

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL COMANDANTE EN JEFE FIDEL CASTRO RUZ EN LA INAUGURACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE VARADERO "JUAN GUALBERTO GOMEZ", EL 25 DE SEPTIEMBRE DE 1989 [1]

Date:

25/09/1989

Compañeras y compañeros:

Hoy no puede ser un día de discursos largos, pero tampoco nos vamos a poner tristes porque esté lloviendo, hemos aprendido en estos años a apreciar el valor del agua y siempre serán preferibles las lluvias a la sequía. Sabemos que esto ayuda a la agricultura de la provincia, ayuda al manto freático también y a satisfacer, en parte, las necesidades de agua; compensa, en cierta medida, los meses secos de mayo y junio.

Hace menos de un año inaugurábamos en Ciudad de La Habana la ampliación del hospital "Miguel Enríquez", una gran instalación, construida en tiempo récord, con excelente calidad. Cuando concluía la obra, a finales del pasado año, ya se trasladaba una parte de esas fuerzas hacia la provincia de Matanzas para construir este aeropuerto. Han transcurrido apenas nueve meses y hoy estamos inaugurándolo.

¿Cuándo se tomó la decisión de acelerar esta obra que venía haciéndose desde algún tiempo antes? Se estaba haciendo el movimiento de tierra, se había construido parte de la pista, pero las cuestiones fundamentales estaban por hacer, en especial la terminal aérea. Nos vimos ante el hecho de que el proceso constructivo en Varadero se aceleraba. También nos vimos ante el hecho de que, habiendo analizado cuidadosamente la cuestión de las perforaciones petroleras en la península, habíamos llegado a la conclusión de que esas perforaciones debían suspenderse, y que la perforación de petróleo en la península de Varadero era incompatible con el desarrollo del turismo. Haciendo los cálculos sacamos la conclusión de que el valor del petróleo que podía salir de la península era insignificante al lado de los ingresos que el país podía obtener a través del turismo en esa maravillosa playa que nos donó la naturaleza, famosa en todo el mundo. Preguntamos los datos, los cálculos, y nos explicaron que, según los estudios geológicos, la península podía producir unas 100 000 toneladas al año de ese petróleo tipo Varadero, un petróleo pesado; el valor que tenía en el mercado mundial ascendía a alrededor de 4 millones de dólares, mientras por otro lado veíamos que en un futuro Varadero puede producir cien veces más que eso, ¡cien veces más que eso como mínimo! Estoy seguro de que cuando esté totalmente desarrollado producirá unas ciento cincuenta veces lo que iba a producir el petróleo.

Pero, a la vez, tomábamos en cuenta que en las inmediaciones de Varadero, ya en tierra firme, está el más importante yacimiento de petróleo en explotación que posee el país. Había que conciliar estas cosas y teníamos que analizar cómo podíamos explotar esa cuenca de manera racional, y la explotación racional de esa cuenca, es decir, la perforación del número de pozos necesarios para una explotación adecuada de la cuenca, no era posible si no se trabajaba en el área de las instalaciones del viejo y pequeño aeropuerto.

Ustedes saben cómo son esas perforaciones, no son verticales, muchas veces tienen un ángulo, desde un kilómetro de distancia pueden perforar en una dirección inclinada hacia donde se encuentra el yacimiento; es decir que desde lejos nosotros podemos sacar una parte del petróleo que se encuentra allí en la península, o en las zonas más próximas a la península.

Viendo estas cosas en una reunión con la industria básica, con la empresa petrolera y otros factores, acordamos acelerar estos trabajos; es decir, teníamos una razón más para acelerar la construcción del aeropuerto. Esa reunión tuvo lugar el 23 de septiembre del pasado año.

De este edificio no había ni proyectos. Ya teníamos la experiencia de la terminal aérea del aeropuerto "José Martí", conocíamos las posibilidades de adquirir los paneles necesarios para construir rápidamente una terminal aérea. Estas estructuras son importadas, y, realmente, constituyen una buena prueba de los avances de la ciencia y la técnica en nuestros tiempos, puesto que existen empresas —en este caso son empresas capitalistas canadienses o de otros países— que, ayudadas por la computación y a partir de una gran experiencia, son capaces no solo de diseñar y proyectar, sino de elaborar, en unos cuantos meses, todos los componentes para construir una instalación de este tipo, con un material adecuado para este tipo de instalaciones.

En aquel momento estábamos a fines de septiembre, nos acercábamos al invierno; el invierno congela determinadas vías marítimas en Canadá, y el problema era saber si habría tiempo suficiente para contratar los componentes de este edificio y el proyecto, trasladarlo y construirlo. Hicimos todos los cálculos y planes, se procedió inmediatamente a la contratación, especialmente se seleccionó la fuerza que podía llevar a cabo esta proeza constructiva, y se señaló la fecha del 25 de septiembre de 1989 para tener listo el aeropuerto.

Precisamente en esta fecha comienza la temporada turística de invierno, viaja a nuestro país el mayor número de turistas extranjeros.

Todos estos factores fueron los que determinaron la fecha señalada del 25 de septiembre de este año para contar ya con el aeropuerto. Y ese programa se ha cumplido con precisión matemática, se ha cumplido con la precisión de un buen reloj.

Esto no es casual; pienso que esto es fruto de los nuevos tiempos, de los nuevos conceptos, de la nueva organización en las construcciones, del nuevo espíritu de trabajo, de la organización de los constructores en brigadas, y, especialmente, de la organización de los constructores en contingentes.

Ya nosotros habíamos visto lo que eran capaces de hacer los trabajadores del contingente VI Congreso, y no teníamos duda de que ellos serían capaces de cumplir este programa.

No está aquí todo el contingente VI Congreso; una parte del contingente vino para esta obra y otra parte se quedó en la capital construyendo instalaciones para los Juegos Panamericanos, y especialmente una muy sofisticada que es el velódromo, donde, por cierto, han avanzado también considerablemente y se han propuesto nada menos que terminar ese velódromo para el 26 de julio del próximo año (APLAUSOS); es decir, un año antes de que comiencen los Juegos Panamericanos. De modo que nuestros atletas podrán entrenarse en el nuevo velódromo.

Esa es una obra que requiere especial cuidado y especial calidad, y, si los contingentes trabajan con calidad, esa calidad es más imprescindible todavía en una obra de esa naturaleza. De modo que espero que puedan conciliar las cosas, de todas formas la vida dirá, y si no fuera posible alcanzarlo en esa fecha, nos queda un año todavía de reserva. De modo que allí garantizar esa calidad es más importante, incluso, que el cumplimiento estricto de la fecha del 26 de julio. Pero ese esfuerzo es también un símbolo de estos tiempos, un símbolo de este proceso de rectificación y de las posibilidades potenciales de nuestro país para desarrollarse, para hacer muchas cosas, hacerlas bien y hacerlas rápido.

Ya contamos con un nuevo aeropuerto internacional, y no será el único que deberemos construir en los próximos años. Aquí no era fácil la construcción, porque nos encontramos terreno rocoso. Aquí no alcanzaban los guaguandriles, o las carretillas barrenadoras —como prefieran llamarlo— para perforar la cantidad de rocas que hacía falta diariamente, y de ahí que surgió la idea de organizar competencias entre los expertos en barrenas. Por ahí hay un dato, dicen que reunieron setenta y no sé cuántas carretillas barrenadoras (DEL PUBLICO LE DICEN QUE: "Setenta y ocho"). ¡Setenta y ocho! Pero, ¿sumadas unas con otras, o en un solo día 78 carretillas barrenadoras? (DEL PUBLICO LE HACEN EXPLICACION) ¿Pero el máximo de carretillas barrenadoras que hubo aquí juntas?

