

cabovolo

Historia, inventos, vidas y sitios diferentes

buscar

subscriptores

669 readers
BY FEEDBURNER

seguir

RSS mail twitter Google+
facebook

contacto

contacto@cabovolo.com

cabovolografía



Monasterio de Rousanou (Meteora)

+ leídos

El metro secreto de Nueva York
El pozo más profundo de la Tierra
El Faro de Bell Rock, una maravilla en medio del mar
Jill Price, la mujer que no puede olvidar
El hombre que quiso construir una presa en el Estrecho de Gibraltar
El misterioso zumbador de la UVB-76
El panóptico, una prisión sin rincones
El fotógrafo que se quedó tirado en medio de la nada en Alaska

martes, 20 de abril de 2010

El periplo de un contáiner por el mundo seguido por la BBC

En septiembre de 2008, de la mano de la **BBC** comenzó un curioso proyecto para “*contar las historias individuales que se esconden detrás de la economía global*”. Durante un año, sus corresponsales pretendían **seguir el deambular de un contenedor de mercancías alrededor del mundo** y ofrecer una visión única del comercio mundial. El proyecto estaría abierto a la colaboración de los telespectadores, que a través de su página web podrían seguir en todo momento la posición del contáiner, saber donde había estado y a donde se dirigía.



Descargando la Box. [Original](#) BBC

El proyecto recibió el nombre de “*The Box*” en honor del libro del mismo nombre de Marc Levinson sobre la revolución que supuso para el comercio mundial la aparición del contenedor de mercancías.

Para llevar a cabo el proyecto la BBC contó con la inestimable colaboración de la naviera japonesa [NYK](#), una de las mayores compañías de transporte del mundo, que forma parte del consorcio Mitsubishi. La NYK “*prestó*” un contenedor cualquiera a la BBC para que lo pintara con sus colores y colocara en sus laterales el logo de la cadena. La BBC lo equipó, además, con un **transceptor GPS** para poder saber su posición en todo momento. La pintura y el GPS fueron los únicos costes que tuvo que afrontar la BBC, el resto le salió gratis.

Existen diferentes tamaños estándar de contenedores, el de la BBC era de uno de los más habituales: **12.1 metros de largo, 2.4 de ancho y 2.59 de alto**. En total, un capacidad de **73 metros cúbicos**. Aparte de por su aspecto exterior, era como cualquier otro de su tamaño y, por lo tanto, podía ser cargado y descargado con las mismas grúas, transportado por los mismos camiones y apilado sobre cualquier contenedor similar. Esta **estandarización** en una de las claves del éxito de los contenedores.

Todos los contenedores tienen un número y un prefijo que los identifica a ellos y a su propietario. El de la BBC era el **NYKU8210506**. En ocasiones, los contenedores se pierden, ya sea para siempre, **cayendo al mar por la boda**, u olvidados en alguna de las pilas de contenedores de algún puerto, aunque en este último caso, la NYK suele encontrarlos bastante rápidamente gracias a su sistema informático llamado **OSCAR** (One System Covers All Regions).

archivo del blog

- ▶ 2013 (1)
- ▶ 2012 (5)
- ▶ 2011 (15)
- ▼ 2010 (31)
 - ▶ diciembre (2)
 - ▶ noviembre (3)
 - ▶ octubre (2)
 - ▶ septiembre (2)
 - ▶ agosto (4)
 - ▶ julio (2)
 - ▶ junio (2)
 - ▶ mayo (2)
 - ▼ abril (3)

El misterioso zumbador de la UVB-76

El periplo de un contáiner por el mundo seguido po...

Cuando los ladrones aprendan a pilotar el aeroplán...

