



## PRODUCCIÓN ARROCERA EN EL 2013 EN PINAR DEL RÍO

# Del dicho al hecho...



La falta de aviones ha impedido la aplicación a tiempo de los insumos en buena parte del macizo arrocero de Pinar del Río. FOTOS DEL AUTOR

### RONALD SUÁREZ RIVAS

PINAR DEL RÍO.—Como si algún terrible maleficio los hubiera predestinado al incumplimiento, los planes vuelven a estar distanciados de la realidad. Una vez más no funciona el sentido de la planificación.

Ni los rendimientos por área, ni el total de toneladas salidas de los molinos, coinciden hoy, ni siquiera de cerca, con lo anunciado en los informes presentados al iniciar la campaña de uno de los renglones más precisados a crecer de toda la agricultura cubana: el arroz.

No ha hecho falta esperar a última hora para determinarlo. Aun cuando todavía quedan por delante varios meses de faena, ya es obvio que no se logrará el incremento de 18 mil toneladas (arroz consumo) respecto al año anterior, que se previera en un inicio.

Por tanto, tampoco los planes de llegar a 39 700 toneladas de producción total, aparecen como una meta alcanzable.

En su lugar, las proyecciones actuales apuntan a unas 29 800 toneladas, una cifra que si bien supera a la registrada en el 2012 (21 627 toneladas), dista notablemente de la que se pronosticó esta vez, de acuerdo con la voluntad de los productores, la disponibilidad de insumos y la llegada de nuevo equipamiento.

### ARROZ PENDIENTE DEL AIRE

Juan Carlos Inguanzu es el jefe de producción de la CCS Abel Santamaría, una de las estructuras que no han podido cumplir su plan.

De 4 333 toneladas previstas en la campaña de frío, la Cooperativa solo alcanzó a cosechar 3 571, debido, básicamente, a las dificultades presentadas con los servicios de la aviación.

“Casi todas las aplicaciones se hicie-

ron fuera de fecha. Los insecticidas, por ejemplo, que deben echarse a los 10 o 15 días, se regaron a los 50 y hasta los 60. Lo mismo sucedió con el fertilizante y los herbicidas... y cuando esto pasa, se afecta la producción”, asegura Juan Carlos.

El problema constituye un denominador común a lo largo del macizo arrocero de Vueltabajo, el tercero que más cantidad del cereal aporta en el país.

Incluso aquellas estructuras que lograron honrar sus compromisos, como la CCS 26 de Julio, coinciden en que de haber contado con la aviación en el momento preciso, el resultado sería superior.

Rogelio Ortúzar, su presidente, expresa que “si las aplicaciones que demanda el arroz se hubieran realizado en tiempo, habríamos logrado mejores rendimientos, por encima de las cuatro toneladas por hectárea”.

Yoel Ribet, director de la Empresa Agro-Industrial de Granos Los Palacios, admite que, aunque no ha sido el único inconveniente, la falta de aviones para llevar a cabo la siembra y demás atenciones culturales que requiere el cultivo, figura como el principal obstáculo que ha debido enfrentar la entidad.

“Por esta causa, hemos tenido que hacer cancelaciones de fertilizantes y aplicaciones tardías de herbicidas, insecticidas y demás insumos”, afirma Yoel, y añade que ello ha motivado una caída significativa de los rendimientos y la producción en general, al tiempo que frena las perspectivas futuras de crecimiento.

### INVERTIR A MEDIAS

Reiniciado en el 2011, tras muchos años de interrupción a causa del periodo especial, el programa de desarrollo arrocero ha comprendido desde entonces, la entrada de maquinaria, la

modernización de la industria, y la rehabilitación de los sistemas de riego y los viales.

Entre otras cosas, ello ha permitido, elevar la capacidad de corte, de unas 350 toneladas por día, a más de 700, y la de recibo en la industria, por encima de las 800 toneladas.

