

LOS APLASTARA EL ALUD

EDITORIAL

Montevideo, Octubre 16 de 1965
Año XXVII, No. 1276 - Edición 32 págs.
Precio en Montevideo, \$ 3.00; en Buenos
Aires, \$ 30 m/a. - En el interior de
Argentina \$ 40 - Franqueo a pagar
Correos del Uruguay, Cuenta No. 9
Redactor Responsable, Julio Castro
Administrador, Hugo R. Alfaro
Rincón 577 - Teléfono 985194

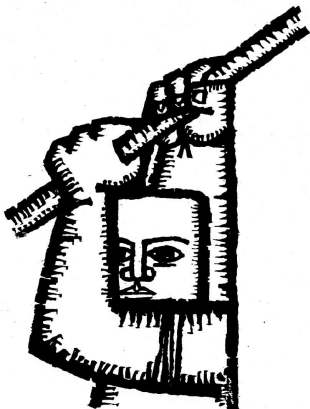
MARCHA

ESTA EDICION

* En virtud del paro realizado por los gráficos y periodistas en el día de ayer, MARCHA debió postergar su aparición hasta hoy sábado. Buena parte de esta edición, empero, fue corrida al jueves, por lo que no han podido registrarse en ella los sucesos de las últimas veinticuatro horas.

Medidas Prontas de Seguridad

El régimen se define:
mordaza,
prisiones,
despidos



LOS EDITORIALES PROHIBIDOS

EPOCA y EL POPULAR en las páginas de MARCHA

(contratapa)

REMARKS:

de los lectores", sobre la piedra, se está sufriendo en el nivel de la en el día.

[illegible]

que nos vemos débiles hacer los gastos que entendi no medio responder y poner a sólo hay tiempo de gran cosa para el examen (a veces) pero no alcanzan para salvarlo. Además esta materia requiere una dedicación muy intensa, cosa que no se puede probar: mestales ni semestrales ni nada. (X)

refiere al IAVA, preparatorios, documentos y escritos, por ejemplo. Uno va si quiere, si no quiere no puede concurrir a lograr teniendo e materias más para estudiar durante el año. Otra cosa en contra es la falta de demasiados fácil tirarse de manera que se vaya una gran parte de culpa hacia el estudiante y allí me falto. Pero él no es el responsable principal. Es tan evidente comprobar todo lo anterior (IVA, etc.).

Reformar los programas, poner más horas de clases prácticas, reglamentar más los cursos, de manera que se vaya con la preparación. No creo que sean soluciones disminuir las bofilas del programa o suprimir puntos del mismo. Se caería en el error de estar en el base para el estudio en Facultad. Todo esto que escape a mi criterio. Pero espero que alguien agarre el problema a fin de que por lo menos mis hijos no pasen lo que pasamos hoy tantos estudiantes.

Si se supera este problema, lo sentiré por los profesores particulares, que tendrán que buscar otra fuente de ingresos. Ellos no son los culpables de la situación, sólo la aprovechan como la aprovecharía yo también: Hoy es el "silvese quien pueda" pero estaré contenta porque habrá desaparecido esta actividad.

que lo hiciesen
argentemente.
ciclo de ense-
ñanza que pasa
minutos por se-
ñal puede hacer
por semana de
cos) sin contar

NUESTRA FUERZA AEREA **AUYO VERSUS ACU**
 el 29 del año de destrucción de 1965
 Sr. Director de "MARCHA"
 Dr. Carlos Quijano.
 Permitame arrancar por un momento a sus lectores del momento cotidiano de enfrentarse de las cosas...

denuncia que tal vez nunca en cierta televisada noticia de ayer se vio completamente atrofiada fibra del relevamiento aerofotográfico de la zona.

ESP 170 de MARCHA, aleguen que los Lectores a ese relevamiento, el desarrollo del tema, en respuesta a "MARCA" que lo denunció.

Existen en Montevideo la Asociación Uruguaya de Volantes, sostenida por la policía, que se des- vió hacia un asunto pre- sidente al plano deportivo.

Existen en Montevideo la Asocia- ción Uruguaya de Volantes, sostenida por la policía, que se des- vió hacia un asunto pre- sidente al plano deportivo.

que de cómo se anuló prematuro la Fuerza Aérea, que ya reorganizada por dar fe el Instituto Tecnológico para el desarrollo de la industria de los hidrocarburos, en tres o cuatro años que se viene en 30 millones (treinta millones) se va a realizar por una empresa con buena memoria podría dar

de sesenta millones), de los que se extraerán mil millones de dólares, para el mejor autódromo privado sudamericano.

agregado (la permanente y gestión de la hacienda pública nos al empobrecimiento de funciones hacendadas, de una actividad que habían dado pruebas de insuperables postergados la táctica complicada que no creo involucrados pecun-

Se acuerda a él con su pasaporto, y a nosotros con nuestros militares y gubernativos, pero ante un tan profesional de nuestros viajeros a consecuencia servil.

