

a la espera de que nos avisen que tenemos que poner un extra”.

La situación es en extremo alarmante a fin de mes, cuando el combustible escasea, aunque solo para la Empresa Provincial de Transporte, porque el panorama de Ferrocarriles es diametralmente opuesto: sin prestar servicios desde principios de enero, el tren grande de Tunas ha dejado de consumir 450 litros diarios de diésel y el coche-motor, cuando funciona, apenas gasta 100 litros por jornada.

Ese combustible, paradójicamente, no puede ser empleado por Transporte de Sancti Spíritus para capear el temporal. “La determinación del traspaso se define solo arriba, en la provincia no tenemos potestad para eso. La Unión de Ferrocarriles de Cuba es la que dispone del combustible planificado para los viajes por tren que no se consume”, explica Mariesky Rodríguez.

¿Ha habido afectaciones por falta de combustible?

“Las rebajas en Ferrocarriles han sido para los medios administrativos, los viajes de pasajeros no se han afectado, el país sigue garantizando el combustible necesario según las normas de consumo de cada tren”.

¿Se han dado casos de robo de combustible?

“Sabemos que donde hay recursos está la posibilidad del desvío y no descartamos algún intento, pero no hemos detectado hechos en concreto. Ningún tren se ha quedado botado porque le haya faltado combustible”, afirma rotundamente Mariesky.

En Paredes, sin embargo, hay quien asegura —también rotundamente— que el tren sí se ha varado en medio de la nada porque no le alcanza el diésel. Y hay quien dice que más de una vez.

ÁNIMOS CALDEADOS

La estación de Sancti Spíritus, en la barriada de Colón, es acaso el mejor medidor para tomarle la temperatura a la polémica, sobre todo cuando cancelan el tren y el charangón demora más de lo humanamente soportable.



La inestabilidad del tren se ha acentuado en los últimos meses.

“¿Tú sabes lo que es trabajar con la duda de si tengo transporte a las seis o no? —se pregunta una enfermera del Hospital Pediátrico a punto de abordar el ómnibus suplente—. El de hoy está seguro, pero mañana no sé si llegaré a mi casa por la noche o por la madrugada”.

Ella lo comenta medio contrariada, pero el bendito tema de la desinformación se ha montado en el tren de estas pesquisas desde que Escambray tomó rumbo sur y, estación por estación, apeadero por apeadero, formuló las mismas preguntas. Recibió, casi invariablemente, las mismas respuestas.

“A mí no me incomoda tanto que el tren esté roto porque es un problema objetivo, eso yo lo puedo comprender —resume Leticia Santana—; pero me enciende que no me digan hasta cuándo, qué le falta, si las piezas hay que ir a buscarlas a Japón o a la Unión Soviética. A mí lo que me mata es no saber”.



El pelotón de la CPA José Antonio Echeverría sobresa en el cumplimiento de la entrega de caña. /Fotos: Vicente Brito

Uruguay clarifica la zafra

La eficiencia en la operación agroindustrial conduce por buen camino la producción de azúcar de alta calidad

José Luis Camellón Álvarez

Dicen los viejos azucareros en Jatibonico que ninguna cosecha se parece a la otra y esta campaña les vuelve a dar la razón. No se trata de recordar la zafra anterior, cuando la caña apenas concentró sacarosa y fue preciso moler más de lo previsto para cumplir el plan técnico-económico.

Esta vez la materia prima arriba al basculador en condiciones diferentes y el clima está a favor de la extracción de azúcar. Pero, cuidado, tan prolongada ausencia de precipitaciones puede ser perjudicial de cara al período por delante; “ya hay caña seca por el bajo nivel de humedad”, advirtió Elio Quintero, jefe de Zafra en el Uruguay.

Resulta que a la altura de los 40 días de operaciones el estimado reportaba el 102 por ciento de cumplimiento, demasiado ajustado para tanto calendario por recorrer —132 jornadas de cosecha— y ahí está uno de los termómetros a vigilar casi microscópicamente.

