EL TRANSPORTE DEL FUTURO

II EXPOSICION INTERNACIONAL DE CONTAINERS Y TRAFICO COMBINADO EN HAMBURGO

(De nuestro corresponsal en la R. F. A., Christian THIMM.)

EL transporte con containers se encuentra en una fase decisiva. Tanto armadores como transportistas de todas clases han adoptado este sistema para transportes intercontinentales integrados, encargando containers, barcos-containers y toda clase de aparatos y accesorios de carga y descarga de los mismos. Toda la rama industrial de los transportes se ha lanzado el estudio de las soluciones óptimas del nuevo sistema, tanto en lo técnico como en lo económico.

Un escaparate del desarrollo futuro de este sector es la Container Expo, de Hamburgo, que este año se celebra en su segunda edición. La primera, que se celebró también en Hamburgo el año pasado, en el parque Planten un Blomen, se vio concurrida por unas cien firmas, sobre una superficie de 20.000 metros cuadrados y fue visitada por unos 23.000 especialistas del ramo, de treinta y tres países. Animada por la buena acogida que los expertos de todo el mundo dispensaron a la primera exposición, la organización ha ampliado este año las instalaciones para dar cabida a 152 expositores de catorce países: Australia, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Italia, Canadá, Holanda, Noruega, Suecia, Suiza, la República Democrática Alemana y la República Federal Alemana.

En casi 8.000 metros cuadrados de stands cubiertos han tenido lugar muestras especiales, con demostraciones prácticas, en las que

Arriba, carga de un containers. Abajo, el llamado «transporte mochila»: un camion con remolque sobre un vagon especial de la Deustsche-Bundesbahn.

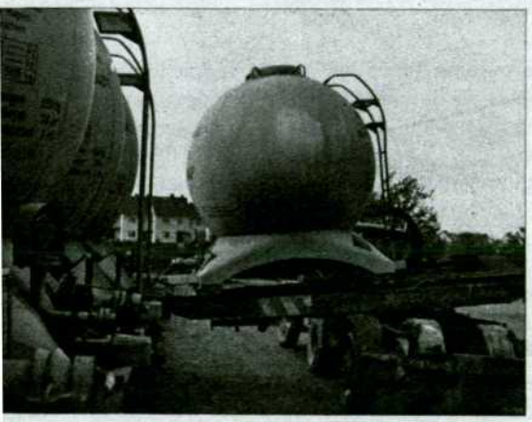
se trataron todos los problemas de la carga y descarga de containers. Se demostraron sistemas de seguridad para la carga, economización de espacio en las bodegas de buques, utilización de «Flats», así como el cuidado y conservación de containers aislados y frigoríficos, por sólo citar algunos temas.

Para el programa de demostraciones se habían formado tres grupos especiales, que ya trabajaban meses antes de la apertura, en la preparación de los temas a tratar. Estos grupos eran:

Standard-Containers, Flats. En este grupo se demostró prácticamente el manejo de Standard-Containers, «Open-top» containers y Flats, así como el embalaje adecuado, almacenamiento y transporte seguro de piezas grandes, por ejemplo, máquinas pesadas, así como el más rentable manejo de todos los sistemas de seguridad para la carga que existen hoy.

Recipientes aislados y frigoríficos. Por medio de trabajos simulados se dieron informaciones prácticas para el cambio de agregados frigoríficos, para distintas clases de cargas, la standarización de tomas y clavijas eléctricas, la ventilación apropiada a cada tipo de carga y la limpieza de containers. Las demostraciones para el tratamiento de estos recipientes especiales (foto) tiene en cuenta las zonas a que van destinadas las cargas y sus condiciones meteorológicas (Australia, América, Extremo Oriente, etc.).

Instalación para trasbordo de containers en la estación central de ferrocarril, en München.



Trasbordo de cisternas con cemento de vagones del D. B. a camiones. Abajo: descarga de cal con aire comprimido de un containers cisterna.