- ▶ marzo (3)
- ▶ febrero (2)
- ▶ enero (4)
- ▶ 2009 (54)
- ▶ 2008 (88)
- ▶ 2007 (20)

etiquetas

aislamiento Albania Alemania
arquitectura y urbanismo barcos
biografía Bizancio burbujas catásprofes
CCCP China civilización perdida clima

comportamiento humano

comunismo conspiración criminal

cristianismo curiosidad delirios

desaparición de personas dictaduras

Dinamarca Edad Media Egipto engaño

Escocia escándalo financiero España

evasiones extinción faros fracaso

Francia Grecia Groenlandia Guerra Fría

historia hombre santo Iglesias

Imperio Otomano ingeniería

Inglaterra inventos Islas Italia

Japón Korea del Norte leyenda lugares

remotos mar micropaíses minorías

misterio monasterios Noruega NYC

OVNIs piratas religión Revolución Rusa

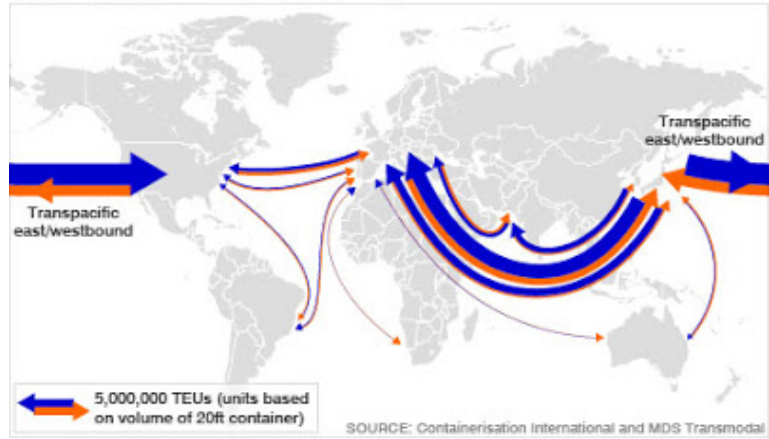
ruinas ruinas industriales Segunda

Guerra Mundial tecnología utopía

Venezia Vikingos vivir diferente

seguidores

MAIN CONTAINER SHIPPING ROUTES 2008



Las rutas más importantes de portacontenedores en 2008. [Original](#) BBC

La aventura para el NYKU8210506 comenzó el [8 de septiembre](#) en Southampton . La primera parada fue en una planta embotelladora de **Chivas Regal** en Paisley, donde cargó **15.120 botellas de whisky** de 12 años. El del whisky era un sector que había resistido bien el impacto de la crisis mundial. La demanda había seguido creciendo en la mayoría de los mercados y, en particular, en el chino, al que se dirigía el cargamento. El 11 de septiembre el contenedor partió desde el puerto de Greenock cerca de Glasgow rumbo al gigante asiático.

Después de recorrer más de **18.500 kilómetros**, [pasando](#) por el Canal de Suez y el puerto de Singapur , donde fue descargado y cargado en otro barco diferente, el [22 de octubre](#) llegó a su destino, el puerto de Yangshan, cerca de **Shanghai**. China es el país por el que pasan la mayor cantidad de contenedores. Los seis **puertos con mayor tránsito** de contenedores del 2006 estaban en Asia y de ellos tres, en China

Después de descargar su etílica carga, [partió](#) rumbo al puerto de **Los Angeles** cargado con **cintas métricas**, **básculas de baño digitales**, envases de plástico para cosméticos y productos de jardinería para la cadena de almacenes **Big Lots** de Estados Unidos. Las cintas habían sido fabricadas en Ningbo, una ciudad situada a tres horas en coche desde Shanghai y que contaba, en aquel entonces, con más de veinte fábricas dedicadas a este negocio, pero a las que la crisis había golpeado fuertemente, al caer la demanda entre un 70 y 80%.

Esta ruta de contenedores, la **transpacífica**, es la **más importante del mundo**, seguida por la que une el sudeste asiático con los puertos europeos del Mediterráneo. Para esta última es vital el [Canal de Suez](#), un trayecto de 162 kilómetros que ahorra a los **16.000 barcos**, que de media lo cruzan cada año, recorrer 9.654 alrededor de África. De media, se pasa de **20 días a tan sólo 16 horas**.

