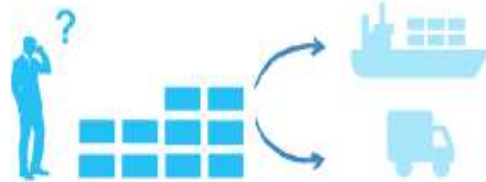


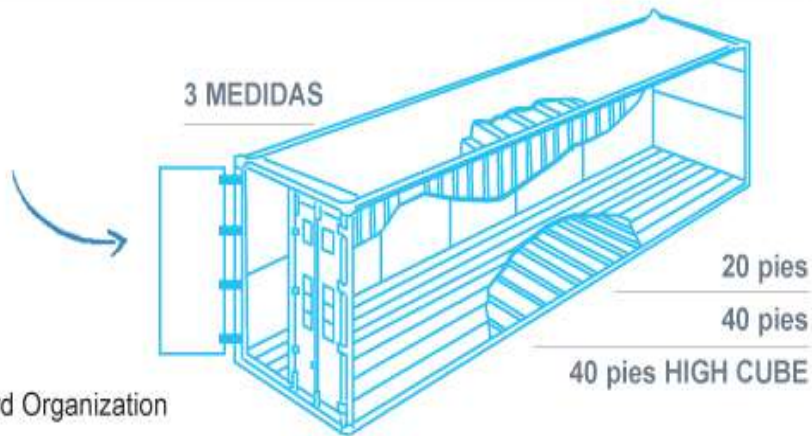
Malcom Mc Lean, el padre de la “contenedorización” en la década del 50



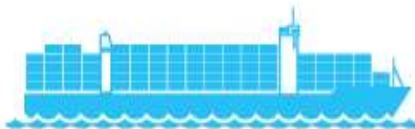
Malcom McLean, un camionero de Nueva Jersey planteó un sistema en el cual la carga fuera apilada una sola vez dentro de un contenedor que pudiera ser transportado igual en barcos o camiones.



A partir de **1965**, la ISO^(*) desarrolló una norma única bajo la cual estar todos construidos.



(*)International Standard Organization



El mayor buque para transporte mide **395 m.** de largo pudiendo llevar...

- 39.000** coches
- 4,5** mill. de bicicletas
- o **96** mill. de pares de zapatos

TRÁFICO MUNDIAL 2015 TRÁFICO ESPAÑOL

651 mill. de contenedores
9.600 mill. de toneladas

13,1 mill. de contenedores
245 mill. de toneladas

Decía el periodista y poeta uruguayo Juan Zorrilla de San Martín que **"lo importante no es tener muchas ideas, sino la idea oportuna en cada caso"**. Y éste fue el *caso* de un joven **camionero estadounidense**, Malcom McLean, cuya idea cambió para siempre la historia del tráfico marítimo internacional y del comercio: creó los contenedores. Se le conoce como el ***padre de la contenedorización***.

Este invento revolucionario se remonta a la segunda mitad del siglo XX, pero no fue hasta abril de 1956 cuando se realizó el primer transporte con contenedores desde New Jersey - de donde era Malcom McLean- a Houston. **Este año, en pleno siglo XXI, se cumplen 60 años de la invención de aquella caja que cambió el transporte de mercancías.**

El ahorro de tiempo y dinero fue lo que impulsó a este empresario estadounidense a diseñar los contenedores. De hecho, la idea surgió cuando McLean esperaba la descarga de su camión en un puerto de Carolina del Norte y se percató de la **pérdida de tiempo que suponía cargar el vehículo y descargarlo para, posteriormente, tener que poner la mercancía en la bodega del barco y emprender el viaje.**

Para resolver este problema, que además incrementaba el coste de las operaciones de estiba y desestiba, McLean planteó un **sistema mediante el cual la carga fuera apilada una sola vez dentro de una gran caja y ésta, a su vez, pudiera ser transportada en barcos o en camiones.** Así nació el contenedor -o *container*, en su acepción internacional-, un negocio que crece año tras año y cuyo tráfico internacional sigue registrando datos positivos.

La consolidación del uso de contenedores fue rápido. Menos de una década después de que se realizara ese primer transporte y cuando cada naviera construía ya sus propios contenedores, la ISO (Internacional Standard Organization) desarrolló una norma en 1965 bajo la cual debían estar contruidos todas estas grandes cajas destinadas al transporte de mercancías. Esta directriz establece el diseño, la capacidad de carga y las dimensiones, aunque **los más usados miden 20 pies (unos seis metros) y pesan unas 30 toneladas y media.**

Y es que, **mientras la economía mundial continúa con sus vaivenes** provocados por las recuperaciones de las economías de los países emergentes, **el transporte de mercancías**

mediante el uso de estos contenedores ha aumentado un 2% en el último año, y se ha situado en 651,1 millones de TEUs (capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies), según datos de la empresa española iContainers. **En el caso de España, el volumen de tráfico ha sido de 13 millones de TEUs.**

Presente y futuro

Este buen dato se debe a la privilegiada situación geográfica de la Península Ibérica, que propicia que sus puertos sean clave en el transporte internacional, siendo el puerto de Shanghai (China) el que mayor tráfico de contenedores del mundo mueve. **En España, como detalla iContainers, el puerto de Valencia fue el que más contenedores movió el año pasado, llegando a los 4.293.155 de TEUs -un 5% más que en 2014- y colocándose en el puesto 31 a nivel mundial;** mientras que Algeciras y Barcelona -que acumularon las mayores inversiones portuarias en 2015- gestionaron 4.119.651 contenedores y 1,79 millones durante el pasado ejercicio.

