**LAS MALAS ADMINISTRACIONES DE LOS GOBIERNOS PERMITIERÒN 50 AÑOS DE ATRAZO EN LOS PUERTOS DEL PERU, QUE IMPIDÍO LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA DE MARINA MERCANTE HASTA SU EXTINCION EN EL MERCADO INTERNACIONAL.**

**Historia del contenedor y la transformación del transporte Marítimo y Negocio Portuario.**

El contenedor se inició con el aporte de un gran visionario, un joven que a los 21 años de edad inicia su aventura empresarial, en el desarrollo de sus actividades tuvo una visión que cambio la historia del Transporte Marítimo, y Negocio Portuario; el **“Contenedor”** **es el invento que movió al mundo hacia el nuevo modelo económico en la que hoy estamos involucrados, que el “la Globalización Económica Mundial”.**

Malcon Mclean, nació en Maxon Carolina del Norte en 1913, en una clásica familia, donde ayudaba a sus padres a realizar tareas como granjero; fue un joven muy austero y ahorrativo, desde muy pequeño mostro interés por los negocios, por lo que la granja nunca estuvo en sus planes.

Se hizo propietario desde muy joven de una estación gasolinera, siendo esta la oportunidad que aprovecho para desarrollar su gran espíritu comercial; es en esta etapa de su vida, en la que uno de sus clientes le solicita los servicios para transporte de materiales de construcción; siendo el momento del punto de quiebre en su vida, visualizándose como un empresario de transporte terrestre pesado y sin contar con ningún camión, decididamente ofrece sus servicios como transportista; compro un camión Ford de 2da, por 120 Dólares, dando una inicial de 30.

Al poco tiempo de haberse involucrado en esta nueva aventura motivado y por éxito obtenido, decide vender la gasolinera y dedicarse exclusivamente al transporte pesado carretero, llegando a ser propietario de una flota de 1770 camiones con 32 terminales distribuidos en todo EEUU; el problema que siempre combatió en este negocio es la pérdida de tiempo en la manipulación de mercancías, la estiba y desestiba y los altos costos y pérdidas que estas representaban. Es así que mientras operaba en la zona portuaria de Carolina del Norte durante la descarga de pacas de algodón, observa que los estibadores hacían mucho esfuerzo en la manipulación estiba y desestiba, consecuentemente el exceso de tiempo utilizado en estas faenas, siendo aquí donde decide definitivamente llevar adelante su proyecto de contenedorizar la carga.

Los transportistas marítimos de la época, se negaban a brindar apoyo a Mclean, para la mejora del transporte, motivándolo a decidir a involucrarse en el transporte marítimo.

Compra la Naviera Pan Atlantic Steamship Company, con 7 barcos, a la que rápidamente en 1960 le cambia el nombre por Sea Land; vende los 7 barcos y adquirió 4 buques petroleros del tipo T–2, para adaptarlos a buques contenedores, instalándoles diferentes puntos de anclaje con una capacidad de transporte de 476 unidades. En 1956 el buque “**Ideal X**” hace su primer viaje a Houston; en 1957 el buque Gatway City, entra en servicio con 226 contenedores de 35 pies, siendo el primero de una serie de buques llamados Victory de la segunda guerra mundial en ser adaptados para el transporte de contenedores.

Mclean fue denunciado por sus competidores en el transporte terrestre, amparados en una Ley de ese momento denominada **Antimonopolio**, por lo que tuvo que tomar una decisión: continuar en el transporte terrestre, con lo cual sus sueños se verían frustrados o involucrarse en el transporte marítimo; no dudo y la idea de cumplir su sueño lo llevo a vender su flota terrestre e involucrarse de lleno en el transporte marítimo.

En sus constantes cambios y mejoras de contenedor, inicialmente construye el contenedor de 35 pies x 8 pies de ancho, tamaño de la plataforma de los camiones, los forra con material metálico corrugado, con bases y puntales sólidos para quitarles el exceso de peso, lo que le da óptimos resultados.

