



1850 Fallece el prócer José Gervasio Artigas, fundador de la nacionalidad uruguaya.

El talento de un obrero holguinero ahorra millones de divisas

■ GERMÁN VELOZ PLACENCIA

HOLGUÍN.—Los conocimientos técnicos de Ramón Teruel Torres y su capacidad para aceptar cualquier reto, fueron decisivos para evitar la interrupción del proceso productivo en cuatro de las cinco plantas recapadoras de neumáticos del país, cuando sus compresores principales quedaron fuera de servicio por roturas.

Más de dos años atrás, este mecánico A de la Unidad Empresarial de Base (UEB) Recapadora de Neumáticos Arsenio Escalona Aguilera, diseñó un complejo pistón de dos partes, analizó con los responsables de la fundición las características del molde y el material a emplear, le hizo las correcciones necesarias en un torno y lo instaló con total éxito.

Su uso se generalizó, por fuerza propia, en las unidades de Santiago de Cuba, Camagüey y Villa Clara. El pistón criollo costó 650 dólares y evitó la carencia de aire comprimido en los equipos instalados en las áreas de recape y en los centros de mezcla. Si se hubiera llegado a solicitar al fabricante de los compresores, habría costado alrededor de 5 000 traerlos hacia Cuba, al constituir un encargo especial.

Y si de cuentas se trata, hay una que no se puede pasar por alto: desde que se aplicó la innovación de Ramón en mayo del 2008, hasta agosto de este año la planta holguinera recuperó cerca de 35 000 neumáticos, es decir, le ahorró al país más de 5 millones de dólares por concepto de sustitución de importaciones.

■ ¿TECNOLOGÍA VIEJA?

La recuperación de neumáticos con medidas de 15, 16, 17 y medio, así como de 19 y medio, también se debe al talento de Ramón, explica el ingeniero mecánico Juan Antonio Vecino González, director de la UEB, quien asevera que el procedimiento fue generalizado en otras plantas.

“Acudimos a nuestra memoria profesional —detalla— y retomamos una tecnología usada años atrás y la adaptamos a las necesidades de la unidad. El proceso consistió en fabricar una máquina y los aditamentos necesarios para montar en frío la banda de rodamiento de esos neumáticos usados por vehículos ligeros.

“Hasta aquel momento resultaba imposible recaparlos por carecer de la tecnología adecuada, específicamente de los moldes, no adquiridos por falta de financiamiento”.

Otro aporte fue la fabricación de la faja mandrilada para el recape en frío, o sea, un accesorio que permite el vacío del



También recuperan neumáticos de moto con la aplicación de la tecnología de recape en frío.

neumático en uno de los pasos clave del proceso tecnológico. Se obtiene al procesar otros aditamentos de caucho que ya concluyeron su ciclo útil.

Sin embargo, hoy sigue siendo una “exclusividad de la casa” el rescate del neumático 1400 x 20 radial, de uso en carretas de tiro de caña y en los camiones kraz de montaña, asegura el ingeniero Juan Carlos Cabrera Milor, jefe técnico de la UEB.

“Definimos que debíamos experimentar con una matriz que no empleamos durante varios años. Lo siguiente fue hacer los cálculos necesarios para obtener la profundidad de las capas a devastar, y el espesor de la banda de rodamiento que debíamos colocar. Después de muchas horas de trabajo el resultado fue positivo.

“Desde el mes de julio de este año recapamos más de cien y los clientes están satisfechos porque trabajan sin dificultades. El precio de un neumático de este tipo en el mercado internacional anda por los 400 dólares y al recuperarlo aquí se invierte menos de la mitad”.

■ CAMBIO DE VISIÓN, PERO...

El programa de recape de la UEB contempla para el 2010 la recuperación de 22 340 neumáticos de organismos, empresas y entidades de las provincias de Holguín, Granma y Las Tunas, aunque al concluir la primera quincena de septiembre se reportaban 14 000.

Esta planta es la que más unidades físicas ha producido hasta la fecha, generando un



Pronto estos neumáticos recapados estarán instalados en el parque de tractores de las entidades agrícolas. Fotos: Juan Pablo Carreras (AIN)



Las recapadoras adquirieron compresores de nueva generación, pero los recuperados gracias al talento de Ramón Teruel aún se usan como medios auxiliares.

ahorro de alrededor de 2,3 millones de dólares, refiere el ingeniero Vecino, quien reconoce que la percepción sobre el beneficio del uso de las gomas recapadas ha ido en aumento en la región debido a la perenne labor de convencimiento que desarrollan las autoridades políticas y gubernamentales en interés de sustituir importaciones.

“Hoy tenemos —agrega— cerca de 465 clientes, cifra no vista con anterioridad, así como un potencial declarado de casi 69 000 neumáticos en las tres provincias que atendemos”.

Pero, los morosos no faltan. Por ejemplo, el Ministerio de la Agricultura tiene atrasos en la entrega de cascós, lo que es responsabilidad de la Empresa Agropecuaria Antonio Guiteras, de Las Tunas; la Avícola y el Porcino de Granma, así

como de Acopio de las tres provincias.

Al Ministerio de Transporte se le señala por TRANSTUNAS y Transporte Escolar y Mantenimiento Vial de Granma, mientras que a la Industria Sideromecánica le ocurre lo mismo a causa de ACINOX de Las Tunas, la TSA y la fábrica de combinadas cañeras de Holguín.

En la estructura del gobierno, la morosidad recae sobre el Consejo de Administración Provincial, fundamentalmente en la Vivienda de Las Tunas y en la Productora de Alimentos de Holguín, así como en Educación en las tres provincias.

Sobre todo a ellos, Vecino, el director de la UEB, les recuerda que el cumplimiento del plan de los más de 22 000 neumáticos a recabar este año significa ahorrarle al país 3,8 millones de dólares.