Las previsiones siguen al alza. El transporte mundial de contenedores creció en 2014 un 5,3%, mientras que en 2015 ha aumentado en menor medida: un 2,3%. Sin embargo, **algunos datos indican que el volumen de transporte internacional se incrementará hasta cuatro veces más hasta el año 2050.** A ello favorecerá, además, la revolución digital que se está produciendo en la contratación de este tipo de servicios y que, por ejemplo, se puede hacer desde www.icontainers.com con el fin de que más empresas se incorporen al comercio exterior.



EL FUTURO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: CÓMO FUNCIONARÁN LOS BARCOS SIN TRIPULACIÓN

Como un barco fantasma pero con contenedores.

Suena a historia de fantasmas: un enorme buque de carga navega arriba y abajo por la costa de Noruega, silenciosa y diligentemente, sin capitán o tripulación a la vista. Si todo va según lo planeado, este es el futuro del transporte marítimo.

La semana pasada Kongsberg Gruppen ASA (una firma de tecnología marítima noruega) y Yara ASA (un fabricante de fertilizantes) anunciaron una asociación para construir el primer buque porta-contenedores completamente autónomo del mundo. Los viajes tripulados comenzarán en 2018, y en 2020 el Yara Birkeland zarpará todo por sí solo. Es el comienzo de una revolución que podría transformar una de las industrias más antiguas y conservadoras del mundo, y hacer que los envíos mundiales sean más seguros, más rápidos y más limpios que nunca.

El beneficio comercial de los buques autónomos es claro desde hace mucho. Según cálculos de la Guardia Costera de Estados Unidos, hasta el 96% de todas las muertes marítimas son producidas por errores humanos. Un reciente aumento de la piratería es un recordatorio sombrío de que las tripulaciones siguen siendo objetivos vulnerables (y valiosos) para los criminales internacionales. Tal vez comprensiblemente, la industria se enfrenta a una escasez crónica de trabajadores calificados que quieran hacer su carrera en el mar.

Más aun, según estimaciones de una empresa consultora, los marineros a bordo representan el 44% de los costos de un barco. Esto no se limita a los salarios: los dormitorios de la tripulación, las unidades de aire acondicionado, el puente de mando y otros servicios ocupan un peso y espacio valioso que podría ser utilizado para carga. Y ese peso muerto contribuye a un problema mayor: el transporte marítimo genera alrededor del 2,5% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. A menos que haya un cambio radical, esas emisiones se incrementarán en las próximas décadas.

Los marineros a bordo representan el 44% de los costos de un barco.

Todo esto explica por qué la eliminación de la tripulación y sus costos ha sido desde hace mucho un objetivo para empresas y gobiernos de todo el mundo. El esfuerzo más avanzado hasta ahora ha venido de Rolls-Royce Holdings Plc, que en 2014 lanzó un prototipo de realidad virtual de un buque autónomo. Según la compañía, el barco será un 5% más ligero y quemará hasta un 15% menos de combustible que un buque similar con seres humanos a bordo.

Ese esfuerzo ha sido blanco de un escepticismo considerable, en especial de parte de los sindicatos que dudan que la tecnología pueda reemplazar a marineros experimentados y señalan que la Organización Marítima Internacional (la agencia de las Naciones Unidas que supervisa el transporte marítimo) prohíbe las operaciones sin tripulación. Pero lo que hace tres años parecía imposible se convierte en realidad con rapidez. La mayor parte de la tecnología de sensores para buques autónomos ya está disponible en el mercado, y desde el principio de la década de 1990 existen herramientas cruciales para evitar colisiones.

El Yara Birkeland es un paso adelante modesto pero importante. Aunque se puede operar de manera remota, también podrá navegar por su cuenta mediante una serie de sensores, cámaras y herramientas de navegación guiadas por sofisticados algoritmos. Una vez de vuelta en tierra, un centro de operaciones supervisará su progreso.

Cuando comience a navegar el próximo año, con una planta de energía totalmente eléctrica, el buque transportará fertilizantes de la fábrica de Yara a puertos ubicados a unas 16 millas de distancia, para reemplazar 40.000 envíos anuales que se transportan en camiones diesel contaminantes.

Rolls-Royce anunció que espera contar con buques porta-contenedores autónomos en aguas internacionales dentro de 10 a 15 años.

Pronto estos viajes podrían convertirse en rutina. Noruega ha designado las aguas de Trondheim como un sitio de prueba para buques autónomos de todo tipo, desde buques de carga hasta remolcadores. A comienzos del año, Rolls-Royce anunció que espera contar con buques porta-contenedores autónomos en aguas internacionales dentro de 10 a 15 años. Otros grupos trabajan para lograrlo antes: una organización de Gran Bretaña planea tener un buque de investigación autónomo con energía solar cruzando el Atlántico en 2019. Lloyd's Register, de 250 años de existencia, ya ha emitido directrices para operaciones sin tripulación.

Todo esto podría significar enormes beneficios para la industria naviera, y para el mundo. Las vastas cantidades de datos que se emiten en tiempo real desde los buques permitirán que los propietarios de flotas optimicen sus rutas (y sus beneficios) en base a factores tales como los horarios de mantenimiento, los patrones climáticos, los precios de los combustibles y los cargamentos. Eventualmente los propietarios de flotas podrían competir con Amazon y Alibaba, los principales cargadores de las grandes operaciones de datos, y los fondos necesarios para incorporar buques autónomos a sus operaciones logísticas.

FUENTE: INFOBAE