Canasta Familiar Normada: El peso del esfuerzo

canasta

No estamos acostumbrados a los esfuerzos si no llegan a convertirse en triunfo, así de simple; y me atrevo a absolutizar en tiempos verbales, fronteras, idiomas, disciplinas, colores…: terreno pantanoso, debo reconocer, para el periodismo.

Quizás, por eso, me he cuestionado por buscar, por entender, por aplicar la empatía -eso de ponerse en los zapatos del otro, lleva su esfuerzo, créanme- y, finalmente, escribir.

¿Cómo digo que para que la canasta familiar normada llegue adonde debe, así sea exigua y menguante, de a poco y a destiempo, debe hacerse un esfuerzo enorme? ¿Cómo describo noches de sacos al hombro, carreteras, tiempo récord…, sin que suene a triunfalismo? ¿Cómo reconocer cuando la gente se queja? ¿Ver tonos donde, para la mayoría de la población, solo hay sombra?

Contando, me digo. Y aquí vamos…

Sacando cuentas

En otros tiempos, me dice Ángel De la Cruz Vaquero, especialista comercial principal de la Empresa Mayorista de Productos Alimenticios y otros Bienes de Consumo, “a estas alturas de mes esto -se refiere a la nave uno de la UEB 621 de San Justo en la ciudad de Guantánamo- estaría lleno de mercancía y en proceso de llevarla a las bodegas”.

Por otros tiempos, el especialista se refiere a los anteriores a la COVID-19, aunque la fecha más precisa en la que la llegada incompleta de la canasta familiar normada empezó a virar de cabeza las rutinas de trabajo de los mayoristas, según él mismo, es julio de 2022.

La nueva dinámica tiene, como base, una combinación de dificultades relacionadas con la pandemia, el recrudecimiento del bloqueo, la situación económica del país, y otras complicaciones en el arribo a puerto de las mercancías y su transportación a los almacenes.

Como resultado, resume, “ha sido necesario porcionar el arribo y la distribución de la canasta familiar normada”: una realidad que se escribe fácil pero que supone serias molestias a las personas y tensiones de más para la cadena puerto-transporte-economía interna.

“Desde hace ocho meses no llegan completas las 59 toneladas (t) que se suministran a los menores de siete años en la provincia. Cuando llega, así sea media bolsa, tenemos que distribuirla. Eso, para nosotros, implica ir a una bodega hasta cinco veces en un mes, solo por esa razón”, ejemplifica.

“Si se distribuye una libra de arroz -que suena y, efectivamente, sabe a poco- estamos hablando de 220.7 t, o lo que es lo mismo, 4 mil 414 sacos. Nos cuesta la transportación, pero también la manipulación pues cada vez que un estibador toca un saco, es dinero”, continúa.

En los municipios más alejados, la historia se complejiza al ritmo de los kilómetros. “Para llevar aceite a Baracoa, unos 19 mil 700 litros al mes, se contratan dos pipas, cada una por 57 mil pesos. Y eso es cuando llega completo, sino, se dan cuantos viajes sean necesarios”, abunda De la Cruz Vaquero.

Así las cosas, asegura, las cuentas no dan hace meses en los balances de ganancias y gastos de la empresa. Se mantienen las operaciones, pero con pérdidas, no hay pago por resultados posible: el esfuerzo por sí solo, por mucho que sea, no compone utilidades.

cansta

cansta

La contienda

El referente más cercano, y del que todavía se habla, ocurrió en septiembre para garantizar las primeras tres libras de arroz de octubre. Eran 660 t, 13 mil 200 sacos, que llegaron al puerto de Santiago de Cuba el 28 de septiembre y el primero, solo siete bodegas de las 637 de la provincia “arrancaron” sin ese grano.
Reinaldo Vidal Montero, estibador o manipulador de mercancía, como dicta su cargo en la brigada de tripulantes, estuvo ahí: “¿Cómo fue? Difícil. Aquí nada es fácil y menos ahora. Se trabaja de noche, y nos coge la madrugada encima de los carros, como pasó en septiembre”.

Se logra, asevera, “haciendo cada quien lo que le toca. Y si alguno termina antes, ayudando a los demás. La brigada de despacho recibe mercancía hasta las nueve de la noche, pero si llega un poco antes y hay que extenderse, no hay alternativa. Hay que estar en la contienda”.

Tienen, en la nave de la 621, tres brigadas de estibadores. Una de recepción que recibe las cargas y desmonta, otra de predespacho que trabaja dentro de las naves, pesando sacos y montando en los camiones, y otras de

tripulantes, que llevan los productos hasta las bodegas, hospitales, escuelas…, porque además de la canasta familiar, les corresponde mover los alimentos del consumo social, las dietas médicas para enfermedades de baja prevalencia, los módulos para bajo pesos y los donativos.

