Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

UNIVERSIDAD DE CONCEPCION
ESCUELA DE DERECHO
CHILE

REVISTA DE DERECHO

AÑO XL — Nº 158
ENERO - ABRIL DE 1972

Director:
JUAN ARELLANO ALARCÓN

Subdirector:
ARTURO PARADA KREFT

EDITORIAL JURIDICA DE CHILE

Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

LOS "CONTAINERS"

Crisis en los sistemas de transportes nacionales. Debido a su situación geográfica en relación a los mercados mundiales y además a la configuración del Territorio, a Chile le urge resolver el problema del transporte (caminero, marítimo, aéreo, y otros derivados, como es el caso del transporte por oleoducto).

Importancia del Transporte. (a) Representa un papel muy sobresaliente en la vida nacional. (b) Gran parte de nuestra población tiene su fuente de ingresos en los transportes. (c) Es un esencial factor en el desarrollo económico, por cuanto todo adelanto en los medios de comunicación se traduce en un acercamiento de distancias y con ello en una ampliación del mercado de consumo. (d) Considerables caudales públicos se invierten en él. (e) Los servicios de transporte público han sido desplazados lentamente por falta de sincronización con el crecimiento del resto de las actividades nacionales.

¿Cuál es el medio de transporte más conveniente? Al analizar el último decenio la evolución del transporte interno chileno, se observa que la participación del transporte caminero es creciente, lo mismo que el aéreo y el por oleoducto, mientras que el transporte por ferrocarriles y navíos ha perdido importancia. En la actualidad, el transporte por camión casi duplica el transporte por barco y por ferrocarril. En relación con grandes cantidades y enormes distancias, como ser el transporte de gas, petróleo, minerales, sal, salitre, maderas, abonos, el transporte por barcos presenta ventajas, tratándose de artículos que no requieren un transporte rápido y pueden soportar un trato poco cuidadoso, todo ello dentro de una normal planificación espacial.

Es así que después de esta rápida, o mejor dicho, breve visión del transporte en Chile es necesario proyectarnos hacia el devenir, el futuro, y una de las revoluciones en materia de transporte son los llamados "Containers" que vienen a ser una de las soluciones en la materia en cuestión, el transporte.

Los "Containers". Una breve reseña histórica nos indica que en los comienzos de 1967, fue botado al agua por uno de los tantos astilleros existentes en Estados Unidos de Norteamérica un "Containership" (barco recipiente) de tipo muy especial, estaba destinado a transportar carga a través del Atlántico, a velocidades comparables a la de los más rápidos barcos de pasajeros. En forma coetánea, se anunciaron los planes para el establecimiento en Staten Island (Estado de New York) de un puerto de 222,6 hectáreas para "Containerships". Se opera así una au-

Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

téntica revolución en lo concerniente sobre manejo de la carga, ya que abarca todo tipo de carga, de transportes, provocando con ello un enorme entusiasmo dadas las perspectivas que nos vislumbra.

Concepto de los "Containers". Los "Containers" (Recipientes) son grandes cajas metálicas, dentro de las cuales se pueden acomodar múltiples unidades de carga para un mismo destinatario. En vez de embarcar, trasladar, y desembarcar cada uno de los bultos, se moviliza de una vez el Recipiente o "Containers" con un esfuerzo simplificado, rápido y, lo que es más, barato.

Cerradas con llave, acondicionadas para cualquier tipo de carga y hasta frigorizadas para elementos perecibles, las cajas se movilizan por medio de grúas y son embarcadas en camiones, ferrocarriles, en barcos, todo ello en un rápido sistema que permite el transporte de puerta a puerta, con un extraordinario ahorro de los costos de movilización. El sistema facilita enormemente la comercialización; en el caso de artículos de tienda, por ejemplo, las ropas son colocadas por el fabricante en los "Containers", sin embalaje especial, en simples colgadores y llegan al destinatario planchadas, listas para ser puestas en vitrinas, con sólo girar la llave del "Container". Una vez cerrado, el "Container" ofrece el máximo de seguridad contra perdidas, y la llave la remite el despachador al destinatario de la carga.

