

Paper 16 - PLANIFICACIÓN DIARIA DE CONTENEDORES EN TERMINALES PORTUARIAS PARA CONTEXTOS ACTUALES

Ing. Klimann, Ingrid María
Exolgan Container Terminal

Email: ingridklimann@hotmail.com

ABSTRACT: Los constantes cambios en las dimensiones y frecuencias en los servicios de los barcos, la variabilidad de las demandas desde tierra, y los efectos del cambio climático, hacen que los flujos diarios que administran las terminales portuarias necesiten de respuestas ágiles e inmediatas para evitar las demoras y congestiones que complejizan el escenario, basadas en la Ingeniería de Planeamiento Portuario.

A través de ésta se dispone en la plazoleta de contenedores de estrategias para poder responder de manera dinámica y evitar congestiones que entorpecen los procesos. Diariamente la planificación del yard consiste en segregarse las cargas que ingresan para la exportación, y a su vez disponerlas según el puerto y el servicio al que serán transferidas. Conviven en el mismo proceso la disposición de contenedores de importación, que deben ser retirados por los clientes. Para poder realizarlo se diseñan estrategias para optimizar el uso de recursos y evitar interferencias entre los procesos. También se suman la descarga de los buques y barcazas que se deben tener en cuenta para segregarse en la plazoleta: por un lado se tendrán contenedores dispuestos para importación, por otro lado trasbordos y permanencias que necesitan del respaldo de la ingeniería de yard para poder armar una disposición sincrónica.

El presente trabajo desarrolla cómo el diseño de estrategias debe contemplar todas las variables mencionadas pero, además, permitir flexibilidad frente a cambios repentinos, ya sea por cuestiones climáticas, por imprevistos operativos o por cambios en los schedules de las marítimas. De esta forma se demuestra como la planificación es fundamental para que una terminal portuaria pueda llevar adelante su funcionamiento y maximice el uso de los recursos disponibles, para lograr un mejor uso y así poder dar un mejor servicio a todas las partes interesadas.

1 INTRODUCCIÓN

Desde el momento que un contenedor ingresa a la terminal, ya sea por vía terrestre o acuática, existe un soporte diseñado con la ingeniería de planeamiento del yard para permitir que los contenedores sean segregados según su destino. Estos pueden ser múltiples, ya sea que atraviesen diferentes procesos, como ser pesados y escaneados para contenedores de exportación, ir a las estibas correspondientes de trasbordos, de importación cuando el buque lo descarga, permanencias o vacíos para ser dispuestos según su tipo. Un aspecto clave que ha crecido en los últimos tiempos es el concepto de la flexibilidad, es decir que los diseños de las estrategias y de los planes que se arman, deben tener la capacidad de re-adaptarse ante cambios bruscos de escenarios. Demoras en otros puertos, condiciones climáticas, variaciones de marea, son factores que afectan en las ventanas de tiempo

asignadas a los buques. Todas estas contemplaciones tienen impacto en la planificación, ya que la misma debe ser capaz de soportar las variaciones sin impactar en los procesos que la atraviesan. A su vez debe tener la capacidad de mantener la armonía de todas las partes logrando la eficiencia de los procesos y disminuyendo derroches. El planeamiento diario de contenedores contempla todas aquellas partes de los diferentes procesos que se deben planificar para ser ejecutadas y lograr consecuentemente el orden de ese proceso. Es decir que trabaja para la mejora continua del proceso. Se dividen dos grandes grupos de planificación que la terminal portuaria lleva adelante. Por un lado los contenedores fules, esto implica solicitudes de la Autoridad Aduanera - como escaneos pendientes,

VGM¹, control de precintos, verificaciones exhaustivas, seguimiento de contenedores por CCTV², contenedores interdictos-, CFS³, housekeeping, reentrega de contenedores, levantada de contenedores verificados de piso para su posterior entrega y posicionados para verificaciones de piso para el día siguiente, restricción de áreas de yard para tareas de mantenimiento o trabajo de infraestructura, ubicación de contenedores refrigerados y congelados entre otros. Y el otro gran grupo son los contenedores vacíos, que implican la planificación de reparaciones de estructura, reparaciones de maquinarias, posicionamientos de Pre-Trip Inspection⁴ para equipos reefers, inspección de éstos cuando descargan de buque para stock, housekeeping, remisiones hacia otras terminales y remisiones internas para buque.

