



## ¿Por qué es una paradoja construir con contenedores en los puertos españoles?

El creador del contenedor, Malcom MacLean, marcó un punto de inflexión con su invento en 1956. Nos parece insustituible en el transporte y nos cuesta imaginarnos cómo podría ser hoy día una cadena logística sin él. Lo que seguramente no llegó ni siquiera a pasar por la cabeza del camionero de Carolina del Norte (EEUU) es que esa caja móvil acabaría siendo muchas otras cosas. Se ha utilizado ya para casi todo, pero especialmente ha sido fructífero su uso en arquitectura.

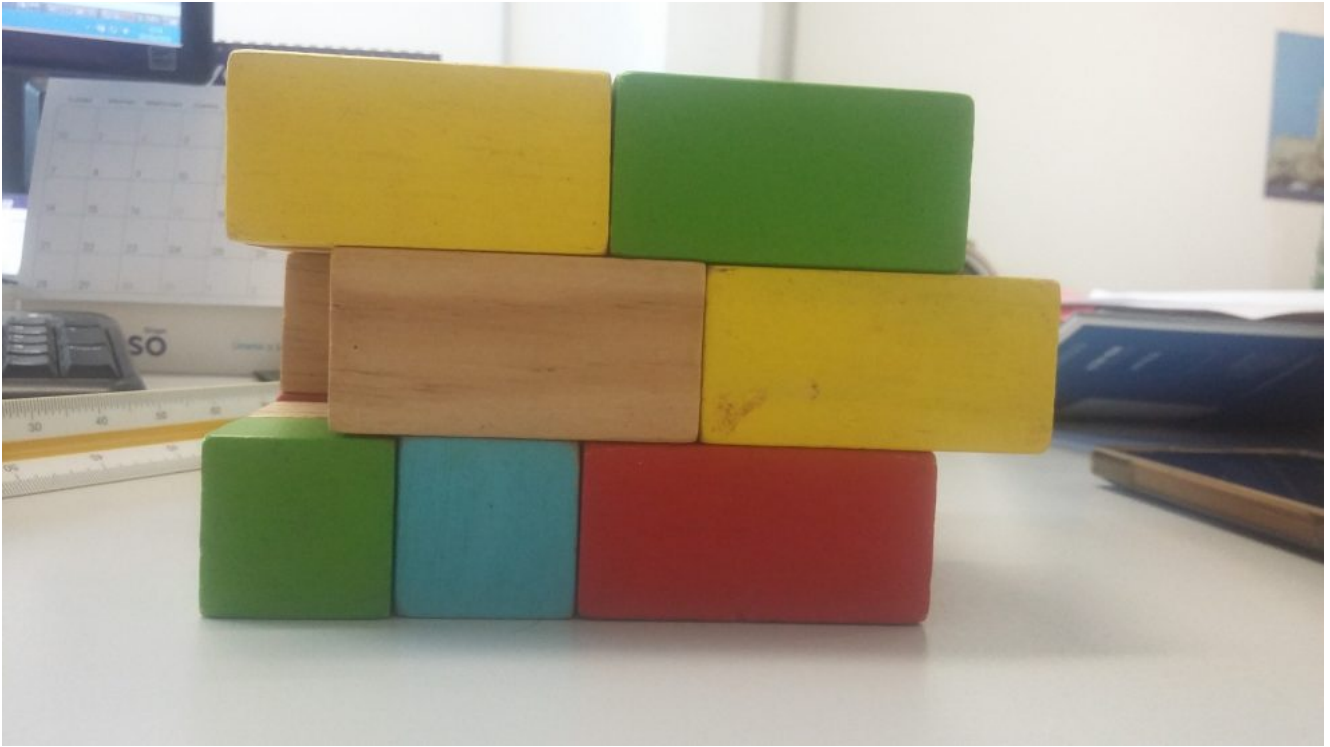
Por ello, sorprende que en España existan tan pocos proyectos con el contenedor como estructura para construir viviendas, galerías de arte, oficinas, centros comerciales y toda clase de centros de ocio. Otros países cuentan con ejemplos por doquier. Ya no digamos la paradoja que supone que los puertos españoles muevan cada año más de 17 millones de teus y apenas se hayan utilizado

contenedores para crear infraestructuras cercanas a sus muelles. Contamos, eso sí, con dos conocidas y reconocidas excepciones, de la terminal de cruceros del puerto de Sevilla inaugurada en 2016 y la sede de Alcultura en el puerto de Algeciras, y que nos permite confirmar la regla.

La función de un contenedor es rotar, cambiar de posición y ubicación a lomos de un barco, un camión o un tren. A ser posible siempre lleno. En una de las contadas excepciones de la utilización de estas cajas móviles para crear infraestructuras en el ámbito portuario español, los 13 contenedores de 40 pies que conforman las nuevas oficinas de grupo Alonso para su división de transporte terrestre en el puerto de Valencia van a pasar una buena temporada inmóviles y más vacíos que si estuvieran atravesando el mundo cargados de mercancías.

Todo comenzó a finales de 2018 con la solicitud de la Autoridad Portuaria de Valencia al grupo Alonso para que trasladara sus oficinas a una nueva ubicación. El holding empresarial comenzó a valorar opciones constructivas para la nueva sede, que ha desarrollado completamente a través de sus propias compañías, desde el diseño y construcción del edificio (Quality Futura) hasta la adquisición y transformación de los contenedores (Tymasa) o su transporte (Transportes Alonso).