Quedo mal ubicado, acorralado y perdido, y completo desconfianza, los que me rodean.

El día de la semana es el día de la semana.

unos por desamparón y apenón,
lo reuuelto, hemos contrinuido.
de problemas eluidos por la
este sospechoso astuto y exo-
nos tiene acostumbrados, lo que
senta que es su deber defender
la oportunidad profesional que
te perjudico económicamente para el

CORREO

El lector que firma 2 K. deberá acreditar su identidad en nuestra redacción, si desea que su carta sea publicada.

VICHADOR

3 * MARCHES

de sacar base para el estudio en Facultad. Todo esto quizás escape a mi criterio. Pero espero que al

[illegible]

NUESTRA FUERZA AEREA **AUYO VERSUS ACU**
 el 29 del año de destrucción de 1965
 Sr. Director de "MARCHA"
 Dr. Carlos Quijano.
 Permitame arrancar por un momento a sus lectores del momento cotidiano de enfrentarse de las cosas...

denuncia que tal vez nunca en cierta televisada noticia de ayer se vio completamente atrofiada fibra del relevamiento aerofotográfico de la zona.

ESP 170 de MARCHA, aleguen que los Lectores a ese relevamiento, el desarrollo del tema, en respuesta a "MARCA" que lo denunció.

Existen en Montevideo la Asociación Uruguaya de Volantes, sostenida por la policía, que se des- vió hacia un asunto pre- sidente al plano deportivo.

Existen en Montevideo la Asocia- ción Uruguaya de Volantes, sostenida por la policía, que se des- vió hacia un asunto pre- sidente al plano deportivo.

que de cómo se anuló prematuro la Fuerza Aérea, que ya reorganizada por dar fe el Instituto Tecnológico para el desarrollo de los trabajos de la antedicha fuerza, que en cuatro años que se viene en 30 millones (treinta millones) se ha realizado por una empresa con buena memoria podría dar

de sesenta millones), de los que
«extremadamente conocidos» de
la mejor audición privada
sudamericana.

La película en este dicho
Montevideo un Automóvil Club
Uruguay que posee la afiliación
internacional a la Federación I. del
Automóvil, a pesar de tratarse de
una entidad en el fondo y en la
forma, que tiene una
que termina el título y una

agregado (la permanente y gestión de la hacienda pública nos al empobrecimiento de funciones hacendadas, de una actividad que habían dado pruebas de insuperables postergados la táctica complicada que no creo involucrados pecun-

Se acuerda a él con su pasaporto, y a nosotros con nuestros militares y gubernativos, pero ante un tan profesional de nuestros viajeros a consecuencia servil.

Quedo mal ubicado, acorralado y perdido, y completo desconfianza, los que me rodean.

El día de la semana es el día de la semana.

unos por desamparón y apenón,
lo reuuelto, hemos contrinuido.
de problemas eluidos por la
este sospechoso astuto y exo-
nos tiene acostumbrados, lo que
senta que es su deber defender
la oportunidad profesional que
te perjudico económicamente para el

CORREO

El lector que firma 2 K. deberá acreditar su identidad en nuestra redacción, si desea que su carta sea publicada.

VICHADOR

CORREO

El lector que firma 2 K. deberá acreditar su identidad en nuestra redacción, si desea que su carta sea publicada.

VICHADOR

- 1) Repudiar las "medidas prontas de seguridad" por consideras un fin tendiente a coartar nuestras libertades;
- 2) Reafirmar el derecho de agremiación y de huelga de todos los funcionarios y trabajadores de nuestro país;
- 3) Buscar por intermedio de nuestro grupo, su pronta derogación.

MARCHIA 2

JERARQUIA CATOLICA

4

... ..

¿Hacen caso a los consejos de enero o de octubre? ¡Hermanos, Señor, del año que todavía les queda a los
Jesús
Juan Luis Torre Lara

disográficas. Agrupación Pro-c

que lado tomar. ¿Hacen caso a los consejos de cuando
libranos, Señor, del año que todavía les queda a los
Ingenieros, Señor, del año que todavía les queda a los
Ingenieros, Señor, del año que todavía les queda a los

discográficas.