El siguiente estudio, si bien puede aplicarse para cualquier terminal de contenedores fue analizado para el complejo portuario de Buenos Aires, que incluye al Puerto de Buenos Aires propiamente dicho (ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y al complejo portuario Dock Sud, ubicado en la localidad lindera de Dock Sud, en la provincia de Buenos Aires).

2 Cuestiones a Resolver

2.1 Operación de los buques fuera de las ventanas establecidas

Las demoras en el arribo de los buques tienen diversos orígenes, por ejemplo: condiciones meteorológicas adversas, como la época de huracanes en Centro América para los servicios que atraviesan el Golfo o la época de tifones en Asia para los servicios que atraviesan esta parte del globo; por demoras en otros puertos, principalmente del Brasil, donde la cantidad de operaciones es de una escala mayor que la de Buenos Aires, ya que operan éstos puertos antes de llegar al Puerto de Buenos Aires, cabe mencionar que éste opera como inicio y fin del trayecto de los servicios de las navieras, por lo cual una demora en la llegada impacta directamente en la salida de ese servicio nuevamente; otro factor que genera demoras son las reservas exclusivas de canal y las bajas de mareas, que muchas veces no permiten ingresar a los buques.

El impacto en la planificación se da en que las importaciones en el yard de contenedores deben tener una segregación adecuada para optimizar el uso de los pórticos, RTGs, camiones y equipos, para no generar cruce de procesos y posteriormente permitir que, cuando el cliente retire el contenedor de importación, pueda hacerlo y no haya otro buque

descargando en ese bloque de la plazoleta. Las demoras implican que los planes de descarga deben analizarse nuevamente y prestar una rápida respuesta, ya sea porque esos bloques los utilice otro servicio que opera en paralelo o porque impacte al momento de entregar a cliente.

2.2 Congestión de bloques de importación

La congestión en este tipo bloques puede ocurrir en el caso de que se coordinen en simultáneo la descarga de contenedores de buque y la entrega a cliente en los mismos lugares. De esta manera en la misma calle de circulación hay camiones que están trabajando para el buque y otros son de clientes que retiran carga. Esto no solo impacta en la productividad del barco, ya que los camiones se demoran ocasionando que los pórticos queden cargados y esperando un camión para poner los contenedores, sino que también impacta en los clientes aumentando el tiempo del proceso y congestionado la terminal con camiones que no realizan la salida.

2.3 Congestión de bloques de exportación

De manera similar a lo mencionado en el punto anterior, la congestión puede darse en dos ejes principalmente, por un lado debe evitarse que se cruce la carga del buque con la recepción de clientes, pero por otro lado los mayores picos de congestión se generan cuando están los cortes de los buques y ocurre el mayor ingreso de estos. De la misma manera sucede que la recepción temprana impacta con una ocupación en las estibas de carga que permanecerá estática durante un periodo, disminuyendo la capacidad del yard de contenedores.

Dependiendo del enfoque que quiera brindar la terminal, ocurren dos sucesos en el Puerto de Buenos Aires: hay terminales que permiten la coordinación de contenedores en franjas horarias, limitando la cantidad contenedores de exportación que ingresan, es decir con un cupo limitado; pero por otro lado hay terminales que brindan un servicio enfocado al cliente, que es amplio y sin franja donde éste puede llevar su contenedor en cualquier momento; esto trae aparejado una tendencia hacia el aumento de las cantidades recibidas cuando cierran los buques, generando congestiones.

2.4 Cambios Climáticos

En los últimos años, variaciones repentinas de la presión atmosférica han generado vientos que tornan

¹ Verified Gross Mass

² Circuito Cerrado de Televisión

³ Container Freight Station

⁴ Proceso que se realiza a los contenedores refrigerados para garantizar su funcionamiento y que al momento de ser utilizados la carga refrigerada o congelada pueda tener las condiciones necesarias.

peligrosas las operaciones. La planificación debe contemplar este aspecto, ya que las estibas deben estar ordenadas evitando torres individuales de contenedores y compactando los tonelajes mayores en la parte superior para evitar el riesgo de la caída de estos y el eventual daño hacia terceras partes.