Hasta alcanzar la fórmula del edificio finalizado estos días, el equipo de ingenieros de Quality Futura, empresa perteneciente al grupo, analizó hasta diez opciones distintas antes de elegir los contenedores como elemento estructural. Los ingenieros desarrollaron el proyecto como si se tratara de cualquier otro, porque la normativa es la misma. Una estructura prefabricada como el contenedor facilita mucho su planificación, pero ni mucho menos ha sido un juego de niños, aunque para ello hayan utilizado bloques de madera de juguete para hacerse una idea de cómo quedaría definitivamente este singular edificio.



La forma del edificio de grupo Alonso se decidió usando bloques de madera de juguete / Grupo Alonso

Una vez fijado el diseño y con el preceptivo visto bueno a los planos de construcción se pasó a la siguiente fase: la transformación de los contenedores. Las oficinas se han concebido para adaptarse al máximo a las funciones y tareas de los empleados, han explicado desde grupo Alonso, y se han creado también espacios comunes para reuniones, así como zonas de relax y terrazas. Todos estos elementos marcaron la estructura del edificio y la transformación de las cajas móviles. Dos meses de trabajos para cortar los huecos y reforzar los marcos de las ventanas, las puertas, el revestimiento y la tabiquería de pladur, suelo laminado, instalar la climatización, la fontanería y la instalación eléctrica para transformar una caja destinada a mover mercancías en un entorno laboral. En total, medio año para alumbrar unas oficinas compuestas por cuatro plantas, la última de ellas con una terraza con vistas al puerto de Valencia.





Lejos de otros edificios realizados con contenedores, las puertas de estos han quedado al descubierto como muestra de su protagonismo. Cada una de ellas se ha pintado fielmente con los colores corporativos, incluyendo los logotipos, datos y números de serie de los contenedores de algunas de principales navieras, que han autorizado al grupo Alonso para usar su imagen. Estas puertas representan, han destacado desde el holding, "la capacidad de crear sinergias y colaboraciones entre algunos de los principales actores del sector logístico nacional e internacional".

El caso de las oficinas de la división de transporte terrestre de grupo Alonso en Valencia es el último ejemplo de este tipo de construcciones en el ámbito portuario español. Sin embargo, se está ultimando también el desarrollo de otra iniciativa basada en contenedores junto a otro puerto. En este caso, el promotor del conjunto de oficinas es el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz. Se trata de una zona de más de 10.000 metros cuadrados en el recinto exterior que, a través también de contenedores marítimos de 40 pies, creará espacios para la implantación de empresas innovadoras y tecnológicas. Zona Base, que es el nombre con el que se ha bautizado este desarrollo ubicado en los antiguos terrenos ocupados por Ibérica Aga, ha entrada en fase de precomercialización.

Para que los interesados puedan hacerse una idea de las futuras instalaciones de esta incubadora empresarial, el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz ha instalado un contenedor-piloto.



Todavía se desconoce el número de contenedores que se utilizarán, dependerá del número de interesados y de sus necesidades. Las obras para preparar previamente el terreno con las conexiones e infraestructuras necesarias han finalizado ya. Según han señalado desde el Consorcio de la Zona Franca, se contempla también la posibilidad de que, además de oficinas, Zona Base cuente con una parte habitacional. El proyecto, que supone una inversión de 3,1 millones de euros, acaba de recibir un espaldarazo con la concesión de subvenciones para cubrir el 80% de dicho coste a través de los fondos europeos Feder.

## **¿QUÉ VENTAJAS TIENE EL CONTENEDOR COMO ELEMENTO CONSTRUCTIVO?**

Las oficinas de grupo Alonso en Valencia o la incubadora del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz son hoy día dos excepciones, pero podrían marcar un punto de inflexión para un uso más recurrente de los contenedores como elementos constructivos en entornos marítimo-portuarios. ¿Por qué el contenedor? Más allá

de que utilizarlos es una forma de autoreconocerse el papel que desempeña esta actividad en la economía y el funcionamiento de la sociedad, obviamente, cuenta con otras ventajas.

Quizás la ecológica sea la más reconocida, ya que son reciclables y reutilizables. Además, reducen el uso de otros materiales, disminuyen el impacto sobre el entorno donde se ubican, suponen menor gasto energético durante la construcción y disminuyen el impacto ambiental, enumeran desde grupo Alonso. El uso de contenedores, han añadido desde el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz, "proporciona rapidez, eficiencia energética, ahorro de costes y adaptabilidad".

Precisamente, este último factor, la adaptabilidad, ha sido también uno de los motivos que decantó la balanza para que grupo Alonso se decidiera por ellos: la naturaleza de los contenedores permite crear estructuras cambiantes a través del tiempo y se pueden adaptar a futuras necesidades. De hecho, al mantener las dimensiones y los conectores de unión para su izado y transporte, los edificios construidos con contenedores se pueden desmontar y trasladar a otros emplazamientos. A todo ello, la seguridad también ha sido otro de los aspectos fundamentales para optar por ellos. Al ser diseñados de forma estanca, económica y con seguridad para almacenar y transportar mercancías, han sido testados para resistir el clima marino y sus movimientos, y mantienen su estabilidad y seguridad estructural frente a golpes, movimientos e inclemencias del tiempo.