Una filosofía práctica. La teoría del transporte por "Containers" se basa en el sencillo principio de que al embarcador le conviene más "colocar todos los huevos en una sola canasta". Se efectúa un solo cargamento voluminoso, colocando varios pequeños bultos en un recipiente de metal, que se vuelve a colocar, mejor dicho, utilizar, y que está destinado a ser trasladado rápidamente, por medio de grúas y cabrias mecanizadas, de la planta al camión, del camión al tren, del tren al barco y del barco a la bodega. El resultado acelera la entrega, gracias a la eliminación del sistema, que tiene siglos de antigüedad, de manejar a mano los bultos, uno a uno, en cada trasbordo desde el productor hasta el comprador; la carga y descarga de los nuevos "Containers" se hacen treinta veces más rápidamente que en la forma acostumbrada.

Más rápido y seguro. Se ha demostrado a través de experimentos realizados en EE. UU. de N. A. por la Administración Marítima que el uso de los "Containers" reduce de 19 a 14 días el tiempo de traslado de la carga entre Chicago, en el centro del país, y Birmingham, en el corazón de Inglaterra; se logró una reducción de nueve días en el tránsito entre Chicago y Glasgow, en Escocia.

Por citar un ejemplo tomemos el caso de un fabricante de máquinas de coser que pudo transportar casi 680.000 Kg. de sus productos a ultramar en sólo 58 "Containers" de acero, ya que de hacerlo por medio de cajas de cartón y otra clase de envases individuales habría resultado caro y lento, por cuanto el no haber usado los "Containers" le habría significado el embarque de más de 1.145 piezas de carga; el

Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

nuevo sistema le ahorró a la compañía en cuestión más de 50.000 US$ en dicho embarque.

Otras ventajas, además de ser un sistema más rápido para el transporte de la carga: la mercadería sellada en "Containers" de acero corre menos riesgos de daño y de contaminación. Poco tiempo atrás 8 "Containers" cargados de accesorios para automóviles cayeron desde una plataforma de ferrocarril que corría a 88,5 K.P.H.; los Recipientes resultaron todos abollados, pero el contenido no sufrió ningún daño. Además son a prueba de robos.

El menor riesgo general da origen a que las primas sean más reducidas para los usuarios en materia de seguro. Una empresa de la costa occidental norteamericana calcula que anualmente ahorra 1.000 US$ en seguros; otra ventaja es el menor costo por metro cúbico de capacidad, en comparación con cualquier bodega común y corriente; los "Containers" se convierten en bodegas portátiles al posibilitar el almacenamiento de la carga a la intemperie. Pero los "Containers" llegan a ser algo más que simples cajas sólidas de embalaje; es así que todo aquello que gira alrededor, en relación a los "Containers", ha debido sufrir modificaciones. A manera de ejemplo, citaremos el hecho de una importante cadena de panaderías que recibe toda la harina y azúcar que necesita, en recipientes de acero o "Containers" que se transportan directamente desde los vagones del ferrocarril hasta el propio costado de los estanques en que se efectúa la mezcla; una vez allí, montados en artefactos reclinables, se convierten en cubos de descarga, con lo cual queda eliminada la necesidad de disponer de cubos intermedios de depósito.

Los "Containers" y la historia. En la década de 1920 se aceptaba la idea del transporte en "Containers" como método teóricamente sensato para el transporte de productos, pero fue en la década de 1950 cuando algunas empresas ferroviarias emprendedoras empezaron a transportar "Containers" en plataformas y embarcadores osados y conocedores de los costos empezaron a transportarlos sobre la cubierta de los barcos de carga. Sin embargo, en el comercio transoceánico el uso de los "Containers" fue lento y la razón de ello radicaba en que no había normas para las dimensiones de los "Containers" lo cual dificultaba el intercambio de cargas entre diferentes sistemas de transportes e impedía usar con eficiencia el espacio y el equipo.

La Organización Internacional de Normas se puso de acuerdo sobre las dimensiones. Esta decisión fue tomada en 1965, y es así que los "Containers" debían tener 2,40 metros, tanto de ancho como de altura, pero con la posibilidad de tener tres medidas distintas de longitud: 6, 9, 12 metros. Así comenzó el auge, y el uso del sistema ha sido el aguijón que ha inducido a compañías camioneras y ferroviarias a modificar la estructura de la manipulación de la carga. Inclusive atrajo la atención de las líneas aéreas, pero ninguna industria tiene más fe que la industria marítima.

Los astilleros norteamericanos se apresuran en transformar o construir barcos destinados a transportar carga en los "Containers". Es así el caso de cierta compañía que se propone construir seis naves de este tipo, de gran tamaño, que surcarán las aguas a una velocidad de 27,5

Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

nudos y cada uno transportará 1.200 recipientes o "Containers". (Un director ejecutivo de la misma empresa asegura que en los primeros años de la presente década, por lo menos la mitad de la carga interoceánica será transportada en los "Containers").