2.5 Disponibilidad de recursos operativos

Diariamente, durante la noche, se realizan trabajos para ordenar los contenedores y preparar la plaza para los requerimientos del día siguiente. Es muy importante en este punto ordenar lo que se debe hacer de lo que se puede prescindir, ya que los recursos (dentro de este grupo nos referimos a los equipos que intervienen en la operación y la cantidad de recurso humano con la que se cuenta) tienen una cantidad de movimientos disponibles, y hay eventos planificados que si no se realizan tienen grandes impactos al día siguiente, como son los contenedores que debe verificar la Aduana, y estos se deben posicionar en zonas exclusivas a las cuales no ingresan equipos durante el día ya que hay personas circulando; los pedidos del CFS para poder consolidar y desconsolidar la carga; los scanners que solicita la Aduana, si los mismos no se realizan pueden impactar en que la carga se quede en el puerto teniendo que esperar al próximo servicio; las reparaciones que se deben posicionar para que los técnicos puedan reparar al día siguiente y una vez que se establecido esto se deben realizar los demás trabajos.

2.6 Embarque de contenedores vacíos

La balanza comercial de la Argentina no compensa la cantidad contenedores de importación con la de exportación. Esto genera que los contenedores vacíos que se devuelven no pueden ser cargados nuevamente con productos. Por lo tanto se deben diseñar estrategias para tener espacios del yard abocados a la recepción de este tipo de contenedores, ya que al momento de preparar embarques las cantidades son significativas para la carga del buque, impactando en las diferentes productividades que se miden, como ser la del buque, la del muelle. Por esto las estrategias que se deben diseñar tienen que permitir minimizar los movimientos de los contenedores para que se pueda cumplir con las evacuaciones de las líneas.

Otro aspecto que surge de analizar esto es que al momento de exportar contenedores o entregarlos a clientes se debe realizar ingeniería de planeamiento para mantener sistemas FIFO⁵, ya que en la Argentina un contenedor es considerado por la

Aduana como una importación temporaria que la marítima debe sacar del país lo antes posible para no incurrir en cargos fiscales, y la terminal muchas veces ocupa el rol de administrador del stock de la línea.

3 Soluciones

3.1 Operación de los buques fuera de las ventanas establecidas

La velocidad con la que ocurren los cambios, obliga a que las decisiones basadas en la ingeniería de planeamiento deban ser dinámicas y fácilmente adaptables a nuevos escenarios. Esto implica que el diseño de un plan tiene que ser capaz de ser resiliente, es decir de readaptarse. Para esto, si bien se trata de respetar los bloques de descargas que utiliza cada servicio para poder realizar la coordinación posterior, cuando ocurre una demora y se ve implicada la distribución de entrega de importación a clientes se utilizan bloques de otros servicios – donde otros servicios pueden operar dentro de su ventana- con el fin de lograr una coordinación de los recursos operativos. Esto implica que los bloques deben tener cierta flexibilidad para permitir recibir una mayor cantidad de carga que la habitual utilizada en él. Si bien los tiempos son cortos entre que se recibe la información y se ejecuta el plan, en el lapso intermedio se realizan movimientos para liberar carga hacia otros bloques – carga que por ejemplo está coordinada para retirar próximamente, otra que aún no ha sido retirada y su forzoso⁶ venció- de esta manera la planificación permite variar el uso original de la configuración de ese bloque. Por lo tanto, se logra buscar una mejor combinación de los recursos operativos combinando dos servicios en bloques habitualmente no lo hacen por su operación regular.

Otro punto que surge aquí, son los extra call, es decir buques que no pertenecen a los servicios habituales de las terminales portuarias, que por un problema o falta de capacidad en la terminal de destino operan en otra terminal. Esto tiene un gran impacto, ya que la capacidad del yard es finita y si no se tiene una separación de ventanas, hay demoras o los servicios tienden a operar próximos y se debe realizar una combinación de bloques para la descarga con el servicio más próximo a operación, así usando las estibas habituales del servicio cercano se optimizan los recursos operativos para la entrega de contenedores de importación.

extra, retirando fuera de estas fechas se considera vencido. En la Argentina es de 5 días corridos.

⁵ First In First Out – Primero Entrado Primero Salido

⁶ Tiempo dispuesto por la Aduana en el cual se puede retirar un contenedor sin incurrir en costos

3.2 Congestión de bloques de importación

Para evitar este tipo de congestión se diseña la planificación para que no haya interferencia entre la descarga de los buques y la entrega a clientes. Además se piensan las estrategias para utilizar un determinado número de máquinas minimizando que éstas tengan tiempos no operativos. Durante los trabajos nocturnos se reacomodan contenedores que fueron coordinados por los clientes para retirar en bloques donde habrá al día siguiente descarga de buque o poca entrega; de esta manera se logra brindar servicio al cliente ya que este tiene la opción para coordinar y retirar su contenedor; y por otro lado no impacta en la productividad del buque ya que al momento de hacer la descarga no habrá camiones buscando retirar carga mientras los del buque la están llevando a estiba. Para los bloques donde la entrega es mínima, pero no hay buque se diseña un plan para moverlo y así lograr la eficiencia de las máquinas en otras estibas y evitar el recurso ocioso. Es importante para este punto lograr la ejecución de los trabajos nocturnos planificados ya que de no hacerse tienen un efecto negativo en la performance de la terminal portuaria.