El **Ideal X y el Alameda**, fueron sus 2 primeras barcazas petroleras la 2da Guerra Mundial transformados para transportar 50 contenedores c/u, es así que el Ideal X, es el primer buque contenedorizado que zarpa de Neward New Yersey hacia Houston, con la primera carga de contenedores, en 1956.

*[](http://www.tibagroup.com/mx/wp-content/uploads/sites/5/2014/12/ideal-x.jpg)*

*[](http://www.tibagroup.com/mx/wp-content/uploads/sites/5/2014/07/primer-contenedor-maritimo.jpg)*



En 1958 Europa comienza a exigir medidas estándares de los contenedores, pronunciándose sobre la idea de contar con unidades de 10, 20, 30 y 40 pies. En 1960 entra en servicio las primeras terminales especializadas en países del norte de Europa como Rotterdam, Hamburgo, como la COL Hapag Lloyd Hmaburg Sud.

Pero McLean no estaba solo en su búsqueda de un mejor sistema de transporte de mercancías; mientras que sus barcos navegaban entre Houston y Newark, una empresa de San Francisco, Matson Navigation Co., también estaba estudiando el enigma de los contenedores. En 1958, los primeros contenedores de Matson fueron transportados entre Hawai y San Francisco. Poco después, los puertos de Alameda, Los Ángeles y Honolulu construyeron sus primeras grúas de contenedores para cargar y descargar barcos.

A pesar de lo prometedor que resultaba ser el contenedor, este tendría que superar varias pruebas. Matson se dedicó a resolver el problema de embarcar los contenedores sin desestabilizar el barco. Así que la Grace Line aprovechó un préstamo gubernamental de US$ 7 millones para remodelar dos barcos de modo que pudieran cargar contenedores, pero su experimento fracasó cuando los cargadores en Venezuela se rehusaron a tocar los barcos.

Esta salida en falso de los contenedores era atribuida por McLean a la industria del transporte. A los clientes sólo les importaba que la mercancía fuera transportada sin mayores costos y a tiempo; no les importaba qué tipo de transporte fuera utilizado. Así que McLean decidió contratar gente inteligente y enérgica proveniente de otras industrias.

En 1966 el buque SS Fairland inauguró un servicio semanal desde la costa Este de EEUU, al norte de Europa; el 11 de Julio de 1966 se inauguró el servicio entre los puertos de EEUU y la Base Militar de Okinawa, a finales de 1966 Sea Land ya contaba con una flota de 23 buques, con una capacidad de transporte de 18,000 contenedores.

En 1967 y 1970, se llevaron a cabo innumerables ferias y exposiciones, con el patrocinio de Ports Et Terminals, IAPH de la AAPA, en acuerdo con el mvto. De contenedores Atlántico Norte, esta fue la feria más importante, es aquí donde se consolidan las medidas ISO de los contenedores; en 1972 se celebró una conferencia de la ONU con la OMI, donde se aprobó el convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores.

En 1967 se creó la primera línea naviera Norte Americana, cubriendo la ruta entre San Francisco – Los Ángeles – Tokio, con dos buques cargueros transformados; en 1968 la naviera Japonesa NYK, construye por primera vez en la historia del transporte de buques porta contenedores, los primeros 2 buques porta contenedores.

Aunque era el líder de la industria del transporte, McLean cometió ciertos errores. Dado que los contenedores eran una novedad, no todos los puertos contaban con grúas capaces de cargarlos. Así que McLean halló la siguiente solución: construyó grúas a bordo de los barcos que pudieran ser utilizadas en cualquier puerto. Pero la solución resultó costosa. Las grúas solían averiarse, y el tiempo necesario para repararlas acababa con las ganancias que el transporte mediante contenedores brindaba. Pero estas dificultades no detuvieron a McLean, que siempre mantuvo el entusiasmo.

Mclean toma la decisión de realizar transporte contenedorizado hacia el Caribe, para ir ganando experiencia y mejorar el tipo de contenedores y su manipulación.

