y acondicionarla hasta que parezca que no ha concluido una campaña, sino que la inicia. Por fin el barco quedará totalmente pintado hasta los rincones en la sala de máquinas; y los hombres de a bordo afeitarán sus barbas, recortarán sus cabellos, tendrán más horas para estar junto al videocasete en la sala de estar; para contarse unos a otros qué harán a su arribo a la tierra, a sus hogares, a sus familiares y amigos. Porque, aunque cansados del largo esfuerzo realizado, en sus rostros podrá leerse la maravillosa satisfacción del deber cumplido, de la victoria obtenida en la batalla cotidiana...