Para poder armar las estrategias de descarga de los buques y contar con la información procesada sobre las descargas próximas es necesario trabajar en vinculo continuo con la línea marítima que es quien establece la distribución dentro del buque, eso lo hace tanto para la importación como para la exportación, considerando además de los contenedores estándar, aquellos con temperatura, sobredimensión, IMDG u otra particularidad.

3.3 Congestión de bloques de exportación

Independientemente del sistema de recepción de exportación que posea la terminal existe una planificación similar a la utilizada para contenedores de importación en el sentido del uso alternado de los bloques, es decir que si un buque se encuentra cargando exportación se diseñan los filtros del sistema operativo para que la recepción de estos contenedores sean en bloques que no están siendo utilizados para la carga del buque. De esta manera se minimizan las congestiones de tráfico, beneficiando por un lado al buque pero por otro lado a la distribución de flujos dentro de la terminal, para evitar tener camiones en espera dentro de ésta.

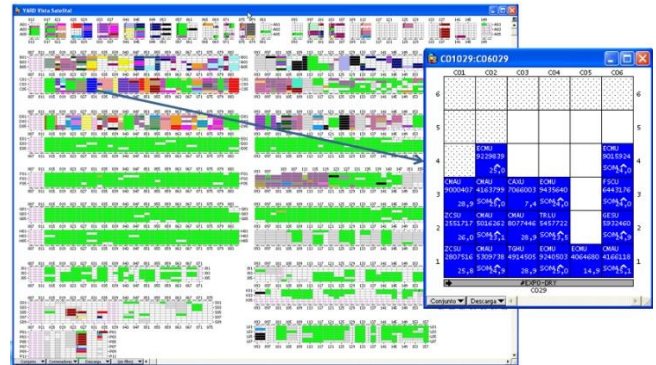


Figura 1: Perfil de estiba de exportación de un puerto dentro del yard de contenedores

Para poder desarrollar las estrategias requeridas, es necesario conocer cómo va a ser la carga en el buque, para esto las marítimas envían los planes y se conoce anticipadamente y así permite diseñar el uso alternado de los bloques.

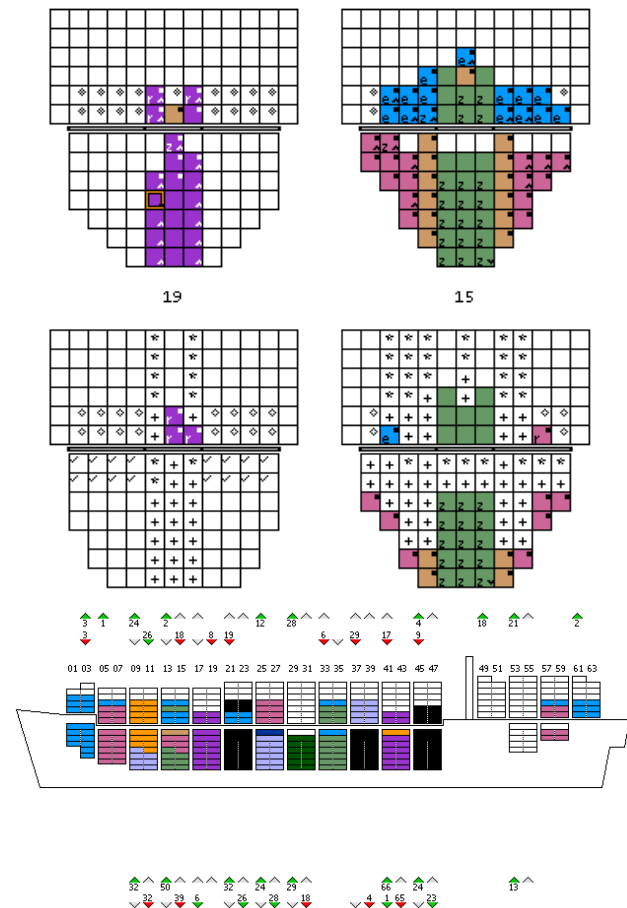


Figura 2: Perfil de bays (compartimientos) del barco donde se encuentra la segregación por puerto.