(DEL PUBLICO LE DICEN QUE: "Veintidós") Veintidós un día. Me alegro, me alegro, porque yo decía: Si esto necesitó 78 carretillas de una sola vez, cuando el dolor de cabeza de nosotros son las carretillas barrenadoras, y todos los días, cada vez que se organiza una brigada o un contingente hay que estar calculando cuántas carretillas barrenadoras hay en la reserva, cuántas estamos construyendo, cuántas vamos a recibir, porque las presas la requieren, las carreteras la requieren, los sistemas de canales la requieren, prácticamente todas las obras la requieren.

Pero de todas formas 22 carretillas es un número alto. Recuerdo que le asignamos de la reserva algunas de esas carretillas, no todas las que pidieron, porque realmente si hay algo en que todavía no se han superado totalmente los cuadros del Ministerio de la Construcción es en materia de pedir (RISAS). Hay dos artes, el arte de pedir y el arte de dar. Los de la construcción se han hecho expertos en el arte de pedir, y yo me he visto en la necesidad, como administrador de la reserva centralizada de equipos, de aprender algo del arte de dar (RISAS), y sé de antemano, cada vez que veo una lista, lo que realmente necesitan, porque me he especializado en eso, según el tipo de trabajo: para una presa, para una autopista, para otras muchas cosas en las construcciones.

Hoy mismo venía yo con una lista. La traía en el bolsillo, era de la brigada de presas "José Antonio Echeverría", de Matanzas. Ellos habían pedido un número adicional de equipitos. Tienen 20 camiones Kamaz 5511 y pidieron cinco más, ya yo sé que no los necesitan (RISAS). Habían recibido seis mototraíllas, esas sí que las necesitan. Pidieron un cargador más y sé que, como no van a recibir los cinco camiones, no lo necesitan (RISAS). Pidieron un compresor y una carretilla barrenadora, creo que la necesitan. Pidieron un compactador sobre neumáticos, creo que necesitan, por lo menos, uno más, a juzgar por la cantidad de tierra que están moviendo. Y de las cosas que le piden a cualquiera, unas le duelen más que otras, porque de algunas hay menos que otras.

Ellos estaban pidiendo dos buldóceres FD-20 —ya lo piden con marca y todo— y un DZ-109 (RISAS). Eso hay que pensarlo bien. Puede ser que necesiten algo más de buldóceres, pero no tanto como tres.

Pedían también dos pipas de agua para compactación, de acuerdo con el material con que están trabajando, y parece que las necesitan. Hay alguna otra cosita que piden por ahí, un yipi, algo de eso; no duele tanto como un buldócer de 220 caballos.

Y aquí cuando pidieron las carretillas barrenadoras, no vayan a creer que pidieron pocas, pidieron como 10 o como 12, ini se sabe!, casi todas las que teníamos, y no sé si les dimos cuatro. De eso hace unos cuantos meses.

Pero ya ustedes ven, en este aeropuerto pusieron la imaginación a trabajar. Organizaron sus competencias, sus cosas, y ya ven, lo terminaron.

Ahora yo estoy por preguntarles qué van a hacer con las cuatro carretillas barrenadoras que recibieron, porque creo que ya no tienen que perforar tanto en rocas, ¿verdad? Hay que ver qué hacen. A lo mejor se las reclamo (RISAS), que es otro arte decirles: ya no las necesitan, mándenlas para acá, o por lo menos saber dónde las piensan utilizar.

Ahora dice Luis una cosa correcta: en la autopista. Bueno, el pedraplén también. El pedraplén puede necesitar alguna ayuda, aunque sé que una parte de la piedra que sacaron de aquí la van a utilizar en el

pedraplén. Magnífica cosa, necesitarán menos carretillas barrenadoras, ¿comprenden?

Lo que quería significar es que el trabajo aquí fue duro por el terreno. Fue necesario mover cientos de miles de metros cúbicos de rocas. Yo les digo que donde hay que mover cientos de miles de metros cúbicos de rocas, el trabajo es duro, el trabajo es serio, el trabajo es tenso; pero ninguna de estas circunstancias le impidieron al contingente concluir la obra en la fecha programada y con gran calidad.

No fueron ellos solos los que trabajaron en esta terminal aérea. Muchos otros organismos colaboraron: el Instituto de Aeronáutica, la gente de la electricidad y de otros organismos de la provincia, y colaboraron mucho, por supuesto, unos obreros que no he mencionado todavía: los obreros de la brigada de movimiento de tierra.

Estos obreros tradicionalmente eran buenos constructores. Ellos participaron —y lo recuerdo— en la construcción de la autopista entre La Habana y Sancti Spíritus. Avanzaban rápido, eran tenaces en el trabajo, y, además, eran eficientes, tenían una buena productividad, un gran espíritu. Con ellos se podía contar para ir a cualquier lugar del país. La brigada se traslada completa. Si tenían que ir a Moa iban a Moa, si tenían que ir a mover tierra para un central azucarero en Camagüey iban para allá, para cualquier parte, y así se movieron hacia la provincia de Matanzas cuando fue necesaria su cooperación en el desarrollo de las obras de Varadero. Sus equipos tienen muchos años y los han sabido cuidar al máximo.

En ocasión de una visita que hicimos a Varadero, en una reunión que tuvimos allí con los constructores, recibieron algunos refuerzos, y eso es lo bueno de tener la brigada y conservar la brigada, porque una brigada puede tener equipos de 10 años, puede tener 20 camiones; quizás en un momento dado le das un refuerzo de cinco camiones nuevos, vuelve a recuperar su fuerza, o lo apoyas con algún buldócer nuevo, o algún cargador nuevo.

Si la brigada existe y está organizada, se le puede reforzar, lo que no se puede reforzar es una fuerza que se vuelve abstracta, que se dispersa por veinte lugares, como ocurrió, desgraciadamente, entre los años 1975 y 1985, con aquellas ideas peregrinas que fueron introducidas en el Ministerio de la Construcción y, en general, en la economía del país. Desaparecieron las brigadas. No se sabe el daño que nos hizo la desaparición de la brigada, que había sido algo creado por la Revolución, concepto introducido en los años setenta, e incluso desde antes de los años setenta, para impulsar las construcciones. Fue la organización en brigadas la que permitió aquí construir muchas carreteras, muchas presas, planes ganaderos, escuelas de todo tipo, cientos de escuelas en el campo, un gran número de vaquerías y otros tipos de instalaciones; pero llegó el momento que con la organización empresarial disolvieron las brigadas, mezclaron todos los equipos, mezclaron, digamos, el aceite y el vinagre.

Antes eran brigadas especializadas en construcciones de escuelas, brigadas especializadas en presas, brigadas especializadas en carreteras, autopistas, canales, etcétera; pero cuando las reunieron en empresas, entonces para construir ferrocarriles, presas, canales, carreteras, mezclaron los trabajadores, y, como regla, mezclaron también los equipos, se dividieron en un montón de grupos: un buldócer para acá, otro para allá, tres camiones aquí, cinco allá, se acabó la especialización, se desorganizaron las brigadas, desaparecieron, y cuando eso se produce es imposible saber siquiera dónde están los equipos y qué están haciendo.

