

El café es pasión en Sagua de Tánamo



Marlene es amante de la calidad y exige rigurosamente el cumplimiento de las normas y procedimientos que la aseguran.

FOTO: JAVIER MOLA

GERMÁN VELOZ PLACENCIA

EL CAFÉ ES la pasión de Marlene Fernández Palacio. Le gusta humeante, servido a medio vaso, como acostumbra en La Alcarraza, un sitio en las crestas de las montañas de Sagua de Tánamo, en la provincia de Holguín.

También le agrada manipular las cerezas y las ramas de los cafetos entre los que ha transcurrido su vida. Tales son sus conocimientos sobre el cultivo de estos arbustos, que hoy es la administradora de la Finca Especializada en la Producción de Semillas de Café, unidad que forma parte de la Empresa Agropecuaria Sagua.

Este es el único banco de semillas del territorio holguinero, asegura sin apartarse de la zaranda donde revisa granos de la variedad Arábica. “Los productores lo compran mucho porque es grande, tiene buenos rendimientos y no se gotea fácilmente cuando está listo para recoger. Al madurar, tiene un color rojo muy agradable”.

Pero no es el único grano que ofertan, porque a disposición de los interesados están 12 tipos más, describe esta mujer que comenzó como trabajadora agrícola y alcanzó, entre faenas, el título de Técnico de nivel medio en Agronomía, hasta convertirse en una destacada especialista del cultivo.

La finca, atendida por otras tres mujeres y cuatro hombres, posee diez hectáreas en explotación y ocho en desarrollo. Marlene Fernández reconoce que no les sobra el tiempo, pero están organizados, motivo por el que cumplen las tareas con buenos resultados económicos.

Preparar los granos no es asunto fácil. Solo toman las cerezas maduras y pintonas de las varetas del centro de cada cafeto, las cuales hay que procesar en la despulpadora antes de concluir las seis horas posteriores a la recogida.

“Si en el mismo día despulpamos dos tipos de semilla, el trabajo es más complejo. Las normas técnicas exigen que al terminar con la primera, se limpie cuidadosamente la maquinaria, para evitar mezclas de granos”.

Posteriormente, estos van a un depósito de fermentación hasta que pierden el mucílago (sustancia gelatinosa que los cubre), luego llegan a un tanque de lavado y de aquí a la nave de secado, donde reposan en las zarandas, acariciados por el aire.

Son muchas operaciones, pero el esfuerzo vale la pena, comenta la dinámica administradora, quien asegura sentir placer cuando la Planta de Beneficio a la que entregan la producción les informa, como ocurrió recientemente, sobre las solicitudes de caficultores de otras provincias, entre ellos los guantanameros, interesados en adquirir varios quintales del Arábica.

“Aquí no se descansa. Al otro día de la recogida de los granos seleccionados para semilla, volvemos a las plantas y acopiamos el resto, que procesamos como un productor normal de café”, explica.

Cuando culmina el periodo de cosecha, se concentran en las atenciones culturales a las plantaciones (limpia, poda, deshije, etc.), situación nada anómala, porque están habituados al multioficio.

“Dedicamos muchas horas al saneamiento. Para combatir la broca recogemos los granos caídos y hemos aplicado en las 18 hectáreas diferentes medios biológicos”, señala, para añadir que constantemente son inspeccionados por especialistas de Sanidad Vegetal.

Después del paso del huracán Sandy el colectivo ratificó su grueso calibre, porque se sumó a los miembros de la brigada que le envió la Empresa, con el objetivo de restablecer los techos de la despulpadora y la nave de secado. A la par, eliminaron las ramas dañadas de los cafetos y realizaron un serio diagnóstico de las plantaciones para determinar la estrategia a seguir en los próximos meses.

Un objetivo inmediato es asegurar más de 24 quintales de semillas certificadas de las variedades Arábigo y Robusta, detalla Marlene, quien aclara que el café y su aroma están impregnados en la familia. “Lo digo por mis hermanos. Manuel trabaja conmigo, es el operador de la despulpadora y también atiende el secadero; mientras que Osmanis es parte de la dirección de la Empresa, en Sagua. Y mi madre, Enma Palacio, se jubiló aquí, después de muchos años de labor, durante los cuales fue Vanguardia Nacional del sector”.

Cuando el equipo de prensa está a punto de abandonar la finca, aparece Enma. Dice que padece una cardiopatía pero no puede dejar de recoger, voluntariamente, cinco o seis latas de café al día en tiempos de cosecha. Ríe contagiosamente, lanza sentencias típicas de la zona y ofrece consejos para enfrentar adversidades.

Como dicen en estas lomas: “De tal palo, tales astillas”.

Reparadores de imposibles

El colectivo de la Empresa José Smith Comas, de Camagüey, emprende, junto a otras entidades del país, la reconstrucción de equipos destinados a la transportación de pasajeros

MIGUEL FEBLES HERNÁNDEZ

PARA PALIAR en algo la compleja situación que presenta el país en la transportación de pasajeros y como una vía alternativa, está en marcha un programa de reconstrucción de equipos que involucra a varias entidades del Ministerio de la Industria Sideromecánica (SIME).

El colectivo de la Empresa Integral de Servicios Automotores (EISA) José Smith Comas, de Camagüey, asumió la tarea, convencido de su alcance para avanzar de manera gradual en un asunto que acapara hoy, buena parte de las insatisfacciones de la población.

“Nos corresponde enfrentar, junto a otras empresas del sector, la reconstrucción general de los equipos que envía el Ministerio del Transporte, tras ser paralizados por su avanzado estado de deterioro”, explica el ingeniero Lexy Bermúdez Arzola, director general de la EISA camagüeyana.