1. *Chlorophyll a* (Chl *a*)

1. *Chlorophyll a* (Chl *a*)

MARCHA ★ 8

El más precioso tesoro del país'' (II)

Dr. HUGO FARRRI

importância: "Ram dos Yndevíduos que lhe foram distribuídos Sortes de Estâncias nos Campos da Cadeia intitulada das Orfes" e "Ram dos Yndevíduos que p.o. Sua vonta se Povoaão sem ordem do Governo nos Campos da Cadeia intitulada das

En un trabajo que publicó recientemente: "La Economía en la Banda Oriental Durante La Revolución Uruguaya", el autor relata los hechos de sucesos de estancias a nuevos pobladores poniendo de relieve que fueron beneficiados con esas granjas Juan José María de Gallo, Juan María Leguizamón, Pedro Rodríguez, Juan Pérez, Manuel Pérez, Víctor Rodríguez, Juan José de la Cruz, Bernabé, Domingo Sáenz, Pedro de Aquino y Antón Reina. Resulta así-

Resultados de la Aplicación del

Reglamento

[illegible][illegible][illegible]

María Gutiérrez

REFLEXION PARA LOS MILITARES URUGUAYOS

[illegible]

Ejemplo asustador de la crisis ha tirado abajo muchas cosas. Entre ellas, ha puesto en descubierta la tramoya. Ustedes, los militantes, los que los problemas que nos preocupan, los temas que nos preocupan, que planeábamos, eran factores reales de la situación nacional. Nosotros descubrimos que ustedes que se querían mantener a la distancia de los conflictos, sino cabezas pensantes, vivamente interesados por el deterioro del país, capaces de pensar a nivel y en la medida en que accedían a la tierra y en la medida en que accedían a la tierra, en que los políticos han convertido

[illegible][illegible]

B + MARGIE

DHL

CUBA A LA DEFENSA DEL C.I.A.

por Arthur Schlesinger

● MARCHA ya comentó — el 13 de agosto pasado — los libros de Theodore Sorensen y Arthur Schlesinger sobre Kennedy, en particular los capítulos referentes al desembarco en Cochinos. Nuestros lectores pudieron conocer, además, el 19 de este mes, lo escrito por Sorensen al respecto. Los fragmentos de Schlesinger que hoy publicamos arrojan nueva luz sobre la participación norteamericana en la invasión, y nuestros lectores podrán apreciar hasta qué punto los dirigentes yanquis y sus sirvientes subestimaron el arraigo y la fuerza del "régimen de Castro".

● Los acontecimientos se precipitaban. En un principio, se propuso el 5 de abril del 1961 como Día J. A fines de marzo el presidente lo postergó para el 10, y finalmente lo fijó el 17. En Guatemala, la brigada cubana, integrada aproximadamente con 1.400 hombres, esperaba con impaciencia creciente.

La Casa Blanca solicitó un informe urgente sobre la Brigada y sus capacidades. La respuesta del coronel de "marines" que partió a inspeccionar la brigada llegó en términos inequívocos:

● "Mis observaciones acrecieron mi confianza en la capacidad de esta unidad para realizar no sólo las primeras misiones de combate sino también para lograr el objetivo final, el derrocamiento de Castro. Los comandantes de la Brigada y los batallones conocen ya todos los detalles del plan de la operación. Los oficiales son jóvenes, vigorosos e inteligentes. Los soldados son un ardor fanático a liberar a la patria."

"Dicen que conocen a su propio pueblo y están persuadidos de que desde el momento en que el mar influyó sólo una derrota sería la fuerza de la oposición, estas se encargarán de entre las manos de Castro. Los oficiales de cada uno de los batallones dicen que no conocen a ningún dote de sostener. Dicen que es una tradición cubana adherirse al vencedor y tienen una confianza absoluta en su victoria sea lo que sea lo que Castro tenga para oponerles."

Este mensaje llegó a la Casa Blanca el 14 de abril, poco tiempo antes del momento último en que la Brigada de Operación podría anularse. Este testimonio entusiasta confirmó a Kennedy su intención de autorizar la expedición.

● Adelante hacia la Habana

El 10 de abril, la Brigada comenzó a movilizarse en camión desde la base guatemalteca hasta el lugar del embarque en Puerto Cabezas, Nicaragua. Desde el 13, los hombres comenzaron a salir a bordo de las embarcaciones. El 14 de abril los consejeros norteamericanos devolvieron a los cubanos el plan de invasión: tomar tres bultos a lo largo de los ríos Kikil y Kikilero y llevarlos a la zona de desembarco en la Bahía de Cochinos.