Además, han sido mejorados hasta el momento más de 200 kilómetros de caminos y una cifra similar de canales, se han incorporado alrededor de mil nuevas hectáreas que estaban cubiertas de marabú y se ha estabilizado la entrega de un paquete tecnológico a los productores.

Sin embargo, la preparación de la aviación agrícola no se ha comportado al mismo nivel. Se trata de un elemento clave para llevar a cabo las principales atenciones que demanda el cultivo. “El arroz de grandes extensiones lleva tecnología”, advierte Yoel.

En total, incluyendo la siembra, la fertilización, y el control de plagas, se estima que un avión debe pasar sobre un mismo campo unas nueve veces como promedio, precisa Jorge Félix Chamizo, director de producción en Los Palacios.

Para grandes extensiones como las del macizo pinareño, con 21 234 hectáreas, no hay otra opción. “Aunque hemos buscado alternativas, como la creación de brigadas de ‘mochileros’, para aplicar los insumos manualmente, el resultado dista mucho de lo que se necesita”, comenta Chamizo, y añade que los trabajos de forma manual solo se logran con eficiencia en pequeñas parcelas.

“Para los campos que conforman el macizo, que oscilan entre 1 200 y dos mil metros de largo, ello no constituye una solución”.

### ARROZ CON INCERTIDUMBRE

Contrariado por la imposibilidad de responder a todas las solicitudes de sus clientes, Maikel Enrique Puentes, director en funciones de la UEB Los Palacios, perteneciente a la Empresa Nacional de Servicios Aéreos, reconoce que para cubrir las necesidades de la agricultura durante el año, su entidad debía haber tenido volando un promedio de ocho aviones por día.

En la práctica, sin embargo, solo ha podido llegar a cuatro, debido a las fre-

cuentas roturas de un equipamiento con muchos años de explotación, y a la necesidad de atender con prioridad otras tareas como la fumigación contra el mosquito en las ciudades de Pinar del Río y La Habana, y los polos turísticos de Cayo Largo y Cayo Coco.

“En el mes de octubre, por ejemplo, la demanda de la agricultura asciende a 621 horas de vuelo, pero con los medios que tenemos en activo solo podemos cubrir alrededor de 400”, explica.

Ante esa realidad, en el macizo arrocero de Vueltabajo, los contratiempos afrontados en la campaña de frío se reiteran en la de primavera.

“De tres aplicaciones de urea, fósforo y potasio que están indicadas, solo pudimos dar dos, y en lugar de hacerlo por primera vez a los 30 días, tuvimos que esperar a los 50”, ilustra Rogelio Ortúzar, al frente de una cooperativa con 2 100 hectáreas dedicadas al cultivo, y a renglón seguido, argumenta que “cuando esto sucede, se afectan los rendimientos”.

Tal situación ha provocado que la contratación para el 2014 no se haya podido definir a nivel de estructuras productivas, ni tampoco a nivel de empresa.

“Este año accedimos a sembrar porque nos aseguraron que habría una solución, pero para el 2014, solo vamos a asumir el área que la aviación se comprometa a cubrir en el contrato”, apunta Ortúzar.

“Ello pone en peligro los planes de crecimiento que habíamos estado manejando, para no correr el riesgo de que se pierda alguna área, o no se alcancen los rendimientos adecuados y malgastemos recursos y esfuerzos”, coincide Yoel.

La falta de integralidad en las inversiones realizadas en función del programa arrocero impedirá el avance de una actividad de tanta importancia para la economía del país.

Así lo cree Ortúzar, un campesino que afirma que después de haber dedicado tanto dinero a la compra de maquinarias e insumos, es preocupante que no vayan a tener el impacto esperado, por haber olvidado a la aviación agrícola, un eslabón fundamental para que los planes de incrementar la producción no se queden en el aire.



Como parte del programa de desarrollo arrocero se ha puesto a disposición de los productores un importante grupo de equipos, pero sin la aviación, su impacto es limitado.