Por eso, cuando se inició el proceso de rectificación, una de las primeras cosas que le pedimos al Ministerio de la Construcción, fue organizar de nuevo las brigadas de construcción. Y eso no está reñido con la existencia de una empresa. El contingente "Blas Roca", hoy por hoy, es una gran empresa; es una empresa, digamos, de nuevo tipo, una empresa sin burocracia, con un mínimo de trabajadores indirectos y aquellas empresas que se crearon, en ocasiones, tenían más gente en las oficinas que a pie de obra, y lo importante es el hombre a pie de obra. Es importante también el hombre en la administración, si está en la proporción adecuada.

El contingente "Blas Roca" tiene hoy 23 brigadas y construye autopistas, ferrocarriles, frigoríficos, canales, escuelas preuniversitarias en el campo, hoteles de turismo. Es perfectamente posible crear una empresa con un mínimo de burocracia, o sin burocracia. No hay que llamar burocracia al que está trabajando en la actividad administrativa; burocracia es cuando hay exceso de gente en ese tipo de actividad, cuando hay el doble, el triple o el cuádruple de lo que hace falta. Y está organizado en brigadas: brigada de construcción de escuelas: tantos hombres, tantos medios; brigada de frigorífico; la brigada que construye el hotel Cohiba, las brigadas que construyen ferrocarriles. Eso se ha organizado en dos años; el contingente "Blas Roca" va a cumplir dos años.

Eso no significa que el equipo tenga que estar el ciento por ciento de tiempo en el mismo lugar.

Hay una brigada de mototraíllas, esa brigada a veces no está toda en un lugar, puede tener tres mototraíllas en un punto, seis haciendo el aproche de un puente y seis trabajando en la construcción de una línea de ferrocarril, allí donde el terreno es adecuado.

Hay algunos equipos que no se les dan a las brigadas, quedan en el contingente. Si es una grúa camión de 30 toneladas, que puede trabajar en distintos sitios, la tienen centralizada; o si tiene una zorra, o dos zorras, o tres zorras, las tienen centralizadas en el contingente; o si dispone de un número de camiones de silocemento, o de rastras para cargar materiales, no se le asignan a una brigada; esos equipos deben estar centralizados en la unidad superior, que es el contingente, se mueven.

Pero, incluso, puede haber un momento en que una brigada tiene 20 camiones, está terminando, no hay taller para los 20 camiones, y con 10 de aquellos camiones refuerza otra brigada; para allá van los 10 camiones, pero siguen perteneciendo a la brigada tal los hombres, el equipo y todo, ellos son responsables de ese equipo, y se sabe cuál es la situación del equipo de cada una de esas brigadas. En cualquier momento se puede reforzar la brigada, o en cualquier momento una brigada refuerza a otra, pero mantiene su organización y la responsabilidad del equipamiento. Y esto, desde luego, ha dado excelentes resultados.

Uno de los fenómenos que ocurrió fue que se desbarataron las brigadas. Afortunadamente, se han reconstruido las brigadas, y hay algo muy importante, no solo se han reconstruido las brigadas, sino que han nacido los contingentes, que yo diría que es el nivel más alto de organización que hemos alcanzado en las construcciones, es la idea superior de organización en las construcciones, y los contingentes se han constituido en excelentes unidades constructivas y han significado un enorme avance para las construcciones en el país.

El contingente es una idea verdaderamente nueva y basada en una serie de principios y de conceptos que ya más de una vez se han señalado; se basan, principalmente, en la disciplina, en la disciplina impuesta por el colectivo, en la consagración al trabajo, en el sistema salarial que no conspira contra la calidad, en la organización del trabajo que no conspira contra el equipo, puesto que se había caldo en la locura de mandar para su casa, como interrupto, a un operador de buldócer, de motoniveladora, de lo que fuera, cuando se le rompía el equipo. Y no se puede calificar eso de otra forma que de locura, porque había los que rompían deliberadamente el equipo para irse para la casa con el 70% del salario. Eso ni es socialismo, ni tiene nada que ver con la construcción del socialismo; eso es, sencillamente, una enorme chapucería. Ese interrupto no existe en el contingente, pues pasa a realizar de inmediato otra actividad.

El concepto del multioficio es muy importante, y permite, precisamente, que un hombre pueda hacer más de una cosa. Si es chofer de camión y un día se enfermó el operador del cargador, si él sabe manejarlo, o aprendió, o lo enseñaron a hacerlo, para el camión y va para el cargador, que sirve a varios camiones y quizás haya otro que tome el camión, porque yo conozco hasta enfermeras del médico de la familia de brigadas del contingente "Blas Roca" y otros, que han aprendido a manejar equipos, han aprendido a manejar un cilindro, un buldócer; fue espontáneo, y la tarea de esos trabajadores de la salud no es construir, pero aprendieron a hacerlo.

El chofer puede parar incluso su camión y no para siete camiones, ocho camiones, que son los que se pararían si se para el cargador; de esa forma se acabó el interrupto y los inconvenientes de aquel parasitismo, en que se convirtió el método del interrupto. El multioficio permitía otras soluciones.

Esto del interrupto en la construcción con un porcentaje alto del salario era preocupante, pues vaya usted a saber si era un salario medio de esos, con el caos que se creó en el problema salarial, con los inventos que se hicieron de todas clases para repartir dinero, encareciendo extraordinariamente las obras, con esos problemas salariales que había y que todavía hay en algunos lugares, pero el interrupto se erradicó. El sistema salarial a que me refiero conspiraba también contra la calidad, esa es la opinión que tengo de los famosos salarios por acuerdo, otra especie de invento loco. No se le puede aplicar al constructor el método de pago del cortador manual de caña.

¿Qué ocurría en una obra? A veces aquí estaba contratada una pared, pero se acabaron los materiales y este hombre no podía moverse para ninguna parte, puesto que la otra tarea estaba contratada también, no podía ir para allá. La dirección técnica y administrativa de las unidades constructoras se tenía que pasar la mayor parte del tiempo litigiando con los grupos de obreros, discutiendo cuánto valía el pavimento de un patio, una pared o cualquier cosa. No podían prestarle atención a la calidad, aquella locura y aquel correcorre no permitía calidad de ninguna clase.

No es la situación del método salarial del contingente, donde el obrero sabe que por encima de todo está la calidad, y donde el dirigente de la obra y los técnicos pueden dedicar todo su tiempo a exigir calidad y a exigir organización.

Si llegaban trabajadores voluntarios a algunas de esas obras que se pagaban por acuerdo, el hombre no tenía nada que hacer allí, o el estudiante, o la mujer que iba allí; entonces lo ponían a cargar ladrillito: hazme un bultico de ladrillos aquí, para no tener que buscarlos, porque voy a poner ladrillos, que yo cobro por metros, o tanto por tal pared.

Jamás se podía conciliar la calidad con ese método de trabajo, con ese sistema salarial que se había implantado. En el contingente desapareció ese sistema de pago.