La aviación de Castro, dijeron los consejeros, sería neutralizada previamente, y millones de guerrilleros se unirían a bordo de las embarcaciones para mantener la lucha durante tres días después de los cuales, según las palabras del principal asesor norteamericano, "serán tan fuertes, tan grande vendrá unirse a sus días, que no tendrán deseos de esperanzas."

Marcharán desde el amanecer. Avanzarán, se volverán hacia la izquierda y se volverán hacia la izquierda y se volverán hacia la izquierda."

"Los cubanos, que consideraban aún a los norteamericanos como vengadores y no estaban habituados a los discursos de intoxicación ideológica, abandonaron la reunión en un estado de exaltación."

Mientras la flota de siete pequeñas embarcaciones esperaba en Puerto Cabezas al caer la tarde del 14 de abril, Luis Somoza, el jefe de la Brigada cubana, apareció en el muelle, al rostro empolvado, los guardapieludos detrás de los ojos. Gritó con legítima indignación: "¡Los perros de la barba de Castro!", y agitó la mano para desear a los perros a los patriotas. Los miembros de la brigada delatada corrieron a la orilla, de seda de colores flotaban al viento, y las embarcaciones se movían en la zona del sol poniente, iniciaron la partida hacia Cuba.

La neutralización de la aviación debía realizarse por intermedio de ataques aéreos desde la base de la base de Nicaragua antes del desembarco. Este problema de las incursiones aéreas fue discutido desde enero. El Departamento de Estado se opuso a los ataques anteriores a la invasión por ser incompatibles con la regla fundamental de no intervención americana. Según

los diplomáticos, no podía haber ninguna actividad aérea hasta que los invasores no se hubiesen apoderado de una pista de vuelo en Cuba, y pulirían hacer creer por consiguiente que la fuerza aérea era realmente de ellos. Por otro lado, el Pentágono aseguró que las incursiones previas a la invasión eran esenciales para destruir la aviación cubana y proteger el desembarco.

Se llegó a una transacción: un ataque contra los aeródromos dos días antes del desembarco, efectuado, para acallar las objeciones del Departamento de Estado, por pilotos cubanos que se pretendía fueran desertores de las fuerzas de la aviación de Castro.

Después de un plazo prudencial que permitiera el sobrevuelo de aviones de reconocimiento U-2 y una evaluación fotográfica de los daños causados, un segundo ataque se realizaría al amanecer del Día J.

Nadie pensaba que esta estrategia engañara a la gente mucho tiempo: era evidente que el desembarco se produciría inmediatamente que no era estado de guerra de Castro, pero los asesores de la aviación de Castro, que los invasores alcanzarían por lo menos la costa, es decir lo suficiente para cancelar la segunda incursión aérea.

La transacción no era totalmente satisfactoria: los jefes del estado mayor temían que los ataques alertaran a Castro sin destruir su poderío aéreo, y embargo, la hubiera tratado un ataque decisivo en el preciso momento de la invasión. Pero los asesores de la aviación de Castro, que los invasores alcanzarían por lo menos la costa, es decir lo suficiente para cancelar la segunda incursión aérea.

● Fin de la semana en Glen Ora

Los pilotos retornaron, de esa primera incursión a Nicaragua, muy optimistas respecto a las destrucciones efectuadas. Sin embargo, los vuelos de reconocimiento al día siguiente demostraron que los aparatos habían sido destruidos casi por completo. Los pilotos que participaron en la invasión no se habían dado cuenta de que los aparatos habían sido destruidos casi por completo. Los pilotos que participaron en la invasión no se habían dado cuenta de que los aparatos habían sido destruidos casi por completo.

Entre tanto, otro B-26 voló directamente a Nicaragua a Miami para llevar a cabo la segunda incursión. El avión de piloto se presentó como un deserteor de Castro que venía a bombardear los aeródromos. La llegada imprevista del B-26 a Key West, Florida, causó alarma, y la aparición, la víspera, en un avión de un avión cubano, llevó a la confusión al máximo.

En Nueva York, Adlai Stevenson se preparaba, en nombre de los Estados Unidos, a mantener, frente a la asamblea general de la O.N.U., un debate retorcido mucho tiempo y a responder a los cubanos que acusaban a los Estados Unidos de intenciones agresivas. Kennedy, muy preocupado por la reacción de la O.N.U. frente a la operación cubana, expresó el deseo de que Stevenson estuviese plenamente informado. Quería que todo lo que se dijese en las Naciones Unidas fuese verdad, aunque eso le haga cada que pueda como "prometerlo".

