

BREVES

**FERROCARRILES**

**Agencia Rieles**

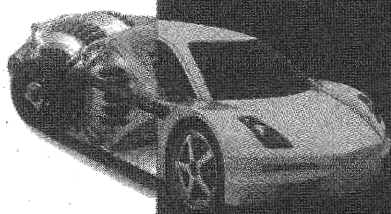
El 5 de este mes comenzó a funcionar Rieles, agencia especializada en información ferroviaria. El servicio, disponible en [www.agencia.rieles.com](http://www.agencia.rieles.com), se centra en los avances tecnológicos del tren en el país y el mundo.

**TALLERES**

**Luchemos por la Vida**

La Asociación Civil Luchemos por la Vida dicta talleres gratuitos sobre "Educación vial para la salud y la convivencia social", dirigidos a alumnos de escuelas primarias. Informes: 4637-8090, [info@luchemos.org.ar](mailto:info@luchemos.org.ar).

a diversos clientes una misma respuesta



Diseñaremos la mejor solución para su cadena de suministro

En Argentina. E-mail: [info@ryderargentina.com.ar](mailto:info@ryderargentina.com.ar) o llamemos al 5166-7900 o visítenos en [www.ryderargentina.com.ar](http://www.ryderargentina.com.ar)



CADENAS DE SUMINISTRO Y LOGÍSTICA  
SOLUCIONES DE DISTRIBUCIÓN, ALMACENAMIENTO Y TRANSPORTE

OPINION I

Por Pablo Tanzer

# Para que las cargas no lluevan del cielo

Casi no hay día en que la prensa no se refiera a algún supuesto accidente -digo supuesto porque según el diccionario, accidente es un "suceso eventual, generalmente desgraciado" y en estos casos se trata de hechos previsible y evitables- en el que las cargas se caen del medio que las transporta. Recuerdo especialmente un título reciente "Llovieron bobinas de aluminio en la avenida 9 de Julio", me imaginé en ese momento a nuestro jefe de gobierno en una reunión internacional con sus colegas de grandes ciudades, preguntándole a uno de ellos "¿En tu ciudad llueven bobinas de aluminio? No? En la mía sí".

Hace más de 40 años que trabajo en este tema para empresas transportistas, dadores de carga o compañías de seguros. En general, puedo decir que hay un gran desconocimiento de lo que le puede suceder a las cargas por efecto de las leyes de la inercia que hacen que ante una frenada, un arranque o un giro rápido y con un radio muy pequeño, la carga tiende a seguir desplazándose como si el cambio no hubiera ocurrido.

Las consecuencias que estos "accidentes" puedan tener nos obliga a pensar en sistemas de fijación de las cargas a la caja del camión, ya sea al piso o a las paredes laterales, y en forma individual o en pequeños grupos de bultos que se entreguen en un mismo destino, siempre con puntos de unión formados por tornillos con cabeza en forma de aro (cáncamos), roscados en orificios hechos especialmente en el vehículo. Para la sujeción segura se recomienda usar eslingas plásticas, por ejemplo de fibra de poliéster, con hebillas de tensiona-

do, algo similar a los cinturones de seguridad de un automóvil.

Para que las cargas no sufran golpes pueden utilizarse colchones de aire, similares a las colchonetas usadas en piscinas, que en general se colocan, desinflados, entre las distintas cargas, y luego de su colocación se inflan con una manguera. Según el tipo de bultos que se transporten y los destinos relativos, se colocan en forma vertical paralelos al eje longitudinal del camión, verticales perpendiculares al eje, u horizontales, por encima de los bultos. Al llegar a destino,

riores filósofos lo miran a uno como preguntándole si hace mucho que llegó de otro planeta.

Para encontrar una solución hay detectar primero dentro de la empresa que toma la iniciativa a la persona capaz de hablar con el contratista. Los transportistas deberían intentar convenir al dado de carga de verificar la seguridad de los vehículos antes de la contratación. Al cliente receptor de la mercadería se le puede decir sin dificultad que su pedido llegará en mejores condiciones si toda la carga es estibada ordenadamente en los camiones y que los choferes necesitan, indefectiblemente, del tiempo para completar la operación.

En cuanto a los choferes, muchas veces están tan presionados por los horarios que pueden caer en la tentación de no asegurar los bultos frente a un posible trayecto corto entre dos clientes sucesivos.

Mi experiencia: ante casos dudosos no he dudado en subirme a un camión al comienzo de su recorrido y a acompañarlo durante toda la jornada, el chofer, sorprendidísimo de tener en su vehículo a un ingeniero dispuesto a mirar cada detalle de la operación y anotar todo en un apunte, y además, a escucharlo para conocer sus opiniones acerca del problema.

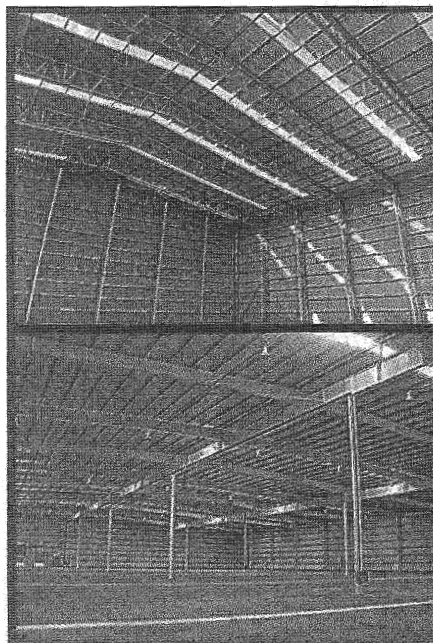
El conductor del vehículo suele convertirse en el primer interesado en aumentar la seguridad de los materiales que transporta, y por otra parte, se siente como la cara de la empresa cuando llega a entregar un bulto, con "su" camión.

El autor es ingeniero, consultor en Logística y profesor universitario.

**Si se toman los recaudos pertinentes, las cargas no deberían salirse del transporte ante cambios bruscos de la velocidad**

se desinfla el colchón para liberar la carga, se saca ésta del camión y se vuelve a inflar el colchón en su nueva posición. Para que las cargas no se deslicen sobre el piso del vehículo se usan las esteras antideslizantes de goma, que aumentan considerablemente los coeficientes de rozamiento entre piso y bultos.

En general, los dadores de carga consideran que el transportista es el responsable de la seguridad, y por lo tanto tienden a desentenderse del problema (por ejemplo, contratan el flete más barato, no el más conveniente, sin verificar su capacidad técnica). Si se le habla de revisar los vehículos para verificar si presentan bordes inte-



Grupo  
**OSTAPOVICH**

# HORMETAL

## EMPRESA CONSTRUCTORA

**OBRAS LLAVE EN MANO**

- ESTRUCTURAS METÁLICAS: RETICULADAS Y DE ALMA LLENA
- PISOS INDUSTRIALES ● MOVIMIENTOS DE SUELOS

Planta 1: Av. Panamericana 2250 (Km 41) (B1619JSX) Garín - Prov. de Buenos Aires  
Planta 2: Sarmiento 364 (B1619JEP) Garín - Prov. de Buenos Aires  
Tel. 03488-457788 / e-mail: [hormetal@hormetal.com](mailto:hormetal@hormetal.com)