Pero, además, una cuestión clave en el contingente es la cuestión de la atención al hombre. Antes llevaban al hombre a una cochiguera: Te pago por condiciones anormales —digo una cochiguera como albergue y comedor del trabajador—, duermes en el suelo y te pago porque duermas en el suelo. ¿Qué gana el país con que un obrero duerma en el suelo? ¿De qué manera repone sus fuerzas, de qué manera reanuda su trabajo al otro día con entusiasmo, con vigor, con salud? Y si la comida que le están dando al constructor allí es una basura, aunque le paguen, ¿qué hace con el dinero?

Cuando se crearon los contingentes partimos de la idea de que la atención al hombre era una cuestión clave, y llegó a niveles que nunca existieron en Cuba, al nivel del chequeo médico de cada trabajador, de la atención de la salud, servicios estomatológicos, al médico de la familia en el contingente; es decir, la permanente atención médica al obrero. Esas medidas salvaron vidas, descubrieron obreros que tenían determinados problemas, que no podían hacer lo que estaban haciendo, porque tenían una presión muy alta o tenían otro tipo de dificultades; los pusieron a hacer algo que podían hacer. Y los médicos salvaron vidas de obreros, les dan seguridad, les dan tranquilidad a los obreros.

Las camas tienen colchones, los dormitorios tienen aire acondicionado, siempre que se ha podido; es decir que un obrero albergado de un contingente tiene el clima que puede tener un turista en el hotel cinco estrellas, está fresco. Si duerme siete horas, duerme bien las siete horas, y si duerme cinco, si descansa solo cinco horas, descansa bien.

En algunos contingentes tienen hasta seis comidas diarias: desayunan, meriendan, almuerzan, meriendan, comen y, en ocasiones, en dependencia del trabajo, vuelven a merendar por la noche; seis comidas diarias. Son los trabajadores mejor alimentados del país, porque si un obrero está trabajando 12 horas, 13 horas, 14 horas, tiene que alimentarse bien y tiene que descansar bien.

Podríamos añadir que los trabajadores de mejor salud del país son los de los contingentes, en lo que se demuestra que el trabajo no daña la salud, que mucho más la daña la holgazanería (RISAS). Figúrense, holgazán, sedentario, no hace nada, se atrofia el individuo.

A veces sí veo que engordan un poquito más de la cuenta los del contingente, pero la culpa la tienen los jefes, que a veces no dan el ejemplo (RISAS). Hay algunos que se están riendo ahí, pero no todos los jefes de brigadas están en la línea.

Pero bien, el trabajo despierta el apetito y la comida es buena. Creo que el médico tendrá que librar la batalla para que los del contingente no engorden demasiado.

En fin, estas son ideas básicas, significó un cambio radical en las construcciones. El espíritu de los contingentes se extendió a las otras brigadas, o a muchas brigadas que no están organizadas como contingente, porque el hombre es el hombre, tiene honor, tiene vergüenza, no quiere ser inferior a los demás. Y ya la organización de los contingentes ha repercutido ampliamente en el espíritu de los trabajadores de la construcción, y hay muchos que dicen: "Nosotros no somos contingentes, pero trabajamos 11 horas, 12 horas, 13 horas y estamos haciendo esto y esto". Y hay, desde luego, muchos colectivos aspirando a contingente.

Esto no se puede hacer así, de manera fácil, porque es una excelente idea que no podemos desprestigiar. Por eso hay que seguir un camino, hay que seguir determinados trámites para ser contingente; hay un régimen salarial especial para los contingentes, como se corresponde con hombres que son vanguardias en el trabajo. Y, desde luego, un contingente puede perder la bandera, o una brigada puede perder la bandera y la condición de contingente; esto tiene que mantenerse, por eso no hemos querido masificarlo aceleradamente, y se van cumpliendo todos los trámites y hay rigor en eso.

Los resultados de los contingentes son visibles, podemos poner el ejemplo de los trabajadores que construían la presa de El Corojo, en Bayamo; el peso de producción le costaba 2,40 al país, al ritmo que llevaba la construcción allí, era el viejo ritmo, ese ritmo que se había introducido junto a todas estas locuras, cuando las obras no se terminaban nunca.

Los que construían la presa El Corojo iban a tardar 22 años en construir la presa. ¡Imagínense 22 años enterrando cemento, piedra, arena, combustible, equipos, fuerza de trabajo, sin recibir el país nada! Se organizó en contingente; recuerdo que cuando le pusimos la bandera ya habían logrado reducir el costo a cerca de un peso, pero todavía estaban por encima del peso. Les dije: Ustedes tienen que reducir esto. A los pocos meses el contingente aquel, donde estaban los mismos trabajadores, aunque muchos menos —indiscutiblemente se deben haber quedado los mejores—, redujeron la fuerza de trabajo y organizados en contingente rebajaron ya el costo de producción a menos de 70 centavos por peso. ¡El costo por peso se redujo al veinticinco por ciento de lo que venía costando!, creo que llegaron a alrededor de 60 centavos de 2,40 a 60. Así sí se puede desarrollar un país.

¿Pero creen ustedes que un país se podía desarrollar construyendo una presa durante 22 años o empleando 22 años para construir una presa y gastando 2,40 por peso producido? ¿Se puede desarrollar así un país? Esa presa ya la están terminando; en no mucho más de dos años van a terminar la presa, constituidos en contingente. Entonces usted saca un provecho inmediato de aquel esfuerzo. ¡Así sí se desarrolla un país!

Los contingentes han demostrado que con la mitad de los hombres hacen el doble de lo que se venía haciendo y que una máquina en manos del contingente, bien cuidada, hace lo que antes hacían tres o cuatro máquinas; aquellas estaban a cada rato paradas, rotas. Interruptos, ausentistas. La planificación era también absurda, introdujeron métodos también locos, una época fecunda en mecanismos locos. Decían: "Bueno, para tal cosa 100 000 pesos, para otra 150 000, para otra 200 000." Había seis carreteras, le daban 100 000 pesos a esta, 100 000 a esta, 100 000 a la otra y 100 000 a la otra; venía una brigada o algo que se pareciera, trabajaba tres meses aquí, movía un poco de tierra, se le acabó el

presupuesto, iba para otro lado, se le acabó el presupuesto, y para otro lado; así trabajaba hasta en cuatro lugares al año. Vean ustedes qué locura, cuando la construcción debe ser un proceso continuo, y hay que ponerle lo que necesite en pesos y en materiales; porque parar 50 hombres y 20 ó 30 máquinas porque se acabó el presupuesto..., lo que hay es que calcular bien. Aquello era de un costo increíble.

Y así vimos que, por ejemplo, a lo que en un tiempo fue una buena brigada, que construía la carretera de Santo Domingo-Corralillo, le daban 100 000 pesos todos los años y el cálculo de lo que costaba la obra eran seis millones y medio. Y un día yo dividí —que es bastante fácil— seis millones y medio entre 100 000 y me daba 65 años para construir la carretera (RISAS); ni siquiera los bisnietos de los que estaban trabajando allí iban a ver la carretera terminada. Se organizó la brigada, se puso orden, se aplicaron estos conceptos, y hace rato que la terminaron ya. Y pueden los villareños ir a tres playas, que han sido mejoradas: El Salto, Ganza y Sierra Morena; tienen una carretera que beneficia a la población, beneficia a la agricultura, beneficia a todo el mundo.

