

## Antecedentes de este sitio de web

**El texto de la "MISIÓN" merece una ampliación con algunos antecedentes de mi formación en temas relacionados con "Contenedores y Puertos":**

Cómo podrán ver en mi corto CV, trabajé entre 1971 y 1978 como Gerente de Operaciones en la Agencia Marítima local de "**Moore McCormack Lines**", para la "Región del Río de la Plata".

**Este armador estadounidense**, donde obtuve mis primeros conocimientos sobre el uso de contenedores, **fue el indiscutido pionero de la "contenedorización" de la Costa Este de Sudamérica**. Durante aquellos años hice muchos viajes de estudio a diferentes puertos de EEUU y Europa y atendí muchos cursos y seminarios relacionados con el tema "contenedor", que era todavía relativamente "nuevo" en nuestra región.

**En 1978 pasé a trabajar en la empresa Murchison S.A.** (la compañía de estiba de Mormack), donde fui Gerente de Operaciones hasta 1991, cuando fui a Brasil para la empresa.

Continuaron los viajes de estudio a diferentes puertos de EEUU y Europa, donde atendí también seminarios y cursos cortos. **Los más importantes fueron dos cursos cortos en un instituto en Rotterdam, llamado TEMPO**, formado por la Autoridad Portuaria de Rotterdam y subsidiado por el puerto.

En estos cursos tuve la feliz oportunidad para conversar varias horas con el Ingeniero **HENK MOLENAAR**, el gran hombre que desarrolló el **PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE ROTTERDAM** para el periodo de 1980 hasta 2000. Este extra-ordinario PLAN MAESTRO sigue vigente hasta el día de HOY.

Un día decidí hacerle la pregunta al Ingeniero Molenaar; ¿por qué TEMPO daba estos cursos casi gratis? ¡En otros lados se cobraban muy caros! Y él me respondió, que convenció a la Autoridad Portuaria, con su argumento que si el puerto de Rotterdam quería "recibir de / y mandar contenedores a "países en vías de desarrollo, debía ayudar a esos países y enseñarlos, con muy bajos costos, cómo se opera con contenedores y lo que sus puertos debían hacer.

Mucha gente que luego cubrieron puestos importantes en sus países, recibieron en TEMPO sus primeras grandes lecciones en los cursos muy amplios que también se dictaban. (Para no causar mal-entendidos, agrego que no fue mi caso y que nunca atendí un curso amplio).

En Murchison escribí en 1984 la primera edición, **Guía práctica para operar con contenedores**, que fue hecha en maquinas de "stencils", que solo recordarán algunos viejos. Con los "stencils" se reproducían en hojas de tamaño oficio, los gráficos y los textos de las "transparencias" o "filminas" que usaba con un retroproyector en las clases de capacitación del "personal de puerto" de la empresa Murchison. Y con un anillado se formaban los libros uno por uno.

En el prólogo de esta primera guía de 1984 se puede leer **que en ese tiempo el contenedor avanzó en el país y que "había una necesidad que un mayor número de personas en agencias marítimas, operadores de contenedores,**

**cargadores y consignatario y transportistas, además de personal de las aduanas, tendrían que tener acceso a información básica**".

Vendí esos libros con hojas de oficio anillados, a un precio muy bajo y casi a pedido. Un gerente de una compañía competidora que fue el primero en comprar varios ejemplares, me dijo después de pagar, que si fuera mi patrón, me echaría por poner estos datos a la disposición también de la competencia. Le respondí simplemente que fue algo **que aprendí en TEMPO**: que difundir conocimientos era en ese momento en el interés general, y que eso era superior al interés de la empresa.

También algunos abogados usaron este "libro" y recibí varios "Exhortos" de jueces, por pedido del Dr. Mohorade, para entregar un ejemplar al juzgado.

En 1990 escribí un libro, con el título **Manual para operar con contenedores** y justo cuando terminé de escribirlo, me fui a Brasil, como Gerente General de una sucursal de Murchison en Santos, puesto que ocupé de 1991 a 1994, cuando volví a Argentina.

En aquellos años visité regularmente los puertos de Brasil, desde **Recife/Suape a Rio Grande do Sul** y recorrí varias veces también la **Hidrovia Parana-Tieté, desde Barra Bonita hasta Tres Lagoas**.

También como Gerente General de Murchison Brasil, atendí un curso corto en TEMPO, junto con interesados brasileños del gobierno y participantes en las cadenas logísticas.

De 1994 a 2006 fui Director de Murchison S.A. y después hasta 2014 de una pequeña empresa del Grupo Murchison.

En el 2001 escribí el libro "**Contenedores, Buques y Puertos, partes de un Sistema de Transporte**". Repetí el prólogo de 1984, pero en otras partes agregué, que **hasta el día de hoy (N,B, en 2001) sigo creyendo que hay una necesidad muy grande, que un mayor número de personas en agencias marítimas, operadores de contenedores, cargadores y consignatarios, además de personal de las aduanas y "proveedores de servicios logísticos", tengan fácil acceso a información básica**.

Ya mencioné en "**La Misión**" del sitio, por qué decidí en el 2007 no escribir una nueva edición del libro, sino abrir este sitio de web. Comencé escribiendo varios artículos, con consejos de seguir ejemplos exitosos de otras partes del mundo, entre otros, **que sería muy importante organizar amplios debates de alto nivel, para poder entender los grandes cambios, algo que nunca se aceptó**. Recibí muchas pruebas de personas que han podido sacar buenas lecciones de lo que publiqué. Pero lamentablemente nunca conseguí que algún ente se encargara de organizar efectivos y amplios debates sobre temas del "uso de contenedores", algo que es de sumo interés.

**EN UN PAÍS CON ENORMES DISTANCIAS, DONDE EL TRANSPORTE INTERNO ES EL MÁS IMPORTANTE, nadie presta atención al uso de**

**“CONTENEDORES DOMÉSTICOS” o “CAJAS MÓVILES, CÓMO LOS LLAMAN EN EUROPA”.**

**Una corta iniciativa de Ferrocarriles del Estado de los años 80, quedó en el OLVIDO.**

**NADIE PIENSA realmente cómo se debe “Planificar” para posibilitar un día el transporte por ferrocarril de “CONTENEDORES DE 2 EN ALTO EN VAGONES ESPECIALES, Pero se usan en maquetas de propaganda para el Tunel de más de 50 kilometros del proyecto del Corredor Bi-Oceánico Central” que se pueden ver en muchos aeropuertos.**

Si en vez de escribir estas cosas en este sitio de web, hubiera decidido publicar otro libro, repetiría el texto del prologo del libro de 1984, pero esta vez otro **AGREGADO:**

**Con el cambio de Gobierno del fin de 2015 y su total revisión de las políticas de transporte, este libro podrá servir de fuente de información para aquellos que deben formar las nuevas “Políticas de Transporte Intermodal”, que el país requiere.**

---