

Perfeccionar la Gastronomía: ¿a qué precio?



Xiomara Alsina Martínez

En tiempos de inflación, de precios sin frenos, en momentos en que los espirituanos hacen maravillas para poder llevar los alimentos a su mesa familiar, el Sistema de la Gastronomía viene a ser un soporte necesario, aunque para lograrlo haya tenido que pasar de una actividad dedicada prácticamente a la prestación de los servicios a otra, donde la búsqueda de alternativas y las nuevas formas de gestión priman para no dejar de funcionar.

Y no se trata de guardar los calderos o cerrar establecimientos que por años han sido referentes por sus buenas prácticas y elaboraciones, sino de corresponder con lo que se ha ideado como parte del perfeccionamiento que, a la vuelta de un tiempo, ha resultado ser, en muchos lugares, más de lo mismo.

Cuestionamientos sobre la actividad gastronómica, ya sea la de la red especializada o la popular, son los que sobran en este plato, pero lo que nadie se ha puesto a pensar es que en medio de la cruda situación económica por la que atraviesa el país, con la cada vez más limitada llegada de productos importados, solo el hecho de mantener abiertos los establecimientos estatales deviene un reto.

Claro que quienes cuestionan los altos precios y la mala cali-

dad del servicio, comparándolos con los que se ofrecen algunas mipymes o establecimientos vinculados al trabajo por cuenta propia, defienden las razones de los cambios en el Comercio y la Gastronomía, aunque en realidad hay unidades que precisan mejorar.

Según Ariel Fernández Martín, director del Grupo Empresarial de Comercio en Sancti Spiritus, la creación de las 34 Unidades Empresariales de Base con características especiales inculcadas a la Gastronomía ha impregnado en sus directores una nueva mentalidad económica y de búsqueda de alternativas para poder acceder a la compra de los productos que se necesitan. “Ahora tienen facultades que antes no tenían —asegura— como la de proponer sus fichas de costo y precios para las distintas elaboraciones, realizar contratos directamente con los proveedores, elegir al personal que trabaja en cada establecimiento y saber por dónde andan sus finanzas diariamente, entre otras”.

La Resolución No. 99 del Ministerio del Comercio Interior facultó a estas nuevas estructuras a disponer de un fondo monetario para la compra de mercancías, las cuales gestionan y adquieren en más del 75 por ciento de las cantidades necesarias. Eso, claro está, posibilita que las UEB adquieran lo que realmente les hace falta, solo que en la balanza del costo se sube, igualmente, el precio de los surtidos ofrecidos por los proveedores, que van desde las viandas, hortalizas y granos, hasta los productos cárnicos y otros, porque hoy casi nada llega por la “canalita”, como se les conoce a las entregas que antes se hacían por la vía estatal.

Para Ámbar Cristina Compa-

nioni González, directora de la UEB Restaurante Café Central, con más de 23 años en este sector, la llegada del perfeccionamiento, a raíz de la implementación de la Tarea Ordenamiento, les ha exigido enfrentarse a una forma de gestión que nunca antes imaginaron. “El Estado aplica esta variante para que el servicio se mantenga y fuéramos un poco más independientes, solo que cada vez resulta más complejo abaratar el costo de los productos y el hecho de no disponer de un transporte para ir en busca de los recursos hace que se encarezca el precio de cada oferta”.

Y mientras esto pasa, la Gastronomía Especializada saca cuentas constantemente; un ejemplo claro está en la carne de cerdo, que se adquiere en los puntos particulares a más de 400 pesos, porque al Estado le resulta imposible garantizar tales asignaciones.

Esa es la razón por la que una oferta de cerdo en un restaurante supera los 600 pesos. Al costo actual de estas ofertas se incorporan algunos adicionales como el consumo de electricidad, el salario del trabajador, el impuesto y el porcentaje que corresponde entregar al banco y a la empresa como rectora de la actividad, entre otros.

Sin embargo, no todas las UEB de la provincia reportan avances en su desempeño económico; algunas, incluso, han sido objeto de análisis y cambio de dirección, en tanto otras sobresalen por sus buenas prácticas, ese es el ejemplo de la Cafetería La Rotonda, reconocida como Vanguardia Nacional y que se mantiene en la cima de la preferencia popular.

Lo cierto es que el 2022 la Gastronomía en la provincia cerró con cinco Unidades Empresariales

de Base en situaciones críticas, las cuales se localizan en los territorios de Jatibonico, Fomento, Trinidad, Yaguajay y Sancti Spiritus, por lo que fue preciso adoptar medidas, como el cambio de sus direcciones, para revertir la situación; aun así, Fernández Martín asegura que el desempeño de estas nuevas estructuras ha sido más positivo que negativo.

“Hay algo que se llama punto de equilibrio, el cual consiste en saber qué tipos de ofertas y cuánto deben vender diariamente para no retroceder, y no se trabaja solo para cumplir un plan de ingresos o de recoger el circulante, que es el rol principal de este sector, sino de hacerlo de manera eficiente, para que marchen de la mano la economía, los gastos y el servicio. Solo que ahora resulta muy difícil poder adquirir insumos, vajillas, incluso bebidas, que antes llegaban por asignación y estamos obligados a comprarlas a través de

otros actores económicos para dar continuidad a la prestación”.

Todavía quedan fortalezas en este sector, que contra viento y marea sigue sosteniendo las elaboraciones destinadas a la población, tal es el caso de las comidas llamadas de línea económica, que se ofertan en la UEB El Ferroviario un poco más baratas, pero están también las garantías que se mantienen para los 58 comedores del Sistema de Atención a la Familia de la provincia y para el programa de la Merienda Escolar.