Todo aquello se acabó, afortunadamente, yo creo que ya no queda por ahí una sola de esas locuras en la construcción; pero esa locura estaba generalizada en todas las presas, en todos los canales, en todas las construcciones. Para hacer un hotel, ¡olvidarse! El hotel de El Ancón tardó alrededor de 14 años en construirse, y cuando lo construyeron y lo inauguraron, a los pocos días cayó un aguacero y tuvo que salir corriendo todo el mundo de allí para no mojarse, ¡ide milagro no se ahogaron los turistas que estaban allí en El Ancón, en Trinidad! (RISAS) Hubo que volver a hacer el techo; no sé si le habrán puesto asfalto de este de Varadero, o algo, pero oigo decir que ya no se moja el hotel.

De la técnica se habían olvidado. La rasilla, la noble y socorrida rasilla, que tantos problemas resolvió, se olvidó, y hasta las rasillas que se hacían creo que se filtraban, porque eran de malísima calidad; ahora se está desarrollando, incrementando, con máquinas modernas, la materia prima adecuada, la multiplicación de la rasilla como uno de los procedimientos para techar. Se cometieron muchos errores, compañeros, de todo tipo en todos esos campos.

Hacer un hospital demoraba de 12 a 14 años; pero el problema era que no se terminaba nada, no se sabe lo que costaba eso. Era necesario un cambio radical, y ese es el cambio que se está produciendo en las construcciones. No quiere decir que todo esté arreglado, y prefiero que queden todavía muchas cosas por arreglar; pero marchar sobre pasos seguros, no acudir al recurso del contingente y convertir a todo el mundo en contingente y que los contingentes se desprestigien.

Todavía hay muchos lugares en que se trabaja mal, aunque digo que el trabajo en la construcción, en general, ha mejorado considerablemente; puedo citar el ejemplo de los obreros de la construcción que están haciendo el plan ganadero de Jimaguayú, ¡enorme plan, como nunca había hecho el país! Esos obreros no son todavía contingente, son aspirantes a contingente, pero hacen un excelente trabajo con sus brigadas. Desde luego, hay lugares que yo me encuentro a veces por ahí, unos cuantos rincones, unas cuantas obras, que veo a la gente sentada y les pregunto: ¿Qué, están en huelga?, ¿están de vacaciones? (RISAS) "No, que me faltó esto, no que lo otro, no que un momentiquito aquí, no que estoy esperando que baje el güinche, o que se me paró la concretara, o no llegó esto."

Todavía hay gente por ahí que holgazanea, pero afortunadamente cada vez son menos, y al final no debe quedar ninguno. Al final toda la organización de la construcción tendrá que ser en contingentes, y el que no sirva lo invitamos a que pase a otro oficio y no al noble oficio de constructor (APLAUSOS). Y no es el administrador o el jefe de la brigada, es el colectivo de la brigada el que hace la invitación. Entonces ustedes verán qué prestigio va a ganar en el país esta actividad tan esencial; porque si hay actividades básicas, la construcción es una de ellas, más importante que cualquier otra.

Sin construcción no hay agricultura, no hay presas, no hay canales, no hay sistemas de riego. Sin construcción no hay industrias, no hay centrales, no hay fábricas. Sin construcción no hay desarrollo social ni desarrollo económico, no hay escuelas, no hay círculos infantiles, no hay policlínicos, no hay hospitales, no hay hoteles, no hay aeropuertos, no hay pedraplenes, no hay calles, no hay acueductos,

no hay nada. Sin la construcción volvemos a los tiempos de Cristóbal Colón cuando se dice que "descubrió" este hemisferio. Se encontró a los indios; sabían hacer sus cosas, porque sabían hacer, por ejemplo, un bohío con las palmas, con aquella materia prima que era muy abundante. Los materiales de construcción sobaban en la época de Colón. No tenían industria textil ni la necesitaban, quizás una hamaca. No había nada. Eso sería el país sin la construcción —que es la base de todo el desarrollo económico y social—, sin tener siquiera lugares de recreación, viviendas, etcétera.

¿Cómo pueden existir sin el trabajo del constructor grandes planes de desarrollo del país en cualquier campo, o para hacer un centro de investigación, una industria farmacéutica, una industria de la biotecnología? No puede haber desarrollo, y por eso siempre me ha parecido que es una de las actividades más importantes del país y una de las actividades que más debe priorizarse en el país.

Desde luego, esto no quiere decir que un solo organismo construya, sería una locura. Es bueno que la industria azucarera construya y se fabrique sus centrales. Es bueno que la agricultura construya y se fabrique muchas de sus obras: naves avícolas, naves porcinas, sistemas de riego.

Es correcto que los poderes populares construyan. Por ejemplo, el contingente "Blas Roca" pertenece al Poder Popular de Ciudad de La Habana, y es bueno que las ciudades construyan.

La industria ligera incluso construye, hace reconstrucciones, monta equipos nuevos que llegan. La industria alimenticia lo hace, transporte lo hace, la industria básica lo hace, pero para mí todos son constructores.

La industria ligera organizó un contingente con trabajadores de esa rama.

Si ahora podemos inaugurar una obra como esta, si podemos hablar de que en un año esencialmente se terminó el "Miguel Enríquez", que se terminó esta terminal aérea, que se terminan los hoteles, es precisamente por estos nuevos conceptos, estas ideas que se han introducido y, desde luego, fundamentalmente por el nuevo espíritu de los constructores.

Para mí realmente fue muy emocionante el momento en que les entregué las banderas a las 25 brigadas. Miraba a cada uno de los compañeros que recibían la bandera y meditaba sobre cuántas horas han tenido que dedicar al trabajo, desde el amanecer hasta después que ha oscurecido, cuántos méritos, cuánta confianza para haberse hecho acreedores a que les entregaran esa bandera, ellos y a los trabajadores que representan. Pero hemos sacado una buena impresión desde esa tarima que está ahí, muy buena impresión de todos, cuando venían los compañeros de la Compañía de Ceremonias, nuestra juventud saludable, fuerte, marcial; cuando marchaban para traer las banderas, temblaba el piso. Esa es la nueva generación, esa es la juventud que se educó y se alimentó con la Revolución (APLAUSOS).

Pero sobre todo era muy estimulante cuando aquí se mencionaba brigada por brigada: la brigada tal que construye el hotel tal; la brigada tal que construye el otro hotel —así, uno por uno, hasta 10 u 11 hoteles que se están construyendo simultáneamente—; la brigada tal que mueve la tierra; la brigada tal que mantiene los equipos; la brigada tal que hace los acabados. Y se lleva uno la impresión de lo que es una organización excelente, la forma de organización que permite llevar a cabo la proeza que hoy realiza nuestro país en Varadero.

Es muy agradable escuchar aquí lo que dijo la brigada del movimiento de tierra, que ellos —desde que se constituyeron en contingente— pasaron de 1 000 pesos a 2 200 pesos por mes de producción, y eran una buena brigada, ellos eran tradicionalmente aguerridos constructores y al organizarse en brigada y en contingente —fueron brigada durante mucho tiempo, cuando estaban haciendo la autopista— duplican la producción. ¡Así sí se desarrolla el país!, eso lo comprende cualquiera, lo ve cualquiera. Es muy estimulante escuchar eso.