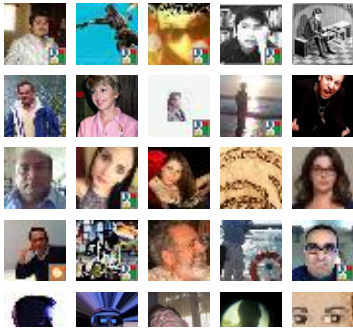


El contáiner. [Original](#) en BBC News

Participar en este sitio

Google Friend Connect

Miembros (523) Más »



blog roll

El Baul de Josete

Fogonazos

Fronteras

Historias de la Historia

Kurioso's Weblog

La Aldea Irreductible

Maikelnai's blog

Meridianos

Naukas

OvejasElectricas

Recuerdos de Pandora

Rescoldos en la trébede

Sentado frente al mundo

Tecnología Obsoleta

Una breve historia

Ya está el listo que todo lo sabe

Desde el puerto de Los Angeles, el contenedor [cruzo el país](#) en tren hasta Nueva Jersey, desde donde sería transportado por carretera hasta un centro de distribución de la cadena *Big Lots* en Tremont (Pensilvania). Desde allí, la mercancía hizo su último viaje, esta vez por carretera, hasta una de las tiendas de *Big Lots* en Long Island. Por su parte, el contáiner volvió a ser embarcado, esta vez, rumbo a Brasil con una carga muy variada que incluía desde tinta para bolígrafos, aromatizante de menta y otros aditivos similares hasta fibra de poliéster.

El 10 de febrero de 2009, después de una travesía de 21 días desde Nueva York, la BBC Box llegó al puerto de Santos, el más importante puerto de contenedores de todo Sudamérica y desde el que salen un cuarto de las exportaciones brasileñas, pero que a pesar de esta importancia, y en opinión del corresponsal de la BBC, presentaba algunas carencias que podrían comprometer el futuro crecimiento de la economía del país.



El GPS chivato. [Original](#) Chrishams

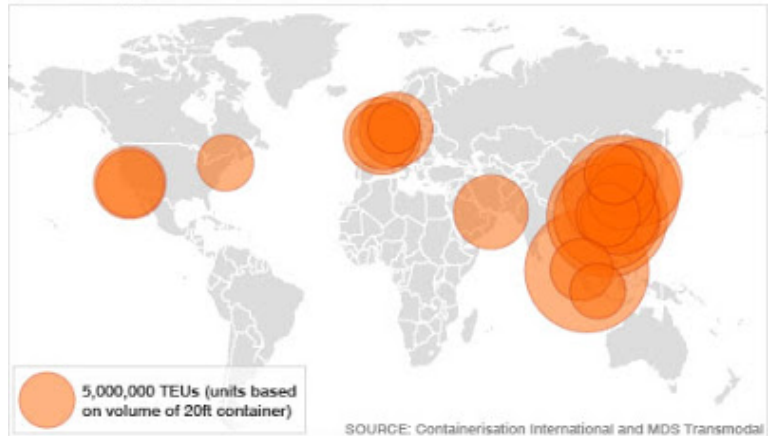
En Brasil, el contáiner fue [cargado con productos alimentarios](#) con destino a Japón. Un trayecto largo, en el que el contáiner cruzó el Atlántico, dobló el Cabo de Buena Esperanza y navegó por el océano Índico hasta llegar a Hong Kong, donde fue reembarcado en otro barco y siguió rumbo a Japón. El destinatario de la carga era una de las mayores compañías alimentarias japonesas.

Envíos como este son de vital importancia para un país montañoso como Japón, pero que cuenta con una gran población. Sin embargo, históricamente, esta ruta no ha sido únicamente usada para el transporte de mercancías, sino que durante los últimos 20 años es la que han seguido muchos brasileños que han emigrado a Japón en busca de una vida mejor. En muchos casos, se trata de hijos de emigrantes japoneses que hace un siglo huyeron a Brasil escapando de la pobreza y buscando una vida mejor.

Hace 20 años, cuando comenzaron a llegar a Japón, las cosas eran muy diferentes, ya que el país necesitaba mano de obra para sus fábricas. Ahora, sin embargo, la situación ha cambiado y el paro se ceba con estos trabajadores a los que el gobierno japonés ofrece 3.000 dólares si deciden volver a Brasil. Una decisión que supone una pérdida de población que algunos japoneses piensan que el país, algún día, acabará lamentando.

