



1871 Fusilamiento de los ocho estudiantes de Medicina por el colonialismo español.
1962 Mueren en un accidente aéreo en Lima, Perú, el ministro Raúl Cepero Bonilla y el resto de la delegación cubana que asistieron a la Conferencia de la FAO en Brasil. >>



Con la recuperación de las hormigoneras se continúa aprovechando el parque de equipos existente en el país. FOTOS DEL AUTOR



Carlos Oscar Valdés (derecha) y Juan Antonio Mérida, los dos principales protagonistas del proyecto, aseguran que por cada equipo recuperado el país se ahorra alrededor de 30 mil dólares.

MODERNIZACIÓN DE HORMIGONERAS

Mezclar ahorro y eficiencia

RONALD SUÁREZ RIVAS

TRAS UN INTENSO trabajo de mesa y muchas pruebas, con el objetivo de reactivar un equipamiento altamente deteriorado y a la vez economizar piezas, combustible y lubricantes, la Empresa de Soluciones Mecánicas (Somec), de Pinar del Río, ha emprendido la modernización de decenas de hormigoneras pertenecientes al Ministerio de la Construcción (Micons).

Fernando Laborde, director de Somec, explica que la experiencia se lleva a cabo de conjunto con una entidad de Cienfuegos y pretende la rehabilitación de más de cien de esos medios, a fin de poder dar respuesta a los requerimientos del sector.

Se trata de una labor con un significativo impacto económico, teniendo en cuenta que por cada hormigonera recuperada el país se ahorra alrededor de 30 mil dólares por concepto de sustitución de importaciones.

DESPEJAR LAS DUDAS

Carlos Oscar Valdés, especialista de la dirección técnica de Somec, cuenta que todo comenzó en el año 2009, cuando surgió la decisión de tratar de fabricar en nuestro país parte de los órganos de trabajo (estructura que se ubica sobre el camión, donde se hace la mezcla) de las hormigoneras, los cuales se estaban comprando íntegramente en el exterior.

“A tono con las tendencias actuales a nivel internacional, que buscan el incremento de la productividad, los nuevos aditamentos poseían mayores dimensiones que la mayoría de los existentes en el sector de la construcción, de procedencia soviética, y con muchos años de explotación.

“De modo que después de lograr la producción de siete de los componentes del órgano de trabajo en los talleres de Somec en Cienfuegos (donde se encuentra la planta para el ensamblaje de esos medios), nos vimos en la obligación de diseñar su acople a los camiones Kamaz, para poder continuar aprovechando el parque que teníamos en nuestras empresas del Micons”, recuerda Valdés.



La eliminación del motor auxiliar para mover la hormigonera, evita el gasto de 40 litros de combustible diarios, explica Carlos Oscar Valdés.

Ello llevó a una importante innovación, mediante la cual se logró impulsar la mezcladora con el motor del vehículo y, de esa manera, eliminar el motor auxiliar que se empleaba hasta entonces con tal propósito.

“Sin embargo, esto generaba una serie de incógnitas. La primera de ellas era determinar si el motor del camión tendría suficiente potencia para mover también el trompo cargado de hormigón”, rememora el Máster en Ciencias Juan Antonio Mérida, director de la planta reparadora, y junto a Valdés, uno de los autores principales del proyecto.

“Además, existía la duda de que estos vehículos, que originalmente venían con un órgano de trabajo de 3,5 toneladas, pudieran soportar los nuevos, que son de cinco toneladas.

“Ante estas interrogantes nos dimos a la tarea de realizar un arduo trabajo de mesa para recalcular los elementos del chasis y la suspensión, y hacer un balance de potencia del motor”.

BAILAR EN CASA DEL TROMPO

En julio del 2010, el primer prototipo comenzó a funcionar. “Durante varios meses le estuvimos siguiendo la pista, para asegurarnos de que no hubiera una falla”, comenta Valdés.

Luego de que la práctica dijera la última palabra, quedó despejado el camino para la generalización de esta experiencia.

“Ya hay terminadas 27 hormigoneras, las cuales se encuentran prestando servicio en distintas entidades de todo el país, y antes de que concluya el año deberán incorporarse otras diez”, precisa.

“El trabajo se realiza de manera conjunta. En Cienfuegos se encargan del ensamblaje del trompo, mientras que en nuestra provincia se monta y se le hace el acople al motor del camión y se lleva a cabo la reparación capital del vehículo, incluyendo tapicería, chapistería y pintura”, señala el director de Somec y agrega que con el propósito de ganar tiempo, también en Santiago de Cuba se ha iniciado la recuperación de estos medios, basada en el proyecto de innovación tecnológica desarrollado por los especialistas pinareños.

La revitalización, a un costo muy inferior al que habría demandado la importación de equipos nuevos, implica un importante beneficio económico para el país, pero no es esta la única ventaja.

La eliminación del motor auxiliar que se usaba anteriormente para hacer girar el trompo representa, por cada hormigonera, un ahorro diario de alrededor de 40 litros de combustible y dos litros de lubricante; sin contar la batería y las piezas de repuesto que habría que utilizar periódicamente.

Unido a ello se incrementa la capacidad de transportación por viaje, algo que deriva en un aumento de la eficiencia.

Tales atributos le valieron al proyecto una mención en la última Feria Internacional de la Construcción (Fecons), aunque sin duda el mejor reconocimiento lo constituyen las obras que hoy se levantan a lo largo del país, donde el empleo de los equipos rehabilitados aporta ya un importante grano de arena, o mejor dicho, de hormigón.