“Se estimó una caña en septiembre pensando que va a crecer, a llegar en buen estado a febrero y marzo; el año pasado hubo mucha caña y bajó el rendimiento industrial, ahora el rendimiento se comporta por encima de lo previsto; sin embargo, la sequía aprieta los campos; la alternativa a nuestro alcance es trabajar fino la eficiencia en todas las áreas”, sentenció Elio Quintero.

EL ARTE DE LA CALIDAD

Los cañero-azucareros de Jatibonico están acostumbrados a enfrentar contratiempos y sobreponerse a las tensiones; quizás eso explica que el gran desafío de la contienda: producir azúcar de la más alta calidad que pide hoy el mercado exterior, sea una conquista que muchos allí ven como normal cuando, en verdad, es un resultado para quitarse el sombrero.

La ingeniera química Rosa María Perurena, jefa de Laboratorio y trabajadora del central desde hace 34 años, ejemplificó algunos de los cauces por donde se mueve la operación industrial: estabilidad en la molienda y, al superar el rendimiento, unas 2 400 toneladas de crudo a favor, comportamiento que se traduce también en el ahorro de 25 000 toneladas de caña, buena noticia para el estimado agrícola.

Si un buen aliado tiene el Uruguay es que el 53 por ciento de la materia prima llega al basculador por vía directa, gracias a la intervención de las nueve cosechadoras Case y la flotilla de 14 camiones chinos y sus 28 remolques. Lo más admirable de este dispositivo de abasto —activo las 24 horas— es permitir que esa caña se mueva en el lapso de una hora como promedio.

Superado el feliz problema surgido en las primeras semanas de contienda —un inédito sobrante de bagazo, derivado del buen funcionamiento de las calderas tras la reparación de envergadura a que fueron sometidas—, los hombres y mujeres del Uruguay siguen el rastro a cada fase del proceso con las miradas puestas en la calidad del azúcar.

“Se sacrificó eficiencia para poder producir desde los primeros momentos azúcar con una pol de 99.20, lo que está exigiendo el comercio exterior”, declaró Rosa María.

“Hace 20 años —añadió— lo demandado en el mercado era una pol de 97.40; un central moderno alcanza ese parámetro que se pide hoy, pero con la tecnología del Uruguay, los años de explotación y los tipos de centrífugas que tiene, obtener esa calidad requiere esfuerzo y dedicación; te diría más: considero una heroicidad garantizar en el central azúcar de 99.20 de pol sin perder la eficiencia”.

AZÚCAR PARA VENDER

Si los desafíos del coloso

son actualmente menos tensos, obedecen en parte a que el dispositivo asociado a las nuevas cosechadoras brasileñas Case responde por el 60 por ciento de la caña a enviar a los molinos. Otras 46 máquinas KTP y 185 macheteros habituales asumen el resto de la tarea diaria.

En la Cooperativa de Producción Agropecuaria José Antonio Echeverría trabaja uno de los mejores pelotones de la campaña y con sus viejas cosechadoras exprimen los días y las noches para derribar las 180 toneladas definidas como meta de cada jornada.

“La clave para la estabilidad del corte radica en el buen mantenimiento de las máquinas, que no se paren ni a la hora del almuerzo; a esa hora la cogen los mecánicos y así nos mantenemos en el tercer lugar de la emulación”, comentó Joel

Duarte, jefe del pelotón.

En la guardarraya, a la espera de su turno, el joven de 20 años Luis Alberto Campo fue preciso al momento de explicar que se montó en el camión, antes manejado por su papá, “para que él cogiera una combinada y, me va bien, fíjate que a pesar de que tiene un motor de más de 30 años, es el camión que más caña tira en la cooperativa”.

La cosecha se distingue por la estabilidad, aclaró Elio Quintero y, a seguidas, ejemplificó ese comportamiento: “Nunca en el Uruguay se había logrado mantener la molienda al 80 por ciento después de 40 días de zafra. Hay que seguir ese empuje en todos los colectivos, cuidar la calidad integral de la cosecha y recoger hasta la última caña, porque no es solo un asunto de cumplir el plan, tenemos que fabricar azúcar para vender”.



El Uruguay registra favorables indicadores de eficiencia.