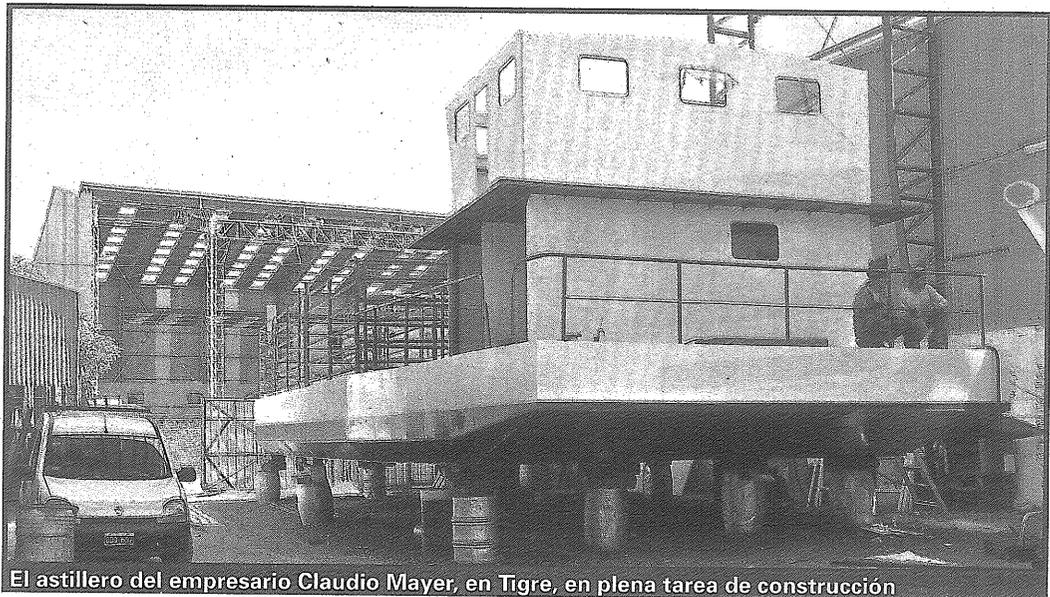


| EN EL DELTA |



El astillero del empresario Claudio Mayer, en Tigre, en plena tarea de construcción

## Barcazas para la ganadería

Las chatas especiales mejoraron el transporte de ganado en las islas, donde crece fuertemente la actividad

Por **Andrés Asato**

Por LA NACION

Podría haberse quedado río adentro llevando una vida más placentera y dedicada a la pesca, junto a su familia. O seguir construyendo barcos especiales en su astillero del Tigre para los amantes de la navegación. Pero su espíritu emprendedor sabe más a desafíos, y al observar que el empuje de la soja comenzaba a desplazar el ganado de hacienda hacia las zonas isleñas con buenas condiciones regenerativas del pasto, Claudio Meder pensó que era necesario acondicionar un transporte que pudiera llevar los animales a buen puerto y en mejores condiciones.

“De la necesidad surgió la idea de comenzar a construir estas barcazas o chatas especiales que miden 20 metros de eslora y 7,8 de manga, y pueden albergar hasta 80 gordos, en mejores condiciones que las de un camión. Si bien este tipo de embarcaciones existían, eran muy improvisadas y en más de una ocasión terminaban volcando. Los cascos que nosotros hacemos ofrecen una mayor estabilidad, se pueden ingresar los animales por un lado de la banda sin que el lado opuesto se levante. Técnicamente

no se escoran, sostienen el nivel, y los pisos adaptables permiten que el animal se desplace mejor y no se asuste”, señaló Meder. Al ser de fibra ofrecen una mayor resistencia que la chapa y transportan el ganado en tres jaulas modulares (se ajusta a necesidades del embarque). Poseen pasarelas para el arreo del animal, puerta guillotina para su distribución por los corrales y una pasarela superior con línea de agua.

### Desmontables

Son jaulas desmontables y eso permite dejar la cubierta totalmente plana y transportar maquinaria rodante de hasta 70 toneladas. También la proa fue adaptada para que se pudiera instalar una grúa hidráulica en caso de necesidad de hacer dragados y movimientos de carga. Las barcazas pueden navegar llenas a 12 y 13 nudos, 23 kilómetros por hora y con consumo bajo de entre 14 y 15 litros por hora, con un motor de 240 a 280 HP.

El caso de Diana Vargas es similar al de otros productores. Emigró del norte de La Pampa, donde se dedicaba a la ganadería, a la zona isleña de Lima, en las cercanías de Zárate, lo que le deparó una diferencia logística: “No teníamos conocimiento del lugar y del modo de

transporte, lo que inicialmente nos ocasionó pérdidas. Al producirse frecuentes crecidas en estas zonas, no daba tiempo a evitar que mucho ganado se nos terminara ahogando. Fuimos mejorando, viendo las necesidades, y de tercerizar el transporte pasamos a tener nuestra propia embarcación, adaptada a nuestras necesidades”.