Específicamente en la brigada de predespacho, Heriberto Faure lleva 22 de sus 53 años. “Uno a estas alturas le sabe algo a esto. Más truco que maña: no es tirarse el saco encima y ya. Ayer mismo, me dijo hace algunas semanas, hicimos esta estiba de chícharos, 650 sacos, en menos de tres horas”.

Los he visto hacer, en otros contextos. Es una danza. Uno carga, tira, el otro atrapa, coloca…, el mismo ritmo, en sincronía total. ¿Cómo se logra, pregunto? “Somos siete, nos conocemos, y tenemos coordinación gracias al trabajo de muchos años. Nos sentimos cómodos y nos entendemos”.

Indago sobre el antes y el ahora. Caballito, como le conocen, vivió para contar. “Antes esta nave estaba repleta de productos, todo llegaba junto y esos días eran muy fuertes, pero después se tranquilizaba y nos dedicábamos a organizar el almacén, o apoyábamos otras áreas. Y ganábamos más”.

Hoy, confirman otros estibadores, se “vive” en espera de lo que entre y llegar a los 3 mil pesos es casi una proeza, incluso sumando los 0.20 centavos que les pagan cada vez que manipulan un saco. Y eso tiene un peso grande.

“El problema -habla Dany Rivera Ramírez, jefe de la nave- es que si antes cargabas, por poner un ejemplo, siete libras de arroz por consumidor en el tiempo que se toma como referencia para el salario, hoy solo hace tres, o cuatro, y el resto se queda para el pago del próximo mes, y así. Para resumir, hoy el salario básico es de 2 mil 400 pesos, y para llegar los 3 000 hay que hacer maravillas, chapear, trabajar sin norma… A pesar de eso, es una fuerza estable y el trabajo sale.

“Cuando hay, porque muchos días se van así”, me dice, mientras señala a los hombres que, la mayor parte de esta entrevista, permanecen tumbados encima de un muro, esperando tiempos y suministros mejores.

Peso en las ruedas

canasta 2

canasta 2

Sentada en su oficina de la Dirección provincial de Transporte, Danis Parada Bueno, subdirectora de carga, revisa algunos de los números de la distribución de la “planificación”, el movimiento más significativo de esa entidad durante el mes.
Con la canasta familiar, precisa, se “mueven”mil 300 t de arroz, entre 900 t y mil 200 de t de azúcar, 500 t de granos…, sin contar otros productos; “y es nuestra máxima prioridad, porque también incluye los suministros para el consumo social”, dice.

La transportación, explica la funcionaria, tiene varios momentos: traer la mercancía de los puertos o de las fábricas hasta los almacenes mayoristas, algo que antes de la COVID hacían los suministradores; distribuir a los municipios, y finalmente, llevar los productos a las bodegas.

“Hoy, cargamos harina en el molino de Santiago de Cuba, y desde hace 10 meses, a raíz de la producción limitada de azúcar en el central Argeo Martínez, la buscamos a más de 300 kilómetros en Puerto Carúpano, en Las Tunas. Esos viajes, si no llegan los productos completos, hay que hacerlos más de una vez”, detalla.

Luego, “toca” el trayecto hacia los municipios y las bodegas, algunas cercanas, otras en zonas intrincadas que requieren carros de triple tracción. Y, de nuevo, los recorridos se multiplican.

El principio, es recibir la mercancía y distribuir. “Se espera, confirma Parada Bueno, lo imprescindible para recibir las cargas, pesarlas y llevarlas a su destino final. Es la política y la prioridad. Si llega una libra de arroz se transporta”.

Pero “pesa” en los indicadores, para quienes los miden, y para el sentido común, en los demás. “Cuando llevamos mercancía a las bodegas, retornamos vacíos desde antes y afecta el coeficiente de aprovechamiento del recorrido; ahora, además, se resiente el coeficiente de aprovechamiento de la capacidad del medio, porque llegan tres t de leche, y a veces se va en un camión de 10 t”.

Una cifra completa el panorama: de 130 viajes que se requerían para llevar las mercancías a las diferentes bodegas, antes de la COVID, hoy se hacen más de 400, con todo cuanto implica para el parque de equipos -al 42 por ciento el coeficiente de disponibilidad técnica- y el uso de combustible.

“Pero se hacen, se mueven, y los alimentos llegan, a costa de muchos esfuerzos. Y la gente responde, a cualquier hora y ante cualquier destino. Y las empresas, porque en esta cadena también está la Eléctrica, que protege los almacenes para puedan funcionar las pesas y se descargue; APISUN que apoya con cargadores”, me dice.

Y es cierto. Ocurre. Pero el esfuerzo, no se come, dirán los lectores que, a estas alturas del mes, todavía no tienen lo que les toca…

Referencia