

El Contenedor: Sueño De Un Emprendedor

En 1962 el Puerto de Newark en New Jersey, es inaugurado oficialmente como el primer puerto de contenedores del mundo.

“¿Por qué debo esperar toda la noche para que descarguen uno a uno los fardos de algodón de mi camión? Debería existir una manera para que de una sola vez, con un solo esfuerzo, se levante toda la carga del camión”.

Ese pensamiento rondaba cada noche de la década de los cuarenta a quien se considera el padre del contenedor; le tomaría alrededor de treinta años verlo hecho una realidad, pues desde el principio su idea fue descalificada y considerada además de una locura, poco práctica y adicionalmente no viable desde el punto de vista económico.

¿Cómo fue entonces que Malcom P. McLean logró transformar el mundo con su idea, base logística del comercio de hoy que no se concibe sin esta caja metálica?

Hagamos un breve recuento de esta apasionante historia cuando el contenedor, como hoy lo conocemos, llega a sus sesenta años.

McLean: visionario de oportunidades.

La escena se repite a diario en todo el mundo: muchas personas se quejan de la ausencia de un producto o servicio,

pero son pocas las que asumen el reto de intentar hallarle solución. El caso del contenedor no es la excepción.

Malcom McLean inició probando fortuna en el mundo de los negocios desde muy joven. Nació en una clásica familia de campo en Maxton, Carolina del Norte, Estados Unidos, en 1913 en donde ayudaba realizando labores en la granja. Si bien es cierto no tenía claro lo que quería ser en la vida, tenía claro que no quería ser granjero. Por ello probó suerte comprando una estación de gasolina, con lo cual empezó a tener continuo contacto con el gremio de los transportadores.

En cierta ocasión, algún cliente le solicitó que lo contactara con un transportista para realizar el traslado de algunos de materiales para la construcción de carreteras. McLean calculó que la utilidad podría ser alta, así que compró un camión Ford por ciento veinte dólares.

Con el tiempo, al notar que esta actividad le generaba mayor utilidad que su gasolinera, decidió venderla y comprar más camiones para transportar productos como algodón de New Jersey hasta el muelle de Hoboken, donde American Export Line los llevaba a Estambul.



Ramón Eduardo Guacaneme P.
Vicedecano
Director Especialización en Comercio Internacional
Escuela de Negocios
Universidad Sergio Arboleda

Debido a la inclemencia de las épocas de invierno, el negocio no siempre prosperaba como deseaba y además no se podían realizar tantos viajes como en principio planeó, principalmente por una razón: en el puerto se demoraban muchas horas descargando un camión, pues se descargaba fardo a fardo.

No obstante la empresa sobrevivió y durante los años siguientes fue creciendo y consolidando el transporte terrestre de carga.

Sin embargo, el problema de fondo con la mercancía seguía: el tiempo requerido para descargar.

Dado que ninguna empresa de transporte marítimo le ayudaba a que el descargue fuera más rápido, McLean optó por intentar de manera directa probar como podría mejorar los tiempos de descargue. Para ello adquirió una empresa para así comprobar de primera mano cual era el problema.

En términos generales la dificultad era de tarifas: al gremio de los transportadores marítimos no les interesaba unificar las medidas externas de la carga pues la fijación del precio se hacía según la mercancía; en otras palabras, las tarifas no eran transparentes pues eran demasiados los factores que se tomaban en cuenta para la fijación de las mismas, obteniendo alta rentabilidad, mas allá del volumen de carga que se manejara.

Pero Malcom hacía su raciocinio desde una óptica totalmente opuesta: si transportaba más mercancía, el precio del flete disminuiría y su utilidad aumentaría por el factor volumen de carga movilizada.

¿Transporte terrestre o transporte marítimo?

Otro obstáculo se presentaría en su camino: la competencia de transporte terrestre lo denunció ante los tribunales pues se encontraba vigente la ley antimonopolio y no podía estar presente simultáneamente en ambos medios.

Malcom opta por vender la compañía de camiones y continuar con la de barcos. Con una empresa marítima propia tenía la autonomía para desarrollar su sueño: homogenizar el transporte de carga. No sobra decir que hubo muchos intentos y fracasos en el diseño de una caja que fuera lo suficientemente grande para que se justificara empacar allí la mercancía, lo suficientemente liviana para que no fuera más pesada que la carga que contendría, y lo suficientemente estable para ser apilada en los barcos en donde el movimiento podría hacerla caer en alta mar.

Para aquella época los camiones tenían 10 metros de largo, por ello los primeros contenedores tenían esa misma medida de largo. Es sólo algunos años más adelante que gracias al cambio en las medidas de los camiones a doce metros, se unifican las medidas en un contenedor largo que se convertirá en el de 40 pies y dado que no todos los comerciantes manejaban el mismo volumen de mercancía, se decide partirlo en dos, dando origen a los contenedores de 20 pies.

