

La aventura de volar en dromedario

Con una modesta dotación de equipos y las mañas aprendidas en años de fogueo, los pilotos espirituanos lo mismo sobrevuelan los arrozales de Sur del Jíbaro que las montañas de Mayarí o la cayería del norte avileño



Ejercicio de lucha contra incendio desde un avión M-18 en el aeropuerto espirituano. /Foto: Vicente Brito

Juan Antonio Borrego

Acostumbrado a bombardear incendios forestales desde el aire, un viejo piloto de la aviación agrícola en esta parte del país suele ilustrar las peripecias del ejercicio con una comparación que no deja lugar para dudas: "Cuando usted suelta tonelada y media de agua sobre el fuego, así de sopetón, el avión brinca como si fuera un toro cerrero de esos que llevan a los rodeos de Rancho Boyeros".

Al menos esa es la sensación que percibe el tripulante cuando la nave, en apenas 2 segundos y medio, deja escapar por sus compuertas los 1 500 litros de agua que carga en la barriga y como resultado de ello asciende súbitamente unos 70 metros, un salto que sorprende hasta aquellos aviadores que ya parecen más habituados.

Máximo Mendoza, Eugenio Toledo y Alejandro Martínez lo han vivido en la Isla de la Juventud, en los montes de Macurije, en la

Ciénaga de Zapata y en las lomas de Mayarí, y el rey Juan Morales, el piloto agrícola que más horas de vuelo ha acumulado en Cuba —más de 21 000—, se jubiló sin contar las veces que se la jugó entre el calor, el humo y los vientos.

Por su ubicación estratégica en el centro de la isla, por su vasta experiencia en estas lides y, sobre todo, por disponer de un renovado parque de aviones M-18 —los populares dromedarios, idóneos para este tipo de faena—, el destacamento espirituano, una Unidad Empresarial de Base (UEB) de la Empresa Nacional de Servicios Aéreos (ENSA), es desde 1986 el único de la aviación civil del país que interviene en estas contingencias.

"Antes la gente de nosotros se basificaba de oficio en la Isla de la Juventud o en la Ciénaga de Zapata desde que llegaba la temporada —sostiene Ernesto Cuéllar, director de la UEB—, pero en los últimos tiempos nos movilizan en circunstancias de fuerza mayor y en esos casos nuestros hombres asumen la

misión como si fuera una guerra".

SIN ESPERAR POR LAS NUBES

Los pilotos de la aviación agrícola de Sancti Spíritus mantienen una relación casi sentimental con la presa Zaza y no precisamente porque en su travesía hacia los arrozales de La Sierpe deban sobrevolar el mayor embalse del país en viajes de ida y vuelta día tras día.

Cuando la represa está llena o al menos dispone de agua suficiente para respaldar la actividad económica en Sur del Jíbaro, los hombres de la ENSA están de fiesta, pero cuando sucede lo contrario —como en los últimos tiempos—, de poco vale la pavimentación de la pista espirituana de 1 800 metros de longitud, "que quedó como un plato", el acondicionamiento de sus similares para la atención del programa arrocero o la incorporación de nuevos aviones de fabricación polaca.

Habituada a navegar en tempestades —hace algunos años también por razones económicas debió afrontar la supresión del bombardeo de la prensa periódica en zonas montañosas o comunidades aisladas—, la aviación agrícola no está cruzada de brazos o esperando por que la generosidad de las nubes vuelva a hidratar la presa Zaza.

Aun cuando la Empresa Agroindustrial de Granos Sur del Jíbaro se mantiene como el principal cliente de la UEB —interviene en más del 90 por ciento del cultivo del arroz—, Ernesto Cuéllar, su director, asegura que de un tiempo a esta parte también han asumido labores de saneamiento en zonas turísticas de la cayería norte de Ciego de Ávila, de desinfección en áreas plataneras de la Empresa La Cuba, en la propia provincia, y de fertilización en bancos de semilla de Azcuba.

VOLAR CON LOS PIES EN LA TIERRA

El arte de enseñar a pilotear tiene tres fortalezas en Sancti Spíritus: un avión biplaza del tipo M-18 BS adquirido en el 2013 y que según los expertos no abunda fuera del continente europeo; un simulador de vuelos

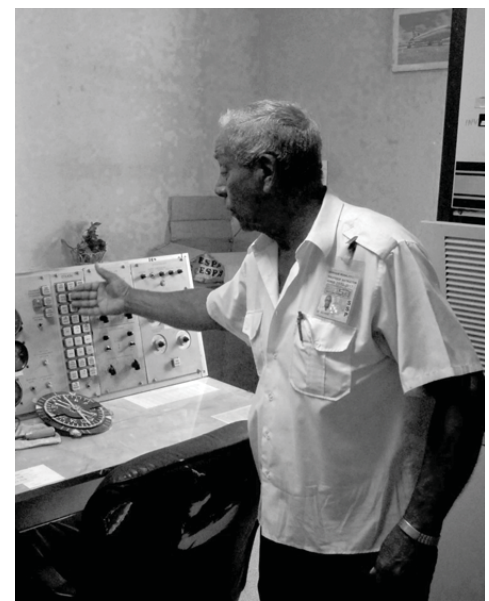
para quienes se adiestran en la materia y un maestro instructor como Enrique Rosales.

A sus 73 años de vida, 40 de ellos en el aire, y con una hoja de servicios que envidiaría cualquier aviador del mundo, Rosales podría ser un hombre presuntuoso, pero resulta todo lo contrario: "Ya yo no vuelo desde hace mucho tiempo —dice sin remordimientos—, pero hago algo mucho mejor: enseñar a los que vuelan".