Tuvimos una larga conversación con Stevenson el 6 de abril para la preparación del debate. Pero nuestras explicaciones, probablemente demasiado vagas, hicieron creer a Stevenson que ninguna acción se emprendería durante el debate en la O.N.U. sobre el problema cubano. Más tarde, dijo claramente que desaprobaría totalmente el plan, se lamentó que no se lo hubiera dado la ocasión de dar su opinión y declaró que pensaba que provocaría serias dificultades. Pero si esa era la política nacional, estaba dispuesto a cumplir con ella.

El presidente partió el sábado después del mediodía, tiempo antes de la sesión de día de mañana en Glen Ora, Virginia; si, contrariamente a su costumbre, hubiese permanecido en Washington, la prensa hubiera supuesto que el presidente había en el aire.

El domingo al mediodía, hora límite de la última expedición, el presidente, posible, autorizó a la expedición a continuar su camino hacia Cuba.

En Washington, los periodistas empezaron a llamar al Departamento de Estado para preguntar sobre las embarcaciones sobre los B-26 estacionados en Key West y Miami. Era evidente que el "deserteor" montado por la CIA para la invasión había sido destruido casi por completo. Los pilotos que participaron en la invasión no se habían dado cuenta de que los aparatos habían sido destruidos casi por completo.

● La segunda incursión aérea

En particular, el fracaso de la fuerza inventada por la CIA, había aparecido bajo un aspecto nuevo el problema de la invasión. La invasión se había convertido en una operación de guerra. Según las concepciones del presidente Kennedy, la invasión debía ser una operación de guerra. Según las concepciones del presidente Kennedy, la invasión debía ser una operación de guerra. Según las concepciones del presidente Kennedy, la invasión debía ser una operación de guerra.

alca la costa. El primer hombre para cada playa fue, a pesar de las órdenes de Kennedy, un militar norteamericano.

Los hombres raras se tomaron casi por sorpresa. Con una patrulla de soldados de Castro. El ruido de los motores de los helicópteros y cualquier arma de sorpresa táctica desorientó a los cubanos. Los hombres raras se tomaron casi por sorpresa. Con una patrulla de soldados de Castro. El ruido de los motores de los helicópteros y cualquier arma de sorpresa táctica desorientó a los cubanos.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

evidente que la invasión se encontraba en dificultades. Una tentativa de destrucción de la aviación de Castro por fracasó a causa de la mala suerte, que cubrió con la invasión, en la mañana, durante el día, debido a los ataques de infantería de Castro se demostraron que ninguno de nosotros pudo suponer, sin embargo, grandes dificultades para los tanques de Castro alcanzaron la zona de desembarco y se apoderaron de las posiciones situadas en la retaguardia.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

La aviación de Castro, alertada por la primera escaramuza, reaccionó con un vigor inesperado contra las embarcaciones y contra los hombres que se encontraban sobre las playas. A las 10 de la mañana, un Sea Fury de Cuba echó a flote la embarcación que transportaba las reservas de municiones de los pilotos de Castro. Otras embarcaciones fueron averiadas.

banco
ITALO-BELGAbanco
MERCANTIL
DEL RIO DE LA PLATAconvergen
en

BANCO

DEL RIO DE LA PLATA

CASA CENTRAL
ZABALA 1520-32-50

La voz de EL POPULAR

EDUARDO A. VIERA
Director

Cuba y la farsa de la CIA

acarios de
C.A.D.E.B.

Cuando la reunión se dispersa, a las 2 de la madrugada, Kennedy me hizo una señal y me dijo: "¿Quieres acompañar a Berle?".

Un avión militar esperaba cuando llegamos. Berle y yo, al ser portados, algunos minutos después volamos hacia el sur.

● Los sucesos de Berkeley de diciembre de 1964
los sucesos relatados en nuestra crónica anterior
diantil mencionado. Por lo contrario, tuvieron diver
naturaleza en los meses siguientes y prácticamente e
gidas norteamericanas.

**SALIÓ EL NÚMERO
DE OCTUBRE**

de Michigan, más
firmaron peti-
de albergues más

19 MAR 67

Al Pueblo
A los Gobernantes
A los Trabajadores

C.A.D.E.B.

extra
LA REVISTA QUE NAD
QUISO HACER YA
SALIÓ EL NÚM
DE OCTUBR

**LUJOSOS
COMEDORES
DE CARNICA**
DESDE
\$2.500
CARNITAS
SIN RECARGAS DE
Impacto S.A.
SAN MARTIN 1071
CALLE 30 AV. AD. C.A.
8 05 OCTUBRE 1073
CAS. 1399A-13