CISTERNAS. Este programa de demostraciones fue muy extenso en vista del creciente interés por el transporte de líquidos y de las mejoras en el desarrollo técnico de este sector. En un container inclinado se demostró cómo un recipiente interior flexible puede, por medio de vacío, adaptarse a la pared metálica del container, con lo que se unen las ventajas del revestido interior a las del recipiente independiente, de más rápida descarga y transporte.

Importantes son los métodos de carga de distintos líquidos, de consistencia y peso específico diversos, como también la adaptación de las mutaciones de volumen, ocasionadas por la temperatura y movimiento. El control y seguridad de las cisternas tiene una importancia especial. A este respecto fueron mostradas palancas, válvulas de seguridad y escape y bombas aspiradoras, desarrolladas por las ramas industriales respectivas. Además de las explicaciones sobre especialidades de estas construcciones (construcción celular, paredes aisladas, etc.), se demostró detalladamente la forma de limpiar el interior de los containers. Para completar el tema «cisternas» se presentó el recipiente-red para el transporte de granulados. Se demostró el traslado del contenido de un alto silo a una de estas redes gigantes, de fibra sintética, y que pueden descargarse rápidamente con grúa.

Otros puntos del programa, de mucha importancia, han sido la aclaración de los peligros de descarga, la exposición de puentes de carga (Portales) y cargadores mecánicos (foto), vehículos especiales y gran número de equipos pesados y ligeros. Pero la información se extendió también a cuestiones técnicas de seguros y aranceles aduaneros, que fueron tratados por especialistas de estos dos sectores. Junto con las demostraciones de la exposición, los visitantes pudieron también recorrer las instalaciones de containers del puerto de Hamburgo.

La necesidad de información sobre el «fenómeno» container ha sido cumplidamente satisfecha en Hamburgo. La Internationale Container Konferenz e. V. organizó un ciclo de conferencias del 22 a 24 de octubre, en las que, tras la apertura y salutación por parte del jefe de la Oficina de Economía y Tráfico de Hamburgo, senador Helmuth Kern, que también es presidente de la Conferencia de Containers, se trató en primer lugar el tema «Cartel del transporte marítimo», que se ocupó de la evitación de una competencia ruinosa, problemas del monopolio, medidas legislativas y modificación de estructuras de tráfico, así como de exponer los planes de nuevas tarifas y ventajas e inconvenientes de las actuales.

En la tarde del 22 se trató de los problemas aduaneros. Un representante del Ministerio Federal de Hacienda hizo un esquema de las normas aduaneras internacionales y su radio de vigencia, mientras un representante de las aduanas estatales de USA habló de «Liberalización o restricción, exigencias al sistema aduanero de los Estados, posibilidades y su realización»

El aspecto marítimo de la Container Expo 1969 fue discutido el día 23, presentándose los distintos tipos de buque utilizados para el transporte de containers, empezando por el barco-container «Lift on-lift off» (carga con grúas portales), los «Roll on-roll off» (carga con raíles), los «Paletten» (plataformas de carga) y «Unit-load», así como los del sistema «Barge-carrier».

Después de una comparación de los sistemas, se discutió la influencia que, para la carga, tienen la duración del viaje marítimo, la situación de los puertos, hinterland y organización, y luego se dedicó la tarde a «Medidas de los containers». Un representante de los ferrocarriles alemanes (DB) analizó la pregunta de si el container venía a reemplazar al vagón de mercancías tradicional y qué consecuencias acarrearía a la rentabilidad del transporte, la diferenciación de containers terrestres y marítimos. El representante de la Asociación Federal de transportes por carretera demostró el dualismo entre las medidas de containers y el reglamento obligatorio del tráfico por carretera, estudiando los problemas creados por el tráfico de cercanías y el transporte por carretera, de containers, a larga distancia.

El último día de la conferencia se dedicó al «Tráfico de containers en Europa» y «Seguro y responsabilidad». Por la mañana, un representante del Ministerio de Tráfico habló de la influencia del tráfico de containers, en la competencia entre transportes por carretera, ferrocarril y navegación fluvial, poniendo de relieve la necesidad de sustitución de trabajo por capital, el mejoramiento de la calidad del rendimiento, la relación entre costes y ganancias, así como problemas y soluciones de distribución y organización.