Fue piloto de helicóptero, combatiente internacionalista y maestro de varias generaciones. Lo dice mientras se cuele como un aeronauta más en la cabina del simulador para tomar los mandos de la nave que ha tripulado en tierra firme en sus últimas dos décadas. "Por mis manos pasa todos los años el ciento por ciento de los pilotos agrícolas de Cuba".

—¿Todos, hasta los más rankeados?, pregunta Escambray.

—Todos, hasta Juan Morales, responde él.



Enrique Rosales adiestra el ciento por ciento de los pilotos agrícolas del país. /Foto: Juan A. Borrego

Nací para estar a pie de obra

La larga vida de Rigoberto Peralta Valle como constructor fluye a través de historias perpetuadas en obras trascendentales para el territorio



Varios proyectos viales llevan el sello de Rigo. /Foto: Vicente Brito

Carmen Rodríguez Pentón

Hay tres cosas importantes que hasta hoy marcan la vida de Rigoberto Peralta Valle, un constructor espirituano que devino combatiente, o viceversa: los casi cinco años de lucha en la República Popular de Angola, la reconstrucción del puente de Agabama —cuando las intensas lluvias del mes de mayo de 1988 despedazaron la carretera y dejaron incomunicado al municipio de Trinidad— y la ejecución de las llamadas Cuatro Vías de entra-

da a la ciudad del Yayabo.

No podría definirse cuál fue más importante; lo que sí tiene claro es que dentro de todas las ramas de la ingeniería —y ha trabajado en todas—, la que más le gusta es la construcción civil, reafirma antes de responder la andanada de preguntas que vendrían después hasta hurgar en la vida de un forjador de puentes y carreteras, técnico en viales, innovador de primera línea y actualmente jefe del Departamento de Construcción y Montaje en la Empresa de Pavimentación, perteneciente el Micons.

¿Constructor o combatiente?

"Ambas cosas, porque fueron varias misiones difíciles en épocas diferentes. La primera vez fui como soldado de una unidad de artillería y llegué a Angola el mismo día en que murió Agostinho Neto. Las acciones contra la Unita se sucedían unas tras otras y fue duro porque operaba una BM-21 y durante la preparación nos enseñaron lo básico, pero mi especialidad era apuntador de piezas y eso lo tuve que aprender sobre la marcha e incluso una vez nos la vimos fea durante la operación Raúl

Díaz Arguelles en los alrededores del río Cunene porque había que operar con obuses, algo que desconocíamos; por suerte llegó el grupo de la Fapla, pero entonces tuvimos que pelear como infantes, a tiro limpio. Ya te imaginas el riesgo y las bajas".

Como quien no quiere recordar, desbroza a tajos largos su paso por el continente africano en otras dos misiones y, sin llegar a los detalles, desanda los casi siete años que estuvo lejos de los suyos, primero como trabajador civil de las FAR construyendo obras de la defensa en plena guerra y más adelante como colaborador en una empresa angolana en un proyecto de Acueducto y Alcantarillado.

Entre una y otra misión comienzan sus estudios de Estructura y sus inicios dentro del Ministerio de la Construcción, para adentrarse en un oficio del cual nunca se ha desprendido.

"Nunca he estado fuera del Micons. Cuando en 1981 comienzo a trabajar en la otrora ECOI-13 tuve la suerte de estar bajo la tutela de Wilfredo Bécquer, toda una institución en materia de construcción; de él bebí todo lo que me enseñó y así

pude enfrentar mi primer trabajo a pie de obra: la rotonda de la entrada a Sancti Spíritus.

Después vinieron las Cuatro Vías de entrada a la ciudad, en el tramo desde la Plaza de la Revolución hasta la Terminal de Ómnibus. Esa fue mi escuela, una obra muy compleja que me ayudó mucho en el desarrollo general de mi especialidad porque llevaba de todo: movimiento de tierra, construcción civil, soterrados, cable coaxial".

Sin prisas, Rigoberto va mezclando trozos de su vida y recuerda a su padre fallecido, cuando dejó de viajar a Guasimal gracias a la asignación de un apartamento en la cabecera provincial, de cuán intensa resultó la ampliación de la Carretera Central en momentos que la gente decía que no se acababa nunca y ellos hacían oídos sordos y trabajaban a tiempo completo o iban a sus casas a bañarse e intentar dormir un rato con los planos bajo el brazo.

Entre una pequeña pausa para un sorbo de agua y responder al sonido del tronqui, hace alusión a uno de sus trabajos emblemáticos y evoca con orgullo los seis días heroicos de 1988

cuando por intensas lluvias la crecida del río Agabama hizo colapsar la carretera hacia Trinidad y en menos de una semana, sin dormir, los constructores realizaron el trabajo de 15 días.

"Algo parecido sucedió cuando las lluvias que pusieron en peligro la Lebrije, sabíamos que si no se hacía el trabajo se iba la presa, pero llevábamos una semana trabajando y no se llegaba a la presa. Se tomó un segundo aire y se hizo la banqueta para estabilizar la cortina".

Tampoco puede dejar atrás las memorables La Demajagua I, II y III, como se les llamó a las largas jornadas productivas movilizadas para construir el tramo espirituano de la Autopista Nacional.

Por último llegó al asfalto con su carga de tensiones. "Para ser sincero, el asfalto no me gusta. Es uno de los trabajos más fuertes y más complejos dentro de la construcción. Es una labor que requiere de un engranaje total, que nada falle. Por demás hay que tomar decisiones organizativas de momento y nunca me ha gustado la dirección, yo nací para trabajar a pie de obra, me gusta la ejecución".