Es estimulante escuchar que este año ustedes crean más de 700 habitaciones y que el próximo año el

contingente de Varadero se propone construir no menos de 1 600 habitaciones. Tú dices 1 600 pero nunca digas la última palabra, porque tú no sabes si pasado mañana, o el mes que viene, o en el primer trimestre organizamos dos brigadas más y vemos qué pasa. ¡Mil seiscientas habitaciones!

Una periodista me preguntaba hace un rato —y por culpa de los periodistas yo los hice esperar a ustedes; seguramente ustedes pensaban que como estaba lloviendo yo no quería venir para acá (RISAS); pero fueron los periodistas los que empezaron a hablar y a hacer preguntas y me hablaron de un tema que me agrada mucho, me preguntaron por los contingentes, me preguntaron por las obras del turismo, me preguntaron por Varadero— y me decía: "¿Cómo le parece el ritmo de las construcciones en Varadero?" Le dije: "Tú me preguntas a mí, ¿no?, ¿mi criterio? Bueno, pues me parece demasiado lento." "¿Cómo?" Digo: "Tú me estás preguntando a mí, ¿no? A mí me parece poco. Son tantas las necesidades que tenemos de impulsar el país, tantas las necesidades de desarrollar esa maravilla que es la playa de Varadero que 1 600 me parece poco. ¿Qué le voy a decir?, que estoy felicísimo; si en vez de 1 600 fueran 3 000 yo estaría un poquito, no del todo, feliz (RISAS), pero si un poquito más tranquilo." Digo: "Bueno, es mi criterio, ¿no? Pero si tú me dices cuántas veces más están construyendo en Varadero que antes, digo: Deben ser unas diecisiete veces más o veinte veces más." Pero 20 es poco, hay que construir cuarenta veces más, cincuenta veces más que lo que se construía allí antes. Hay que desarrollar el país, sencillamente; hay que buscar nuevos recursos, hay que hacer avanzar más rápido a la patria.

¿Quién se va a conformar con poco cuando se trata de la Revolución? Cuando se trata de crear cosas para el pueblo, nuevos recursos; cuando se trata de crear cosas para el país, nunca nada puede parecernos mucho. Desde luego, nosotros en Varadero tenemos que alcanzar un ritmo mayor a las 1 600; no digo ustedes, ustedes apoyados en nuevas fuerzas.

Pienso que ustedes están haciendo un gran esfuerzo. Pienso que ustedes trabajan bien, eso es otra cosa; pero pienso que el ritmo todavía es bajo. Debiéramos estar construyendo, por lo menos, 3 000, 4 000, lo que dé la "mocha" ahí en Varadero (RISAS). Claro que harán falta más fuerzas, hará falta más experiencia, harán falta más equipos determinados que eleven la productividad del trabajo, muchas veces son herramientas que faltan o pequeñas máquinas. Siempre que puedo les entrego motovolquetas al contingente y a otros.

El sábado, cuando regresaba de un recorrido exploratorio de áreas de futuro desarrollo turístico en el centro del país, al norte, a las 11:00 de la noche, llego a La Habana, veo unas luces allí, veo movimiento constructivo, me detengo, entro, me encuentro una brigada del contingente "Blas Roca" empeñada en terminar una terminal de ómnibus en diciembre, gran número de hombres trabajando allí, moviéndose. Ni siquiera las luces eran tan abundantes como estas, les faltaban bombillas, no tenían suficiente iluminación, se movían con sus carretillas, iban y venían, cargaban, echaban en dos concretas allí que estaban convertidas casi en un batching-plant: cemento, piedra, arena, tomaban la carretilla y se movían 20 metros, 40 metros a tirar allí, porque tenían una serie de objetos de obra, y me encuentro a un veterano de la construcción, un hombre que ya tenía el derecho al retiro, pero es un constructor de fibra, apasionado, estaba en ese momento de responsable allí. El dice que, bueno, está preparando a los hijos, casi todos los hijos son universitarios, está empeñado en hacer una brigada de constructores con los hijos y los retirados; pero dice que los retirados y sus hijos, los hijos de los retirados, tiene esa idea y está trabajando en el Cohiba, ahora ayudan en la terminal de ómnibus, y le pregunto: "¿Qué necesitas aquí?" Y me dice algo muy lógico: "Me harían falta unas motovolquetas." Muy lógico, busqué la libretica a ver cuántas quedaban ahí, para ver si podía hacer algo; siempre tratamos de tener alguna reserva de equipos, él pedía como cuatro; pero yo no tenía muchas y le dije: Tres.

Es correcto. Ustedes se imaginan a esa hora los hombres llevando la carretilla, que si hay que trasladar material de un lugar para otro en carretilla, el hormigón en carretilla, todo en carretilla. Es lógico que allí tres motovolquetas, cuatro motovolquetas hacen el trabajo de 25 hombres y se eleva inmediatamente la productividad, porque hay un equipito pequeño allí; no es un camión, no es un cargador frontal, no es un buldócer, es una motovolqueta, que en parte las estamos fabricando aquí en colaboración con una empresa extranjera. Ese es un ejemplo, y aquellos hombres son grandes trabajadores y con una gran

productividad; pero allí se veía claro que hacía falta la motovolqueta.

Yo mismo le sugiero: ¿Y un tractorcito con un cargador frontal, el equivalente al EO 2621 soviético, que hoy hacemos nosotros sobre tractor Yumz, no podría ayudarlos a ustedes en lugar de toda esa gente que están cargando con pala, cuando hay que llevar tal cosa, y lo otro, y la arena, y apilarla? Dice: "Claro, muchísimo." Se veía allí con claridad que dos tipos de máquinas elevaban, inmediatamente, la productividad de aquellos obreros, excelentes obreros.

Estoy seguro de que si vamos a cada una de las obras podemos encontrar muchos detalles de este tipo. Sé que ustedes no tienen todas las motovolquetas, porque no les hemos podido dar todas las que han pedido, aunque tenemos reservadas las motovolquetas principalmente para estas obras del turismo u otras obras muy importantes, no andamos repartiendo motovolquetas por ahí; pero hay que analizar todo aquello que pueda ayudar a elevar la productividad de nuestros constructores.

Estoy seguro de que cuando tengamos 100 000 hombres en los contingentes estaremos haciendo el trabajo que hacían antes 400 000; pero quizás se pueda elevar esa proporción en la medida en que tecnifiquemos la construcción, en la medida en que mecanicemos y perfeccionemos los equipos y obtengamos los medios que necesitamos para elevar la productividad, de eso no tengo la menor duda.

Ahora he visto cómo ustedes están haciendo hoteles en 18 meses, eso es algo muy serio. Quién le iba a decir a este país que iba a estar ya haciendo hoteles en 18 meses, y hoteles grandes. Es posible que en el futuro hasta bajemos el tiempo. Hay que construir con esa velocidad, sin sacrificar la calidad. Pero sé detalles que lo retrasan, que los proyectos se tardaron en llegar, incluso a veces proyectos extranjeros, y se retrasan. El mismo Cohiba ha estado esperando por proyectos, otras veces lo retrasa que faltan materiales, que están esperando tales materiales de importación que no han llegado y que llegan en octubre y que llegan en noviembre. En la medida en que nosotros podíamos tener el material al lado y los proyectos elaborados con anticipación, podemos avanzar mucho más rápido, y creo que esta puede ser una gran escuela, este contingente en este lugar.