“Ideal X”: nace el contenedor

“Ideal X” es el nombre del primer barco que de manera oficial es cargado por McLean principalmente con contenedores. Zarpa en 1956 del puerto Newark, generando un hito en el transporte marítimo de mercancía. Pero los problemas no terminaban: si sólo su empresa, era la que usaba el sistema, no iba a poder crecer como esperaba: él necesitaba y soñaba con que los contenedores fueran un sistema mundial. Pero las demás transportadoras marítimas no consideraban que fuera un sistema práctico y por ello no estaban dispuestas a adoptarlo.

No pocas veces Malcom alcanzó a pensar en abandonar su proyecto: si tantas personas del medio en que se desenvolvía pensaban lo mismo, ¿no sería él, quien estaba equivocado? Pero pudo más el tesón y la constancia. Empezó a realizar rutas frecuentes entre El Caribe y Norteamérica y eso le permitió ir mejorando tanto en el diseño del contenedor como en su manipulación por grúas en las operaciones de cargue y de descargue: Ejemplo de ello son las paredes corrugadas en el exterior, lo cual permite que la protección de la carga aumente, toda vez que se parte del mismo principio de la caja de cartón corrugada que ofrece más resistencia a los impactos.

En 1962 el Puerto de Newark en New Jersey, es inaugurado oficialmente como el primer puerto de contenedores del mundo.

La guerra como oportunidad

Para 1964 Estados Unidos está en guerra con Vietnam y tienen que resolver un grave problema logístico consistente en ¿cómo hacer llegar de manera rápida, segura y en buen estado a sus tropas, todos los elementos que se necesitan, de manera que tanto el cargue como el descargue tengan suficiente rapidez estando en guerra?

Malcom Mclean vislumbra allí la posibilidad de que el mundo conozca y apruebe su caja de metal: para demostrar su utilidad propone al gobierno, que no está muy convencido de

la utilidad de este medio de mercancía, hacer el primer envío gratis. Unos meses después, el ejército ha construido en Vietnam, en la playa Cam Ranh, el primer puerto para contenedores fuera de Estados Unidos.

Ello hace pensar al gobierno americano acerca de la conveniencia de apoyar un proyecto en este sentido y es así como contrata a la compañía para que de manera permanente realice viajes con aprovisionamiento al ejército, pagándole el flete de ida y vuelta, partiendo de la base que no existía la posibilidad de que los barcos regresaran cargados.

¿Barcos vacíos?

Una vez más la visión de emprendedor hace entender a McLean que no tenían porque devolver sus barcos vacíos y decide, como verdadero precursor de la hoy tan en boga globalización, unir a oriente con occidente movilizandole mercancía que compraba en Japón, Hong Kong y Taiwán a precios bajos.

La lógica era simple y funcionaba: si podía traer más mercancía los fletes disminuían, pues los barcos cargueros ya para entonces y cada día más, se fabricaban o remodelaban para la manipulación de los contenedores; al disminuir los fletes, disminuían los precios al consumidor y por tanto el comercio se dinamizaba.

Europa: el último bastión

Esta es una época de gran crecimiento para la compañía y progresivamente se da a conocer el contenedor en diferentes lugares del mundo, pero el siguiente obstáculo que tendría que afrontar McLean era gigantesco y solo no podría lograr superarlo: los puertos de Europa necesitaban de una infraestructura especial de grúas para que el contenedor fuera efectivamente manipulado una vez llegara allí.

Terminaba la década de los sesenta y aún las empresas europeas no se decidían a adoptar este sistema de traslado de carga. Sólo cuando en 1967 se concreta el pedido de barcos contenedores por dos gigantes europeos, Hamburgo-America y Norddeutscher Loyd, se comienza a universalizar este sistema.

De allí en adelante no es necesario recordar una vez más lo útil e indispensable que se ha convertido el contenedor a nivel mundial: ha evolucionado en sus tamaños, formas, usos y materiales. Las cajas de metal cambiaron la manera de entender y diseñar la cadena de distribución física internacional.

Malcom McLean murió el 25 de mayo de 2001 a los 87 años de edad

Epílogo

La historia del contenedor nos deja varias enseñanzas sobre las cuales deberíamos tomar unos minutos para reflexionar:

- El único que creía en el contenedor como una solución viable para el transporte eficiente de mercancía era su creador y su empeño y dedicación fueron esenciales para poder hacer realidad su sueño.
- El contenedor es más reciente de lo que la mayoría de las personas se imaginan: no tiene más de sesenta años.
- Por ello, es probable que aún esté sujeto a una evolución tanto en su concepto como en su diseño.
- ¿Se atreve a soñar, como lo hizo Malcom McLean? ¿En que consistirá el próximo cambio que tendrá el contenedor en la cadena de distribución física internacional en este siglo?

Bibliografía

La historia del contenedor. Video. Managment TV. 2007

<http://www.nuestromar.org/noticia.php?tp=5&nt=7564> Consultada el 8 de marzo de 2009.

Artículo publicado en el Suplemento Comercio Exterior del Diario La Nación del 30/05/06 Por Roberto Destéfano Para LA NACION http://www.centrodenavegacion.org.ar/novedades/news_may06d.doc Consultada el 8 de marzo de 2009.