En el puerto de Yokohama la BBC Box pasó casi cuatro meses esperando. Fue un [parón inesperado](#), propiciado por varios factores y que causó inquietud entre los seguidores del proyecto, que temieron que la BBC pudiera abandonar el proyecto. El primero de los problemas fue legal. Los agentes de aduanas japoneses llevaron a cabo una inspección del contenedor más concienzuda de lo esperado y, al localizar en su interior el transceptor vía satélite que la BBC usaba para seguirlo, exigieron un pago mayor en concepto de aranceles.

BUSIEST CONTAINER TERMINALS IN 2006



Las terminales de contenedores con más tráfico en 2006. *Original* BBC

El segundo problema fueron los **daños** que el contenedor había sufrido entre la carga en Brasil y la descarga en Japón. Una vez reparadas las abolladuras, sólo quedaba **buscar el siguiente barco** para que el contáiner continuara su viaje. Sin embargo, una tarea que en otros tiempos hubiera resultado bastante fácil, no lo resultó esta vez.

La carga que se había previsto originalmente, a causa de la **crisis**, no existía. Además, las voluminosas baterías del localizador GPS hacían imposible usarlo para, por ejemplo, transportar **recambios de automóvil (a Rusia)**, una de las mercancías que se había pensado inicialmente, ya que las compañías especializadas dedicadas a ello suelen optimizar sus embalajes para llenar por completo un contenedor.

Ante estas dificultades y para no demorar más su partida, se optó por llenar el contáiner con varios envíos diferentes que no eran lo suficiente voluminosos como para llenar por si solos un contáiner. Finalmente, el 15 de agosto, la BBC Box volvió a ponerse en movimiento y partió hacia el mayor **puerto de Tailandia**, Laem Chabang. Esta vez fue una parada corta, sólo dos días y el día 25 volvió a partir rumbo a Southampton con un cargamento de **95.940 latas de comida para gatos**.

Después de un largo viaje, el 22 de octubre el contenedor fue descargado por la grúa L, que era manejada aquel día por Lee Harfield, el **mismo gruista** que lo cargó al comienzo de su aventura, 421 días atrás. Había recorrido poco más de **83.000 kilómetros**; de los cuales, unos **75.760** fueron en **barco**, **5.196** en **tren** y unos **2.170** en **camión**. En total, era como si hubiera dado 2.08 veces la vuelta a la Tierra.



Sobre ruedas. *Original* BBC

Cuando **comenzó** el proyecto nadie sabía **cuánto iba a caer el comercio mundial**. Lo que tenía que ser un año rutinario para un contenedor se acabó convirtiendo en un año excepcional para la industria del transporte marítimo. El volumen de **carga transportada cayó fuertemente** y esta caída arrastró consigo los precios del sector. **Por ejemplo**, enviar un contenedor desde Asia a Europa, que podía costar unos **2.500 dólares** sólo hace unos años, cuando acabó el proyecto, podía

no llegar a los 1.000. Obligadas a bajar precios, las navieras no han tenido otra opción que reducir costes, por ejemplo, **disminuyendo la velocidad de sus barcos** en algunos casos, lo que, a su vez, ha alargado la duración de muchas de sus rutas.

El descenso de demanda, además, pilló a toda la industria a contrapié, con un **exceso de capacidad**. Habituada a unos **crecimientos anuales de 20%** a comienzos de la década, la industria creyó que este ritmo se mantendría, así que las empresas se apresuraron a pedir barcos y más barcos a los astilleros asiáticos para mejorar o ampliar sus flotas. Hoy, sin embargo, no queda claro que pasará con esos pedidos y los astilleros no saben si los podrán cobrar o si habrá más pedidos una vez los completen.