Otros contingentes también han dado grandes pruebas, por ejemplo, los centros integrales porcinos que está construyendo el ministerio, porque los centros porcinos cuando son nuevos, completos, los hace el ministerio, cuando son ampliaciones las hace la agricultura. El ministerio debe estar para las grandes obras, no para obras medianas, sino para obras importantes; no se debe hipotecar al ministerio en obras que no tengan mucha magnitud. Por ejemplo, aquí existía antes el criterio o el hábito de que el Ministerio de la Construcción hacía los sistemas de riego, no digo las presas, no digo los grandes canales, sino el sistema de riego que lleva el agua al campo. Hemos planteado que esa es tarea de la Agricultura no tarea del ministerio, por esa vía liberamos al ministerio de todo ese tipo de actividades que dispersan su acción.

Pero me refería a los centros integrales porcinos. Antes, como todas las cosas, eran 5 años, 6 años, 7 años, se analizó y se dijo que esos centros que son grandes requerían de tres años, por lo menos; empezaron los contingentes en Santiago, en otros lugares a construir estos centros integrales y con un criterio muy práctico, muy racional, primero las naves de cría, de modo que antes de terminar la obra ya pudieran estarles poniendo animales, a cada nave ponerle animales a medida que se terminaba. Bueno, algunos contingentes han hecho el centro integral porcino hasta en 11 meses, ¡once meses!, vean lo que puede un contingente, cuando se consideraba que tres años era un buen tiempo.

Ahora, hicieron otras cosas: analizaron, discutieron con proyectistas, vieron cómo podía racionalizarse, cómo podía reducirse la cantidad de hormigón; en fin, hicieron cosas que fueron facilitando la obra. Lo mismo han hecho con las lecherías.

Hacer un centro porcino de esos en 11, 12, 13, 14 meses, les digo que es una proeza, y en este momento están marchando con una gran velocidad.

Esa es la situación, los resultados visibles, palpables de la organización en contingentes.

Les decía anteriormente que ya hacer un hotel en 18 meses es admirable. Y hay algunas obras de estas en que no puede reducirse mucho más el tiempo. Pero si elevamos la productividad, podemos construir más obras, podemos construir más hoteles y ya la productividad va a depender de la técnica, de los equipos, de los recursos que tengan y del flujo de los suministros.

Estas obras destinadas a obtener divisa para el país deben estar bien priorizadas y no les debe faltar nada, porque si se tardan un mes en terminar, vamos a estar perdiendo ese mes en ingresar recursos para el país.

Estas obras van a ayudar a la economía del país, pero van a ayudar también a la población: van a ser fuentes de empleo para muchos jóvenes en nuestro país, de buenos empleos y de empleos bien remunerados; estas obras van a aumentar las capacidades vocacionales de nuestro país, porque muchos de estos hoteles en el verano no van a tener visitantes extranjeros. Hay un ciclo en el turismo, hay una época de frío en que los ciudadanos de esos países desarrollados, con muchos recursos, vienen al trópico, pero en el verano pueden ir en su propio país al mar, por eso siempre disminuye y el país dispondrá de muchas más capacidades para sus vacaciones. Y vean ustedes al ritmo en que aumentan estas capacidades.

No se está trabajando solo en Varadero. Los periodistas me preguntaron, les digo: Estamos trabajando en muchos frentes, muchos frentes, lugares conocidos y lugares nuevos. Y los pedraplenes están abriéndose paso hacia lugares maravillosos, extraordinarios; y yo decía que se convertían también en un patrimonio de la humanidad, no como La Habana Vieja, La Habana Vieja es para pasear, recrearse la vista. ¿Pero para un ciudadano de esos países, que está ansioso de respirar aire fresco, ver sol, aguas que no estén contaminadas, aire puro, qué significan esos cientos de kilómetros de playa que estamos conquistando a través de los pedraplenes?, y algunas de ellas como Varadero. No se crean que Varadero es la única grande y extraordinaria playa del país, he visto en estos días algunos lugares que son iguales que Varadero, por no decir mejores, para no ofender a ningún matancero; pero he visto lugares fabulosos, y se vuelven accesibles con los pedraplenes.

Se está trabajando, a veces calladamente, sin mucha publicidad, pero se está trabajando y prácticamente todas las provincias tienen sus programas de desarrollo turístico: lo tiene La Habana, lo tiene Matanzas, lo tiene Isla de la Juventud, allá en Cayo Largo, lo tiene Villa Clara, Sancti Spíritus, Ciego de Avila, Camagüey, Las Tunas, Granma, Holguín, Santiago y Guantánamo unas con más potencial otras con menos. No mencioné a Pinar del Río, que también tiene sus potencialidades y sus aspiraciones. No mencioné a Cienfuegos que tiene ya algunos hoteles y algún potencial todavía para desarrollar. Pero todas las provincias prácticamente tienen su programa y tienen un gran entusiasmo; algunas, donde no había actividad, reclamaron que el país les diera posibilidades, reclamaron su derecho a desarrollar planes también y ayudar a la economía del país a través del turismo.

Pero esos lugares que yo les decía, de aire puro, de mar puro, lugares bellos, tranquilos, estoy seguro de que no se lo van a encontrar en Europa por ningún lugar, porque sus propias playas se desarrollaron en el capitalismo y, con el desorden del capitalismo, cada uno hacia con su pedazo lo que le daba la gana y si le daba la gana construía el hotel sobre el agua casi, no seguía una línea, no seguía normas.

Todas esas playas vírgenes pueden tener sus franjas de 40, 50, 60 metros de playa sin obstáculos, donde puedan tomar el sol, las construcciones detrás, los caminos por donde deben ir los caminos. Tenemos la posibilidad de desarrollar la arquitectura más adecuada, las edificaciones más funcionales hacer las cosas con racionalidad, porque no estamos en el capitalismo; en el capitalismo cada cual quiere hacer lo que le da la gana en su pedazo de playa.

De modo que nosotros tenemos excelentes perspectivas para hacer un desarrollo racional, inteligente de todos estos recursos.

Hemos abanderado aquí algunas brigadas que están en otras actividades: inyectando agua o

construyendo el pedraplén en la ciudad. Matanzas va a tener su pedraplén, ¡quién lo iba a decir! ¿Quién iba a decir que un día íbamos a tener la esperanza de librarnos de todos esos vericuetos por donde hay que pasar cuando alguien transita por la autopista, al norte y viene a Varadero; ya no tanto al interior, porque está la Autopista Nacional, pero siempre es un quebradero de cabezas y una complicación atravesar la ciudad. En un futuro inmediato —puesto que ya tienen también su brigada aspirante a contingente, recibió la bandera, tiene sus equipos—, va a construir su pedraplén y su viaducto, de manera que nadie tenga que atravesar la ciudad, viene por la Vía Blanca, entra, doble vía y cruza por el fondo de la bahía; eso va a ser un gran avance. Cuando le cuento a alguien que ya están haciendo el pedraplén en Matanzas, el viaducto, todo el mundo se alegra, le agrada saber esa noticia. Va a ayudar mucho.

Por otro lado, ya la autopista llega hasta aquí, también vamos a traer la doble vía hasta el aeropuerto. Pero ahora sobre todo vamos a priorizar la doble vía hasta Matanzas, de modo que se podrá viajar desde La Habana hasta Varadero por doble vía, ¡quién lo iba a decir! Dicen que en una época iban a hacer esa obra, pero que se robaron el dinero, a pesar de que los capitalistas tenían muchas casas en Varadero y les interesaba tener una buena comunicación, dicen que se robaron el dinero.