McLean se dio cuenta de que los contenedores permitían que el embarque y desembarque de mercancía fuera más rápido y con menos gente, lo que cambiara la estructura de costos de la industria. Así que decidió comprar **Bull Insular Line**, el principal transportista entre Estados Unidos y Puerto Rico, por US$ 10 millones. De este modo, Sea-Land, la empresa de McLean, se convirtió en poco tiempo en el mayor transportista hacia la isla. Sea-Land aprovechó sus ganancias en Puerto Rico para expandirse y volverse rentable. Con su nuevo poder, Maclean convenció a la Autoridad Portuaria de Nueva York a construir un terminal de contenedores en Port Elizabeth, Nueva Jersey.

McLean tomó nota que su idea sólo funcionaría si los contenedores eran iguales en todas partes (es decir, todos tenían que ser estándar). Entre los años cincuenta y los sesenta, las medidas de los contenedores variaron. El ejército de Estados Unidos tenía su propia versión y había compañías que ofrecían una variedad de hasta 30 modelos diferentes. En 1959, la industria del transporte eligió unas medidas definitivas para el contenedor. Los contenedores deberían medir 20 y 40 pies de largo X ocho pies de alto y ocho de ancho. Esta unificación de las medidas era crucial para que el transporte de contenedores fuera rentable.

Sin embargo, apareció otro problema: cómo asegurar a los contenedores entre sí y a los camiones o trenes. Una compañía que había patentado un sistema amenazó con demandar a quien lo copiara. Pero la amenaza fue rechazada y la estandarización triunfó. A partir de finales de los años sesenta cualquier tren, camión o barco entre Ohio y las Filipinas podía transportar contenedores sin problema alguno.

A partir de ese momento, el contenedor resultó ser una fuerza tan dinámica, que ningún cambio de los sistemas económicos en el mundo, los tocaron.

Aunque los contenedores se popularizaron en los años sesenta, el gran respaldo que les permitió consolidarse en el mercado internacional fue la Guerra de Vietnam; cuando Estados Unidos comenzó a enviar tropas ese país en 1965, aparecieron algunos problemas de logística. Vietnam era un país pobre con un único puerto de aguas profundas, malas carreteras y ferrocarriles. Las provisiones militares eran enviadas en sacos. Pero la carga se retrasaba constantemente. Así que McLean se ofreció a resolver el problema. La armada convirtió a Cam Rahn Bay en un puerto de contenedores y el uso de estos se volvió un procedimiento normal en el ejército.

McLean aprovechó los tiempos de guerra para innovar. Estados Unidos le pagaba a Sea-Land para que transportara mercancías a Vietnam, pero antes de volver a casa, los barcos recogían mercancía en Japón, que estaba inundada de bienes para exportar.

Los contenedores cambiaron la geografía del comercio. No sólo convirtió a China en un centro mundial de manufactura sino que dejó fuera del juego a puertos que una vez fueron importantes, porque la dinámica portuaria cambio. Los contenedores acabaron con los populares embarcaderos de la Ciudad de Nueva York, en Manhattan y Brooklyn.

A las compañías transportistas ya no les parecía sensato desembarcar la mercancía en Nueva York y transportarla por vía terrestre hasta Nueva Jersey. Así que las autoridades portuarias iniciaron un proceso de expansión del puerto de Nueva Jersey.

Desde mediados de los años sesenta hasta mediados de los años setenta, el número de cargadores trabajando en Nueva York cayó en 90%.

San Francisco, el principal puerto de la Costa Oeste, fue dejado de lado. Le falto visión a su director quien nunca vio el potencial de **la nueva dinámica, los contenedores**, mientras los puertos de Oakland y Alameda se preparaban para el tráfico de contenedores. Las consecuencias fueron decisivas y no se hicieron esperar. Oakland, Alameda, Long Beach, Los Ángeles y Seattle se convirtieron en centros de comercio internacional; por su parte, San Francisco y Portland fueron olvidados.