Los primeros camiones entraron a la planta a finales de agosto y ya se han enviado diez equipos terminados a la Empresa Conformadora de Metales (COMEC), ubicada en Guanajay, Artemisa, donde se les monta el furgón para pasajeros y se les da el acabado final, antes de su distribución a los diferentes territorios.

“Una vez reconstruidos de manera capital, aclara Bermúdez, los vehículos pasan la Revisión Técnica Automotor y se les verifican los parámetros de la prueba de carretera. Debemos garantizar la calidad y que los equipos salgan sin problemas de los talleres. En noviembre debemos entregar ocho y una cifra similar en diciembre”.

TODO SE DECIDE EN EL TALLER

Con más de 40 años en la José Smith Comas, Rodolfo Piñeiro Tornavaca no pierde un detalle de lo que a diario acontece en la Unidad de Reparación Automotor que dirige, pues cualquier interrupción, por pequeña que parezca,

puede frustrar los propósitos productivos del colectivo.

“Esto siempre está lleno”, anuncia, y muestra las hileras de camiones ZIL-130, GAZ-53 y ómnibus Girón, que se atienden de manera simultánea en el espacioso local por un pequeño ejército de 42 mecánicos, ayudantes, chapisteros y electricistas, cada uno inmerso en su trabajo específico hasta que el carro sale del taller.

“Para el programa de mejoramiento de la transportación de pasajeros, señala Piñeiro, están destinados los camiones ZIL-130. Aquel, el pintado de azul, fue el último en terminarse. Solo le falta el tapizado de la cabina para que quede totalmente nuevo. Como ese, estamos prestos a hacer todo lo que venga”.

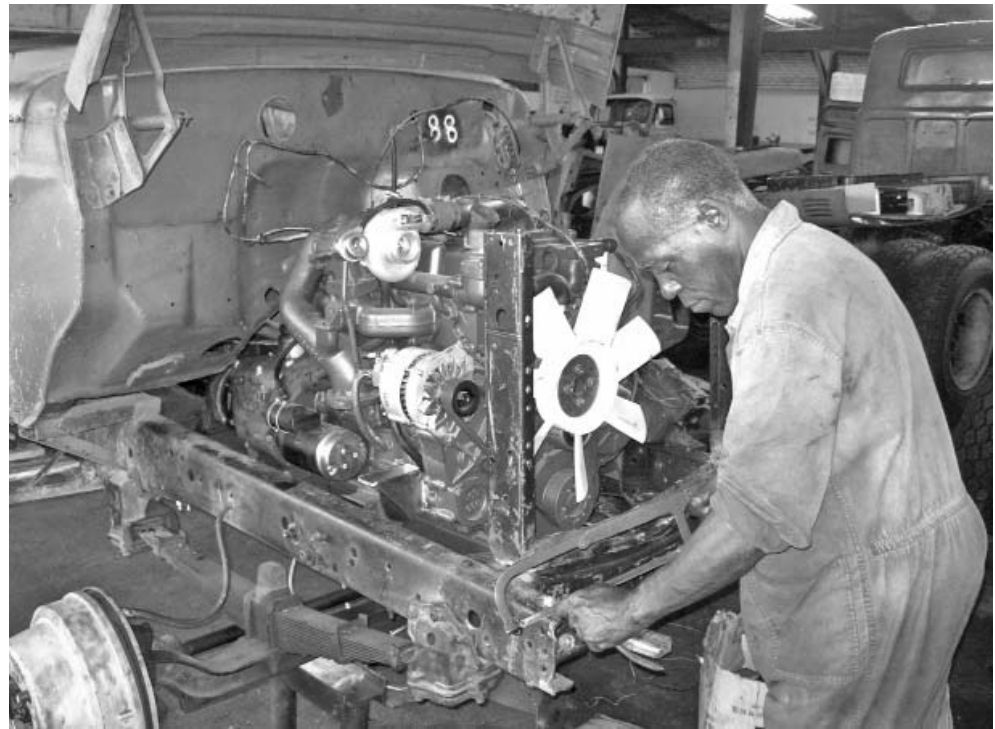
Criterio similar comparte Rigoberto Prieto Mola, mecánico A, mientras instala un motor chino Yuchai, de cuatro cilindros, que emplea como combustible diésel en lugar de gasolina:

“Aquí no solo se cambia el motor. La reconstrucción incluye la cabina, las instalaciones eléctricas, el radiador, la caja de velocidad, la transmisión, la dirección, el montaje de neumáticos nuevos, chapistería y pintura. Es decir, sale prácticamente con todo y caminando”.

¿Alguna queja hasta ahora?
“Ninguna. Para evitarlas nos empeñamos todos. Fíjese si es así, que primero son verificados aquí por una comisión que controla la calidad, luego los pasan por el ‘somatón’ y hasta el momento han salido en perfectas condiciones”.

Cumplir esa nueva meta, al decir de Lexy Bermúdez Arzola, director general de la EISA José Smith Comas, constituirá otro motivo más para afirmar que este será un buen año para la entidad:

“Terminaremos el actual calendario con las ventas totales por encima de los 15 millones de pesos y ya, al cierre de noviembre, cumpliremos el plan anual de 148 equipos a remotorizar y reconstruir”.



“Aquí no solo se cambia el motor. El camión sale prácticamente con todo y caminando”, asegura el mecánico Rigoberto Prieto Mola. FOTO DEL AUTOR