En cualquier caso, el **número actual** de barcos portacontenedores ronda los **4.000**. La crisis obligó a que algunos de ellos tuvieran que quedarse **anclados y amarrados** en grupos en **bahías o estuarios** de aguas profundas. En los que una tripulación mínima realiza sólo tareas de mantenimiento, pero que resulta mucho más barato para las navieras que tenerlos surcando los mares esperando pedidos que no acaban de llegar. No todo el mundo ve esta idea con buenos ojos y son muchos los turistas y lugareños que acusan a las navieras y a los puertos de **estropear paisajes encantadores** con sus aburridos y enormes barcos.



El trayecto de la Box. [Original interactivo](#) en BBC

Como era de esperar, el descenso de la actividad también ha afectado a los puertos. Puertos que hace unos años rebosaban de actividad y recibían barcos a diario, ahora pasan días sin ver ninguno y sus grúas permanecen inmóviles a la espera de tiempos mejores.

Por su parte, el mediático contenedor debería estar ya en **África**, puesto que al finalizar el proyecto, la NYK accedió a donar y transportar el contenedor hasta ese continente para que alguna ONG lo transformara en **cocina móvil** para preparar y repartir comida entre los más necesitados.

Enlace permanente a [El periplo de un contáiner por el mundo seguido por la BBC](#)

+posts:

- [Emma Maersk, el gigante de los mares](#)
- [Las grúas gigantes de Belfast](#)
- [El Arsenal de Venecia, la primera fábrica de la historia](#)
- [Una cabina en medio del desierto](#)

+info:

- [Homepage](#) of The Box con vídeos y más artículos
- [BBC Box](#) in en.wikipedia.org
- [Seguimiento de la BBC Box](#) in international shipping news
- [Containers from shore to ship in BBC](#) (video)
- [On board ships moored during slump](#) in BBC (video)

Publicado por Bovoló en 11:50

Etiquetas: [barcos](#), [Brasil](#), [China](#), [curiosidad](#), [Japón](#), [logística](#), [mar](#), [Reino Unido](#), [Singapur](#), [Tailandia](#)

Recomendar esto en Google

19 comentarios:

[Diego Gonzalez](#) dijo...

Fantástica iniciativa de la BBC, y fantástica entrada.

Me han entrado unas ganas terribles de leer "The box".

Algo que te puede interesar, relacionado de manera tangencial:

<http://www.elcato.org/node/1403>

[20 de abril de 2010, 13:21](#)

Diego Gonzalez dijo...

¡Meneo!

<http://www.meneame.net/story/periplo-contenedor-alrededor-mundo-seguido-bbc>

[20 de abril de 2010, 13:29](#)

 **fernando** dijo...

Más vueltas que una peonza.

Me voy a echar una mano a mi hermano por eso no me extiendo.

Un saludo.

Pumuky

[20 de abril de 2010, 15:49](#)

 **mimagnificoprofesor** dijo...

Espero que este artículo les interese a mis alumnos de 3º de ESO. Les he puesto un ejercicio de lectura, porque hemos dado en clase el comercio marítimo. ¡Un uso insospechado y quizá cruel! Felicidades por esta página, cabavolo

[20 de abril de 2010, 16:00](#)



Bovolo dijo...

Diego, ya somos dos ;-) A mí la verdad que también me han entrado ganas de leer The Box.

Interesante "Yo, el lápiz". Aunque hoy en día, todo sería mucho más sencillo. El lápiz vendría de China en algún container como el de la BBC ;-)

Ah, ya puesto si alguien quiere menear el [enlace](#), que Diego llegó tarde, aunque luego enmendó su error ;-) ¡Muchas gracias, Diego!

Fernando, la familia es lo primero ;-)

Profeso, ¡muchas gracias por el honor! Espero que les interese a tus alumnos Ahh y que no me pillen manía jajaja!

Un saludo para todos!

[20 de abril de 2010, 19:50](#)



Tripiyon dijo...

La verdad que si no es porque te cuentan las vueltas que puede dar cualquier vehículo de transporte, ni te lo planteas.

Habría que haber visto cuantos km más habría hecho si no hubiese llegado la crisis.

Estupendo artículo.

Saludos

Tripiyon

P.D.: Meneo incluido :-)