De la Gastronomía pudiéramos estar hablando muchísimo y tal vez no encontremos la fórmula adecuada para lograr que el sector se perfeccione de verdad, que logre mayor satisfacción al cliente, pero para lograrlo deben transformarse muchas acciones que no dependen únicamente del recurso, sino de la entrega, el incentivo, el sentido de pertenencia y la voluntad del hombre.



En la punta de la lengua

A cargo de Pedro de Jesús

Procedentes de los Estados Unidos, a inicios de los años veinte del siglo pasado comenzaron a prestar servicio en los ferrocarriles cubanos vehículos autopropulsados similares a las guaguas o autobuses de entonces, en los cuales el maquinista y los pasajeros compartían el mismo techo.

A ese tipo de transporte se le llamó *gasca*, préstamo del inglés que significa ‘carro de gasolina’, en referencia al combustible con que se movía: «De Sancti Spiritus, bien temprano [...] sale el primer gasca para Tunas de Zaza», escribió Onelio Jorge en 1955. En voz de muchos *gasca* fue [kas.kár] e, incluso, [kas.kál]. Supe del vocablo original hace apenas unos años, porque en mi pueblo nunca escuché sino sus variantes fonéticas populares.

Discurso sobre una época en que no circulaban los vehículos inicialmente conocidos por tales. Los hablantes reciclaron la voz para aplicarla a los nuevos carros, más o menos parecidos, que en los años 70 empezaron a fabricarse en talleres de Placetas, Caibarién y Cárdenas. Para ellos también se usó, indistintamente, [ka.rá.ta], aunque algunas personas, sobre todo quienes laboran en el ramo ferroviario, diferencian *gasca* y *carahatas* —así debemos escribir estas

dicciones—, en correspondencia con ciertas características del referente (el origen de la carrocería, el tipo de asientos de que dispone, el tamaño, la presencia o ausencia de coches de arrastre o tráileres...).

Se supone que *carahatas* alude al antiguo Ferrocarril de Carahatas, inaugurado en mayo de 1855, uno de los primeros —pero no el primero— en la región villareña, que consistía en una línea férrea de poco más de cuatro kilómetros entre la playa de Carahatas y un punto interior, ubicado en el actual municipio de Quemado de Güines. Es por eso que, convertido en sustantivo común, *carahatas*, se escribe íntegramente en minúsculas y conserva al final la grafía <s>, que no es morfema de número.

Esta hipótesis, de la que no encuentro pruebas hasta ahora, hace pensar en una voz creada intencionalmente por una persona o institución que, al tanto del referente histórico, juzgó conveniente celebrarlo —a pesar de su escasa trascendencia en el desarrollo del ferrocarril en Cuba—, perpetuándolo a través del acto denominativo.

No obstante, como *carata* no es vocablo de lengua española, cabe suponer, bien una mera invención popular ex nihilo, bien que la motivación se halla, efectivamente, en Carahatas, no solo por la antigüedad del

ferrocarril así llamado, sino, tal vez, porque, siendo corto y de tracción animal ese camino de hierro decimonónico, su nombre pudiera connotar lo rudimentario de unos vehículos que se crearon, en lo fundamental, para el servicio en rutas intermunicipales y de zonas rurales. ¿O acaso la denominación tiene su origen en algún hecho o circunstancia de los años setenta que involucra al asentamiento quemadense de Carahatas, y resulta equivocado proponer un simbolismo cuyas coordenadas interpretativas se retrotraen al siglo XIX? Habría que ver...

Por otra parte, los términos genéricos para este medio de transporte son *coche automotor* y sus variantes reducidas *coche motor* y *automotor*. Mientras el primero y el último se restringen a la literatura especializada y el registro administrativo, *coche motor* se utiliza en todos los registros y niveles, incluida el habla popular, en la cual puede alternar con las variantes fonéticas de *gasca* y *carahatas*.

En la prensa se escribe no solo *coche motor*, sino *coche-motor* y *cochemotor*. Mayor vacilación se evidencia en el plural: *coches motores* ~ *coches-motores* ~ *coches motor* ~ *coches-motor* ~ *coche-motores* ~ *cochemotores*.

Para el singular son admisibles las va-

riantes *coche motor* y *cochemotor*. El guion intermedio no se ajusta a la normativa ortográfica para la escritura de las formaciones léxicas complejas integradas por sustantivos, las cuales deben intercalar el signo solo en los compuestos «meramente ocasionales, fruto de creaciones particulares», en los que constituyen «creaciones neológicas recientes» y en los del tipo *productor-vendedor*, equiparables a la construcción coordinada: *productor y vendedor*.

Para el plural las formas adecuadas son *coches motor* o *cochemotores*, en dependencia del singular elegido. No se recomienda *coches motores*, porque no podemos interpretar que ‘los coches son motores’; contrario a *coches automotores* —plural de *coche automotor*—, donde se predica que ‘los coches son automotores’, es decir, se mueven con la energía generada por ellos mismos.

En tiempos recientes se verifica, al menos en la prensa, el empleo de la voz *ferrobús*, en un sentido distinto del que reconoce el diccionario académico a este compuesto acronímico (‘tren ligero con motor de explosión y tracción en ambos extremos’). El término designa los coches automotores construidos en Cuba a partir de guaguas Diana, aunque el primer prototipo, de 2019, se fabricó en Rusia.