Se estima que en las zonas isleñas de Entre Ríos, por ejemplo, hubo un crecimiento aproximado de 15.000 cabezas de ganado en 2002 a 180.000 en 2008 (algunos aseguran que el número actual asciende al doble de esa cifra). Las inundaciones que provocaron niveles de altura máxima en abril de 2007 dejaron en evidencia la improvisación del sector, que no consideró la dinámica del río (hoy hay estudios obtenidos en forma satelital que proporcionan información para reducir la incertidumbre).

“Las experiencias sirvieron para mejorar el diseño de este tipo de barcazas ya con el asesoramiento de ingenieros navales y de los propios chacareros. El tiempo de entrega hoy ronda entre los 6 y 8 meses, con habilitaciones de Prefectura Naval y del Senasa incluidas. Si bien el mercado interno se retrajo, estamos teniendo pedidos de países como Uruguay, Paraguay y México. El costo de este tipo de embarcaciones ronda los 120.000 dólares”, concluyó Claudio Meder.

| TRACTORES |

## Michelin probó un nuevo modelo de neumático para el agro

El XeoBib reduce un 6,5% el deslizamiento y ahorra un 10,6% de combustible en las labores agrícolas

volumen de neumático y la misma presión.

### Dos zonas de trabajo

La tecnología radial aplicada al neumático para el agro permite tener separadas las dos zonas de trabajo de la cubierta: la de los flancos es la que soporta los kilos y se adapta a las deformaciones del terreno y la banda de rodamiento tiene una superficie de contacto pareja con el suelo y se reparten mejor los kilos haciendo menos presión en el suelo.

Michelin XeoBib aún no se comercializa en la Argentina pero su lanzamiento estaría previsto para el segundo semestre de 2010,

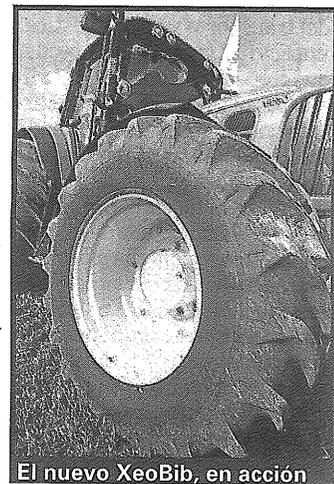
En línea con su propuesta de “energía verde” y atendiendo las necesidades del sector, la empresa Michelin realizó un primer ensayo de los neumáticos para el agro XeoBib, que reduce en un 6,5% el deslizamiento y en un 10,6% el consumo de combustible.

Esta prueba piloto llevada a cabo en Europa estuvo a cargo de la empresa de tractores New Holland, en uno de sus modelos T6070 y equipado con un arado chisel de 21 dientes de 5 metros de ancho, trabajando a una profundidad de 25 centímetros.

El tractor efectuó cuatro pruebas con los neumáticos nuevos y otras cuatro con Michelin MiltiBib, la referencia en el mercado para la serie 65. La tecnología Ultraflex desarrollada en el modelo Michelin XeoBib respondió a las expectativas de los productores rurales respetando el suelo y ofreciendo una mayor productividad; también presenta un nuevo perfil de la carcasa del neumático que aumenta la zona de inflexión de los flancos.

Este tipo de neumáticos especiales para la actividad agrícola funciona con los índices de deflexión (el porcentaje de aplastamiento del neumático bajo la carga) más alto del mercado, sin perder resistencia ni durabilidad. Con menor presión, el neumático ofrece mejor tracción y menor resistencia al rodamiento.

Según las conclusiones de los expertos de Michelin, el test permitió comprobar que además del ahorro en el combustible y el beneficio por la reducción del tiempo de trabajo, la solución Ultraflex, de acuerdo con las aplicaciones que se le dé, llega a soportar un 20% más de carga con el mismo



El nuevo XeoBib, en acción

en sus 8 dimensiones serie 60. La mayor rentabilidad que el neumático radial brinda ha sido probada en diversos productos del mercado agrícola, como equipos de cosechadoras y de fumigación, lo que benefició su rápido crecimiento y, según la firma, hasta antes del año 2002 el 99,75% de la maquinaria agrícola que operaba en el país utilizaba neumáticos convencionales y sólo un 0,25% contaba con cubiertas radiales, ya que se utilizaban equipos importados de Estados Unidos y Europa.

A.A.



## La mejor manera de llegar a su destino.

Al adquirir un nuevo camión Scania de las series P, G y R, usted obtiene más que un camión preparado para el trabajo exigente. Obtiene tecnología, confianza, durabilidad y la seguridad de llegar a su destino con el menor costo operativo. El chasis, el motor y el tren de fuerza son producidos por Scania para garantizar este resultado, logrando elevados niveles de seguridad pasiva y activa, mejorando aun más el confort del conductor y el acompañante. Empiece a acortar los caminos, visite un concesionario Scania y conozca las mejores soluciones para mantener sus negocios siempre en constante movimiento.

**Scania. Siempre en dirección al futuro.**

[www.scania.com.ar](http://www.scania.com.ar)

SCANIA utiliza y recomienda YPF EXTRA VIDA

