



# Cerco al desorden

GERMÁN VELOZ PLACENCIA

LA DIVISIÓN de Talleres ASERTEC Holguín, de la Empresa de Transportaciones y Servicios a la Mecanización (pertenece al Grupo Empresarial AZCUBA), sorprendió por el alza productiva experimentada en el último cuatrimestre del pasado año.

El resultado más importante fue la reparación de cerca de centenar y medio de motores de tractores y camiones empleados en la cosecha de la caña en las provincias orientales.

Una primera mirada relaciona el acontecimiento con el suministro de una gruesa partida de piezas de repuesto y otros materiales, pero un análisis de más rigor pone de relieve el cerco tendido al desorden, las indisciplinas y el descontrol en el uso de los recursos.

## “CORAZÓN” CON NUEVOS LATIDOS

Las acciones más significativas transcurrieron y transcurren en el Taller de Reparaciones de Motores y Agregados, “corazón” del gran complejo mecánico, puntualiza el ingeniero Pedro Manuel Vila, máxima autoridad de la División desde mediados del pasado año.

“Con el ordenamiento del flujo productivo paramos la práctica de recibir en el área de ensamble los motores de baja e impedimos que los mecánicos les quitaran arbitrariamente piezas en buen estado”.

A cargo del taller, el ingeniero Miguel Céspedes Céspedes, muestra el área donde permanecen debidamente identificados los motores por restablecer, lo cuales, asegura, fueron diagnosticados en presencia de los solicitantes del servicio.

“De acuerdo con el orden establecido, salen hacia el desarme, donde son identificadas las partes inservibles, las posibles de recuperar y las que están en buen estado. Aquí y en el área de ensamble reforzamos el control sobre cada paso, en lo cual influye la presencia permanente de los jefes en sus puestos”.

Debido a la alteración de esa responsabilidad hubo veces que fue imposible tomar decisiones ante situaciones imprevistas. También impidió seguir cada pieza desde la salida del almacén hasta el momento de colocarla. Así muchas tomaron ilegalmente otra ruta, plantea el ingeniero Juan Zaldívar Campaña, actual responsable del control de la calidad.

“Ni un motor más saldrá sin la prueba de carga reglamentada, contrariamente a lo ocurrido en la pasada zafra. Para no trabajar a ciegas, echamos a andar los tres bancos de pruebas, donde las unidades reparadas, des-



Las labores de mantenimiento son imprescindibles en equipos con un extenso periodo de explotación. FOTO DEL AUTOR



pués del asentamiento en frío, trabajan en bajas, medias y altas revoluciones. Si dan fallos, se corrigen, lo que implica un serio análisis para determinar porqué ocurrió”.

Posteriormente revisa un grupo de motores D-240 (usados en tractores), aptos para ser devueltos a los clientes. Cada uno lleva un pasaporte técnico con precisiones indispensables, entre ellas la temperatura y la presión de aceite durante el régimen de trabajo y el periodo de garantía.

Yadier Serrano Concepción, joven mecánico especializado en la línea de motores de la firma Mercedes-Benz defiende las medidas organizativas aplicadas. “Aprovechamos mejor el tiempo y los recursos”, dice. Y remata: “Me he propuesto que los motores ensamblados por mi no tengan fallos en el banco de pruebas”.

Si los jefes no crean en los trabajadores la responsabilidad por el uso de los recursos, el control pierde efectividad, recuerda a los presentes en el inter-

cambio Pedro Manuel Vila, muy animado por el deseo de proseguir el relato de experiencias argumentadas sólidamente.

“Una comisión integrada por directivos, especialistas y mecánicos del Taller verifica lo adquirido por los compradores, su estado, lugares de ubicación en el almacén y coincidencia con las necesidades. Así comienza el seguimiento de las piezas hasta su uso, lo que reduce las posibilidades de desvíos”.

“Igualmente ha facilitado hacer demandas a los proveedores extranjeros, porque detectamos piezas y conjuntos de reparaciones en mal estado. Hace poco sucedió con algunos cigüeñales y sus metales”.

## RESCATES EN LÍNEA

Una grúa viajera y los dispositivos para verificar la hermeticidad de las tapas de block y el funcionamiento de las bombas de agua y aceite ensanchan la relación de medios rescatados en el taller.

Actualmente cierran el ciclo de rehabilitación de la vieja lavadora de motores, fuera de servicio desde el 2001. La novedad es la sustitución de los quemadores de combustible por resistencias eléctricas.

El hecho de que incrementará la productividad en el desarme, hará más humana la labor de los mecánicos y evitará importar una máquina de menor capacidad y elevado precio, son razones convincentes para ponerla en marcha.

Todo ha transcurrido con más dinamismo desde que el mantenimiento volvió a ser prioridad asumida por un grupo de especialistas, también responsables de las acciones de desarrollo general en la División.

Modificaciones de pizarras de mando, la recuperación capital de la cizalla diseñada para cortar gruesas planchas metálicas y el restablecimiento de la máquina automática productora de mallas para carretas y de más de una decena de equipos de soldar, constituyen huellas concretas dejadas en otros talleres.

“Trabajamos con el concepto de crear condiciones para evitar roturas y solucionar con prontitud los imprevistos”, resume el jefe del Grupo, ingeniero Maikel Córdova.

Un intercambio final de este reportero con Pedro Manuel Vila, así como el seguimiento de la discusión para aprobar el plan de producción mensual en el Taller de Reparación de Motores y Agregados son suficientes para comprender el reclamo de aplicar en el área un sistema de pago que estimule la productividad.

Este último debate “a camisa quitada” también revela que la experiencia de los trabajadores, la recuperación paulatina de máquinas-herramienta y medios técnicos en general, así como la consolidación de las medidas organizativas, entre otras cosas, seguirán abriendo el camino a los resultados productivos.