Las «Posibilidades del tráfico rodado en los países europeos y de éstos entre sí» fue el tema desarrollado por un representante del gremio de transportes por carretera, quien expresó la necesidad de que, a través de una reducción de tarifas de transportes, trasbordos y embalajes, se consigan nuevos impulsos en el intercambio comercial. El ciclo de conferencias de esa mañana se cerró con una discusión a mesa redonda, sobre «Concentración, cooperación», en que se habló de las ventajas e inconvenientes de las distintas formas de cooperación y las tendencias que se observan.

El colofón de la Conferencia Internacional de Containers fue el estudio sobre las posibilidades y problemas del seguro de responsabilidad en el tráfico de containers.

NOVEDADES DE LA CONTAINER EXPO 1969

Los fabricantes alemanes presentaron en esta II Exposición Internacional de Containers y Tráfico Combinado, las siguientes novedades o evoluciones de modelos anteriores:

Un container-cisterna de 20 pies, en el que pueden colocarse diez recipientes independientes de 1.880 litros cada uno. Con este tipo se viene a responder a la demanda de cisternas de menor tamaño, de dos metros

Tren containers de la Deutsche Bundesbahn.

Dos vistas de la II Exposición Internacional de Containers y Tráfico Combinado, celebrada en Hamburgo.

cúbicos, por ejemplo, para el transporte de vinos de calidad. Al mismo tiempo, pueden transportarse distintas clases de líquidos, como zumos, agua mineral, espumantes, etc. Otro container de veinte pies puede ser variado por el sistema de elementos, con extras, como: calefacción, descarga a presión, vacío, descarga gravitatoria, etc.

Container-red para el transporte de tierras, piritas, etc., así como de tramado más fino, de fibra artificial, para transportes de granulados y arenas.

Container «open-top», cuya tapa o tejado puede abrirse y cerrarse con dos sencillos movimientos desde el interior. Este container para cargas pesadas, sensibles a la intemperie, sólo necesita precinto en las puertas gracias a ese cierre interior.

Puerta para container INMETAL, compuesta de capas especiales muy ligeras, pero de gran resistencia contra golpes y abolladuras, aislante hermético e impermeabilizada contra lluvias y salpicaduras de agua de mar, según las normas exigidas en Australia.

Containers de planchas de abedul prensado, de Finlandia, con capa exterior sintética, material que tiene aquí una gran aceptación y ha sido utilizado ya en miles de containers. Tiene la ventaja de su escaso peso y una gran resistencia por metro cuadrado.

La extensa oferta en aparatos metálicos e instalaciones para asegurar la carga dentro del container y al desembarcarla ha sido ampliada desde el año anterior. Los fabricantes de puentes (portales) para el trasiego de containers se limitaron a la demostración de sus modelos.

El sistema de carga variable con Eurotainers, en un camión especial que puede ser cargado con dos Eurotainers de siete metros o con dos containers de veinte pies. Este camión especial, que puede cargarse y descargarse con instalaciones propias, tiene la ventaja de no necesitar más que una persona para su servicio.

La necesidad de información y el interés que despierta el tema de los containers, no ha hecho más que aumentar en los últimos meses. Aunque los expertos no han llegado todavía a un acuerdo sobre la conveniencia de «containerizar» los transportes, el uso creciente de este método en el tráfico del Atlántico Norte así como entre Europa y la costa Occidental de USA y la próxima iniciación de las rutas de Australia y Extremo Oriente, hacen suponer que nada podrá detener el progreso de este sistema. Sin duda, quedan aún por resolver una serie de problemas, como la estandarización, seguros y operaciones arancelarias, pero esto sólo es cuestión de tiempo, al parecer, de poco tiempo.

En la República Federal podrá observarse la evolución, en una exposición al año, por lo menos. El que viene tendrá lugar en Munich la «Containerization 70», entre el 21 y 25 de octubre.

Fotos:
«DB-Minden-München y Först» y Gilberg-Hamburg.