Del mismo modo ahora se puede venir de España en avión directo a Matanzas. Este aeropuerto no solo comunica a Varadero, comunica a Matanzas con Europa; ya no tienen que aterrizar los grandes aviones en La Habana, y pasar los turistas horas por las carreteras y por los vericuetos para llegar aquí, es un avance considerable para las provincias.

No voy a decir que los de La Habana van a viajar en avión a Matanzas, porque a Santa Clara, que está más lejos, viajan por tierra, ya que la distancia se ha reducido a tres horas; ya viajan en avión de La Habana a Camagüey, de La Habana a Holguín, Las Tunas, a las provincias orientales. Esas autopistas comunican de una manera rápida, eficiente las regiones del país.

Matanzas tiene una serie de planes importantes: tiene ya la más grande termoeléctrica del país, una unidad termoeléctrica; tiene el puerto de supertanqueros, tiene el mayor plan de cítricos del país, los pedraplenes avanzan en la bahía de Cárdenas, los pedraplenes avanzan en la ciénaga a Majaguillar, los petroleros casi duplican su productividad, en virtud de nuevos conceptos de organización, atención al hombre y elementos técnicos en determinadas circunstancias, que aceleran la perforación. Hay perspectiva petrolera sin chocar con el turismo a lo largo de la costa desde Varadero hasta Cárdenas, en la bahía de Cárdenas, en Majaguillar.

La provincia avanza en sus planes de regadío, puesto que tenemos capacidad excedente en la industria azucarera y podemos producir 250 000 toneladas más de las que hemos venido produciendo en los últimos años, como consecuencia de las sequías. De modo que se les está dando prioridad a los planes de drenaje parcelario y riego en la provincia de Matanzas.

Desarrolla planes avícolas, planes porcinos; deberá desarrollar planes agrícolas también para suministrar a Varadero de artículos de la agricultura; deberá desarrollar producciones industriales para vender también a los turistas. De manera que, en su conjunto, vemos una clara perspectiva del desarrollo de la provincia y del avance de la provincia en todos los terrenos.

Claro que Matanzas no tiene suficiente gente para hacer todo lo que debe hacer. De ahí que necesite la ayuda "internacionalista" de otras provincias. Sí, digo internacionalismo porque esto es para el turismo internacional, ¿no?, y, además, porque la UNECA fue una empresa creada para las construcciones en el exterior y digamos, aunque nadie lo va a creer, que trabajando ahí en Varadero están haciendo internacionalismo.

Yo sé que los de la UNECA han estado en muchos lugares construyendo, y un día nosotros mismos dijimos: Si UNECA está construyendo carreteras por allá, o está construyendo hoteles, ¿no es mejor que los construya aquí?

No nos alcanzan. Nosotros vamos a necesitar en estas construcciones decenas de miles de trabajadores. Ya pronto empiezan las construcciones en Cayo Coco, no está lejano el día en que empiecen las construcciones en Cayo Sabinal, se intensifican las construcciones en El Ancón, se intensifican las construcciones en Cayo Largo, hay muchas cosas que hacer.

Ciego de Avila no tiene mucha población. Camagüey no tiene mucha población, comparado con sus recursos naturales; tiene que atender, entre otras cosas, 18 000 caballerías de caña e importantes renglones de la agricultura y de la industria. Hay que mover fuerzas, y creo que la forma en que lo estamos haciendo aquí es muy adecuada.

Se han creado las condiciones materiales para los hombres, se han hecho los nuevos albergues. Sé que la comida es buena, o por lo menos la materia prima es abundante, no sé si tendrán ustedes buenos cocineros, pero yo pienso que sí. Pienso que sí, porque no es tan difícil, si tienen esos hoteles al lado, que les den un mínimo técnico los del Internacional y los de los hoteles de allí. Les han dado un mínimo técnico, ¿no?, y han mejorado la confección. Y sé más o menos los suministros que tienen y las libras de proteína que consumen al mes. No lo voy a decir para que no se vayan a crear problemas por ahí y les vayan a rebajar a ustedes un poco de lo que tienen, pero tengo los datos aquí. Y me alegro mucho de que ya todos los trabajadores de Varadero estén organizados en contingente, que sea ya el mayor del país, que las condiciones de vida material sean buenas, que los suministros sean buenos.

Y, desde luego, creo que todos los que estamos aquí nos hemos llevado una gran impresión de estos colectivos; nos hemos llevado una gran impresión de la obra, tiene una gran calidad; una gran impresión de todas las brigadas de la provincia, una gran impresión de las 20 brigadas de la UNECA que trabajan en Varadero, una impresión de disciplina, organización, eficiencia y entusiasmo. Puedo apreciar, realmente, un gran salto de calidad en todo lo que he visto aquí esta noche.

Creo que también para todo nuestro pueblo será motivo de satisfacción conocer las proezas que ustedes están realizando.

Para mí, particularmente, repito, ha sido muy agradable haber inaugurado el "Miguel Enríquez", construido por el contingente VI Congreso; inaugurar hoy, menos de un año después, este aeropuerto de Varadero construido por ellos. Sé que el contingente VI Congreso va a construir dos hoteles ahora, no todos, porque tiene que dejar una parte de su fuerza aquí, lo cual indica que no está lejano el día en que podamos inaugurar el velódromo, ni está muy lejano el día en que podamos inaugurar uno de esos hoteles que construye esta misma fuerza. La menciono porque es todo un símbolo: hace menos de un año, una obra construida en tiempo récord; ahora una obra construida en tiempo récord, un velódromo que parte de esa fuerza va a construir en tiempo récord, y un hotel o dos hoteles que parte de esa fuerza va a construir en tiempo récord también, estoy seguro, en Varadero.

Claro está que no solo vamos a inaugurar obras construidas por el VI Congreso; el VI Congreso pasa ahora al contingente de Varadero, no así las brigadas de movimiento de tierra que trabajaron aquí, con las cuales tenemos que maniobrar, pero que están subordinadas a los intereses de las construcciones en Varadero.

Estamos ansiosos también por poder visitar esas magníficas obras que ustedes están construyendo, estamos ansiosos por ver realizados los planes que tienen para el año 1990. Y recuerden esto: lo más que puede ocurrir con estos planes es que se amplíen, como estoy seguro de que en un futuro no lejano nuestro pueblo podrá disfrutar, no solo indirectamente a través de los ingresos que se produzcan, sino también directamente, de esas maravillas que ustedes están creando en esa ya maravillosa playa de Varadero. Los felicito a todos, compañeros.

¡Patria o Muerte!

¡Venceremos!

(APLAUSOS)

Luis me recuerda algo muy importante, y muy importante para la historia de la provincia y el espíritu patriótico de la provincia, es el nombre del aeropuerto; ellos han propuesto que lleve el nombre de esa figura gloriosa, histórica de la provincia, que es "Juan Gualberto Gómez" (APLAUSOS). Creo que estamos de acuerdo todos, ¿verdad? (APLAUSOS)

(VERSIONES TAQUIGRAFICAS - CONSEJO DE ESTADO)

Source URL: <http://www.comandanteenjefe.biz/en/node/1674>

Links

[1] <http://www.comandanteenjefe.biz/en/node/1674>