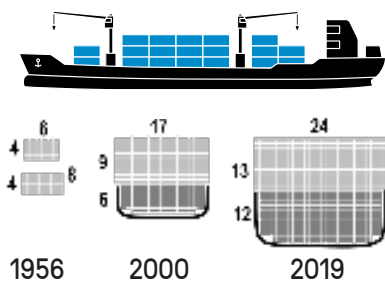




## EL PORTACONTENIDORS

# La caixa que va revolucionar el comerç

L'APARICIÓ DELS VAIXELLS PORTACONTENIDORS VA CANVIAR RADICALMENT EL TRANSPORT MARÍTIM I VA OBLIGAR PORTS COM EL DE BARCELONA A CRÉIXER I ADAPTAR-SE.



En pocs anys, els portacontenidors han passat de ser vaixells reconvertis per al transport d'unes quantes desenes de contenidors a naus immenses amb capacitat per a milers.

**A El més gran.** L'MSC Sixin, un dels portacontenidors més grans del món va començar a operar al port l'any 2020.

**B Milions d'unitats.** La terminal BEST, hereva de la Terminal Catalunya (TERCAT), té una capacitat anual de 2.500.000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

**C Un sector en alça.** El trànsit de contenidors refrigerats ha crescut fins al 8% i converteix Barcelona com un dels principals ports europeus de productes alimentaris.

**ALS ANYS CIIQUANTA**, Malcolm McLean, un camioner de Carolina del Nord, va tenir una idea per estalviar-se temps i diners. En lloc de descarregar les mercaderies del camió i tornar-les a col·locar una per una a les bodegues dels vaixells, tota la càrrega viatjaria dins d'una sola caixa que podria acoblar al remolc del tràiler per transportar-la fins al port i, un cop allà, ser hissada directament per una grua i dipositada als vaixells.

A partir d'aquesta idea, McLean va fundar la companyia Sea Land i va modificar dos vaixells petrolers per convertir-los en els primers portacontenidors de la història. Un d'ells, l'Ideal X, va fer el primer trajecte el 1956, entre Nova Jersey i Houston, carregat amb cinquanta-vuit contenidors.

Demostrats els avantatges d'aquest tipus de trànsit marítim, la *contenerització* es va popularitzar ràpidament a tot el món. L'any 1965, la International Standard Organization va dissenyar les mesures estandaritzades dels contenidors amb l'anomenat TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), és a dir, contenidors de vint peus de llargada, que equivalen a poc més de sis metres. Els anys següents, els portacontenidors van anar creixent fins a arribar a una capacitat d'uns 5.000 TEU, limitats principalment per la mida del canal de Panamà.

## Un port adaptat per a vaixells més grans

El fenomen de la *contenerització* va començar molt aviat, al Port de Barcelona. L'any 1966 ja es comptaven al voltant de 150 contenidors mensuals i, quatre anys més tard, es va instal·lar una terminal provisional, al moll de la Costa, equipada amb grues i amb una capacitat per a cinc-cents contenidors. El trànsit va continuar creixent de manera constant i el 1985 les dues operadores del moll Príncep d'Espanya es van fusionar per crear la Terminal de Contenidors de Barcelona, que avui ocupa tot el moll sud. Més recentment, el 2012, va entrar en funcionament la terminal semiautomatitzada BEST del moll Prat, hereva de la Terminal Catalunya (TERCAT) i una de les més modernes del Mediterrani.



DAVID GUTIÉRREZ  
Periodista