

La técnica es la técnica

Texto y fotos: Laura Lyanet Blanco Betancourt



«En el Departamento de Ingeniería y Desarrollo se acomete un plan de 17 acciones para reparar los equipos en estado de conservación y evitar atrasos por las piezas del exterior», comenta Roberto Montenegro Ricardo.



Una de las novedades implementadas este año, y que agradece la especialista Ana Lina Ramos Abrahantes, es el día de la técnica, ocasión para diagnosticar los camiones que se mantienen produciendo.

Desde la primera vez que la pronunciaron, la chistosa frase se esparció por toda Cuba y ha prendido como una de las verdades más «verdaderas» de nuestro deporte. Pero no todos disfrutaban por igual esa broma. Cuando se trata, por ejemplo, de la Unidad Empresarial de Base de Transporte y Servicios a la Mecanización (Tranzmec) y su Departamento de Ingeniería y Desarrollo, ni la expresión ni la propia técnica «suenan» tan graciosas.

Resulta que esta UEB tiene la responsabilidad de transbordar, en tiempo de zafra, más del 90 % de la caña de la provincia, además del bagazo y la cachaza. Todo, con cerca de mil equipos (entre camiones y remolques), tecnología obsoleta en su mayoría, deteriorada por el tiempo y el trabajo. Cualquier rotura de estos carros durante la molienda puede implicar altos índices de consumo en piezas, mano de obra, combustible, además de las afectaciones al rendimiento por tiempo perdido o la paralización de un central por la ausencia de materia prima.

Por eso, en el «tiempo muerto», el Departamento de Ingeniería y Desarrollo desempeña un papel protagonista para reparar, modernizar, maquillar el parque de transporte de caña y dejarlo listo para la contienda. Bajo tantas

tensiones, la técnica no provoca muchas ganas de reír.

DEL PAPEL AL TALLER, AL CARRO

Para la venidera zafra, Tranzmec tiene por delante una tarea nada fácil: arreglar 321 camiones y 302 remolques, chapistear 71 carros, pintar 88 y tapizar 60. Al cierre de octubre, debe ser faena ejecutada.

Según Roberto Montenegro Ricardo, jefe del Grupo de Ingeniería y Desarrollo de la UEB, «las dependencias situadas en Quemado de Güines, Sagua la Grande, Calabazar de Sagua y Chiquitico Fabregat, llevan la delantera en las reparaciones; mientras las de Camajuaní, Ranchuelo y Santo Domingo registran atrasos significativos».

En Villa Clara, las piezas más demandadas resultan las de camiones Zil, afirma el directivo. Estos y otros dispositivos aún no llegan a los almacenes villaclareños, por tratarse de partes contratadas con empresas extranjeras y sometidas a tortuosos procesos de comercialización, transportación internacional y distribución interna.

Los neumáticos son otro punto crítico de las reparaciones. Su ausencia, llegada tardía o insuficiencia —según el caso— reso-

naron en varios chequeos durante la pasada contienda, aunque el panorama para la actual zafra parece más alentador. De acuerdo con Montenegro Ricardo, de 2080 gomas solicitadas a la empresa nacional, la UEB recibirá el 76 %. «En este momento, tenemos en nuestro almacén 280 unidades que distribuiremos poco a poco a las bases. También estamos utilizando las gomas recapadas para los remolques, pues así ahorramos recursos», explica.

OFICIO, INVENTIVA, DEUDAS

En los talleres de la base de camiones Chiquitico Fabregat también hay optimismo. El trabajo es constante. Chapisterías, soldaduras, ajustes de tornería y otras tantas labores se ejecutan allí para alistar los medios de transporte de la zafra. Así lo asegura Ana Lina Ramos Abrahantes, la especialista principal en técnica automotor.

«Debemos reparar 57 camiones y 46 remolques. Hemos adelantado los arreglos en los sistemas de frenos, porque entraron bandas y fibras. También avanzamos con la pintura de los equipos y nos llegó un buen stock de planchas de chapistería. Ya tenemos las primeras gomas solicitadas y nos garantizaron que entrarán todas», comenta la fémina respecto

a algunas de las demandas no satisfechas en la anterior etapa preparatoria.

Sobre los avances más significativos de estas reparaciones, Ramos Abrahantes resalta las labores de recuperación y fabricación que acontecen en los talleres. «Aquí se elaboran los bujes de muñeca de la dirección de los carros y otras piezas de gran necesidad. Sin embargo, nos limitamos mucho porque nos falta materia prima como el laminado, el bronce, la cabilla sextavada para hacer tuercas y las vigas de los paquetes de muelles. Con eso en las manos, podríamos adelantar mucho más las reposiciones, y ahorraríamos dinero en comprar esos aparatos».

Lamentablemente, otras piezas de alta demanda también escasean en los almacenes de Chiquitico Fabregat y un poco más allá, como las cámaras o yoyos de los sistemas de frenos. Tampoco encuentran su justa ubicación los piñones, sincrónicos y ejes embaladores de las cajas de velocidad.

Quedan meses antes de iniciar la zafra. Tiempo que ha de servir para adelantar todo cuanto se pueda, en tanto llegan las unidades de importación. El descuido no puede ganar terreno en los talleres de Tranzmec, pues aunque a algunos les parezca cosa de broma, la técnica sigue siendo la técnica.