Carga y descarga más rápida significan que los barcos ocuparán menos tiempo para regresar. Expertos estiman que los barcos que pasan actualmente la mitad del tiempo en los puertos, sin reportar ganancia alguna a sus dueños, pasarán anclados el 20% del tiempo una vez transformados en transportes "Containers" o Recipientes, lo que permitirá asimismo reducir considerablemente el número de embarcaciones necesarias para prestar servicio a una ruta determinada; todo ello involucra una nueva inversión en materia de instalaciones portuarias adecuadas. Así el puerto de Nueva York está gastando casi 200.000.000 US$ en la construcción de terminales. Cada embarcadero desembarcadero para el transporte de los "Containers" requiere de un espacio de cuatro Hás. para la manipulación de cajas y camiones; los antiguos y estrechos desembarcaderos están cediendo paso a espacios completamente abiertos, en donde se muevan las poderosas grúas; incluso en la industria ferroviaria norteamericana están preparando las grandes cajas de metal para transporte, las que adquieren día a día más importancia. El tráfico de los "Containers" está creciendo con más rapidez que todo el tráfico ferroviario. En los pasados diez años aumentó seis veces; en la década que comienza se espera triplicar su volumen.

Es así que la presión resultante con dicho crecimiento recae en la situación de mejorar el equipo. Aproximadamente más de 25.000 plataformas prestan servicio actualmente en el transporte de los "Containers", tanto para ferrocarriles como para las líneas marítimas; el transporte por este sistema significa poder usar el equipo con mayor utilidad; el tiempo de regreso de una plataforma que transporta "Containers" es tres veces más rápido que el normal. El avance en el transporte aéreo de "Containers" se ha visto limitado por la capacidad de carga de las aeronaves actuales. Sin embargo cabe destacar el hecho de que a principios de la década de 1970 ya están en circulación diversos tipos de aeroplanos capaces de transportar cuatro o tal vez cinco "Containers" a la vez, desde el corazón de los Estados Unidos a Francfort, Alemania, pudiendo hacer un viaje de ida y de vuelta. (Caso de los Boeing-747 transformables según las necesidades en avión para pasajeros o solamente de carga).

Los medios de transporte perfeccionan día a día sus servicios, en términos de (a) eficiencia, (b) tecnología, (c) velocidad y (d) comodidad. Aún más, relacionado con la capacidad de energía instalada, el transporte constituye la infraestructura más importante del desarrollo; es una actividad que indefectiblemente fluye sobre todos los demás sectores de la economía, sea como (a) incentivo, (b) freno, según sea el grado de eficiencia. El transporte marítimo, aéreo, ferroviario y caminero configura en Chile una estructura de primera importancia, que se aprecia en realidades como nuestros 60.000 Kms. de carreteras, 250.000 vehículos motorizados, 8.000 Km. de vía férrea, 20.000.000 Tons. transportadas anualmente por barcos entre los puertos de la República, 100.000 pasajeros movilizados cada año por vía marítima y 20.000.000 por ferrocarril, es así que una actividad de tanta envergadura

Artículo: Centro de Derecho. Los "Containers"
Revista: Nº158, año XL (En-Dic, 1972)
Autor: Jorge Eduardo Ulloa B.

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

debe, lógicamente, marchar acorde en los factores integrantes. Como se ve, los "Containers" están revolucionando en materia de transportes.

Es necesario acotar que el empleo de los "Containers" no posee la "magia" necesaria para que de la noche al otro día se ponga término a los problemas de movilización, pero casi todos concluyen que los "Containers" constituyen uno de los adelantos más importantes que se ha logrado en la distribución de los productos. Alguien con justa razón ha señalado que "el uso de los "Containers" constituye el instrumento de producción en masa de la industria del transporte".

Podemos finalizar diciendo que la eficiencia del transporte de cargas se ha visto multiplicada a través del empleo de los "Containers" (recipientes) conjuntamente con el "Piggy-Back" (transporte de trailers camioneros por ferrocarril), por cuanto están destinados a acelerar la construcción del futuro de nuestra patria, una vez que éstos se hayan incorporados a nuestra economía.

Jorge Eduardo Ulloa B.
V Año de Derecho