Londres también quedó atrás. Sus almacenes quedaron vacíos cuando el puerto de Felixstowe, 90 millas al noreste de Londres, fue remodelado para poder manipular contenedores. Pero quizá el mayor cambió se dio en Singapur, que abrió su puerto de contenedores en 1971. En 1986, Singapur manipulaba más contenedores que toda la infraestructura marítima de Francia. En el 2005, Singapur se convirtió en el puerto de carga más concurrido. Se beneficiaba de una ubicación geoestratégica que lo convertiría en el centro del comercio mundial.

Los años sesenta fueron muy rentables para Sea-Land, pero la popularidad de los contenedores atrajo grandes rivales al nicho de McLean. Así que decidió vender Sea-Land a R.J. Reynolds (la compañía tabacalera). Pero como como en todo negocio la curva de los negocios llego y los buenos tiempos acabarían pronto. La competencia en la industria del transporte desató una guerra de precios y la crisis energética de los años setenta aumentó los costos del combustible.

Tras probar con otros negocios, McLean en 1977 decidió comprar United States Lines, otra compañía de transporte marítimo. Volvió al negocio en un momento del crecimiento y mayor capacidad de los buques para ahorrar costos por la transformación de la industria Marítima - Portuaria; barcos cada vez más grandes y una nueva industria que comenzó a desarrollar la idea de buques con mayor capacidad, asumiendo mayores riesgos. La nueva flota de MC lean estaba integrada por barcos lentos pero eficientes desde el punto de vista del consumo de combustible.

Cuando los precios del petróleo cayeron a mediados de los años ochenta, las compañías con barcos más rápidos pudieron darse el lujo de pagar por todo el combustible necesario; así que la eficiente flota de McLean quedó en desventaja. United States Lines quebró tras perder US$ 237 millones en los primeros nueve meses de 1986.

McLean fracasó en la 2da etapa del negocio marítimo, **pero su idea triunfó a la larga. Hoy en día, gracias a McLean, los costos de transporte no son un obstáculo insalvable para minoristas y fabricantes, y los bienes son transportados sin problemas por todo el mundo dentro de contenedores.**

**Al igual que el fracaso de puertos como San Francisco entre otros, por no adaptarse al nuevo sistema de transporte marítimo, igual paso con el puerto del Callao, y todos los puertos del Perú.**

**Luegode relatar la historia, veamos que es un contenedor**

Un contenedor es un recipiente de carga consistente en una gran caja con puertas o paneles laterales desmontables, normalmente provistos de dispositivos (ganchos, anillos, soportes, ruedas) para facilitar su ubicación y estiba a bordo de un medio de transporte marítimo, transporte aéreo o terrestre. Son los envases predilectos para el envío y recepción de mercaderías transportadas por vía marítima. Las dimensiones del contenedor se encuentran normalizadas para facilitar su manipulación. Por extensión, se llama contenedor a un embalaje de grandes dimensiones utilizado para transportar objetos voluminosos o pesados: motores, maquinaria, pequeños vehículos.

Son llamados así porque son un elemento de transporte que tienen ciertas peculiaridades, son fabricados para tolerar su uso repetido hasta que prescriba su deterioro, están preparados para que el manejo de carga y descarga de las mercaderías sea más rápido y seguro, disponen de dispositivos que proporcionan la maniobra de los productos en instante que se realiza el trasbordo de las mismas mercaderías de un medio de transporte a otro. Han sido inventados para suministrar la carga de las mercancías por uno o diversos medios con el propósito de impedir rupturas (ser reembarcados en diferentes medios de transporte hasta los almacenes del Consignatario). Se tiene que incluir la marca y el número de identificación en representaciones que proporcionen su especificación a simple vista, según corresponda. Existen diferentes tipos de contenedores, para la carga diversa que existe, desde los Reefer (Refrigerado) para carga refrigerada, carga seca, gráneles, carga voluminosa, etc. Los contenedores estándar son los de 40 pies y los de 20 pies, ambos con un ancho y alto de 8.6 pies.

**Atte.**

**Cesar Reaño Reaño**

**Capt. De Travesia MMN.**