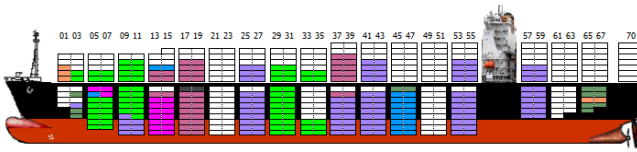


Figura 3: Perfil de bays, cada color indica un puerto

Al tener la información de cómo va ser la distribución de carga automáticamente se puede reflejar en las estrategias a seguir para la recepción de contenedores en los bloques correspondientes. Ahora bien, es preciso tratar el punto mencionado anteriormente sobre la política que sigue la terminal para la recepción de contenedores, ya que esto impacta directamente en la planificación. Tener un sistema por franjas horarias evita de antemano congestiones en los bloques y además elimina la incertidumbre sobre la cantidad que de contenedores que ingresan en un período, pero a su vez obliga al cliente a realizar una serie de actividades para consolidar el contenedor que pueden impactar negativamente en él; también ocurre que el sistema por franjas genera gran congestión de camiones fuera de la terminal, ya que muchas veces el transporte por tierra llega antes del horario y no puede ingresar hasta que esté habilitado. El sistema abierto de coordinación es más complejo ya que trabaja con tiempos y recepciones históricas, sabiendo la tendencia de cada servicio pero permite que tanto para el cliente como para los flujos fuera de la terminal haya un mayor dinamismo. Pero como contrapartida genera que si hacia el cierre del buque el caudal es grande y, por ejemplo, un buque está operando, haya que buscar una expansión hacia otros bloques – con lo que esto implique cuando ese buque se cargue- o en algunos casos cerrar por períodos esporádicos la recepción para regularizar los flujos. Sea cual sea el enfoque elegido la ingeniería de la planificación debe dar soporte y siempre acompañar para que las ubicaciones sean las más eficientes posibles.

3.4 Cambios Climáticos

Los repentinos cambios climáticos debidos al calentamiento global generan fuertes vientos que necesitan de una planificación dinámica y constante para evitar incidentes. Vale aclarar aquí que por las características geográficas del Estuario del Rio de la Plata no se ve afectado por otros factores climáticos múltiples que si tienen un alto impacto en otros puertos de la región como por ejemplo Chile y Perú en la costa del Océano Pacífico.

La planificación para estos casos actúa ante alertas meteorológicas de manera preventiva, compactando estibas para evitar accidentes. Muchas veces esto tiene como impacto la pérdida de slots para contenedores ya que se anulan esas posiciones

necesitando mayor espacio, pero el nivel de riesgo tanto para contenedores vacíos como fulles es muy alto, por esto ante la primer alerta la ingeniería responde dando soporte inmediatamente. El proceso de compactar estibas para fulles consiste en bajar alturas y eliminar picos poniendo en la parte superior contenedores con mayor peso para evitar el movimiento de estos por los vientos. Mientras que para contenedores vacíos se deben por un lado bajar alturas pero por el otro compactar lotes completos por ejemplo de 8 filas por 4 contenedores de alto o de 6 filas por 5 contenedores de alto.

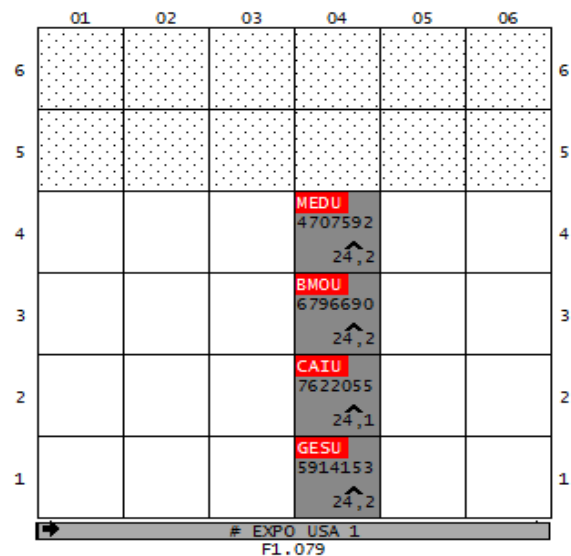


Figura 4: Perfil de estiba inseguro
Ver referencias para interpretación de gráfico

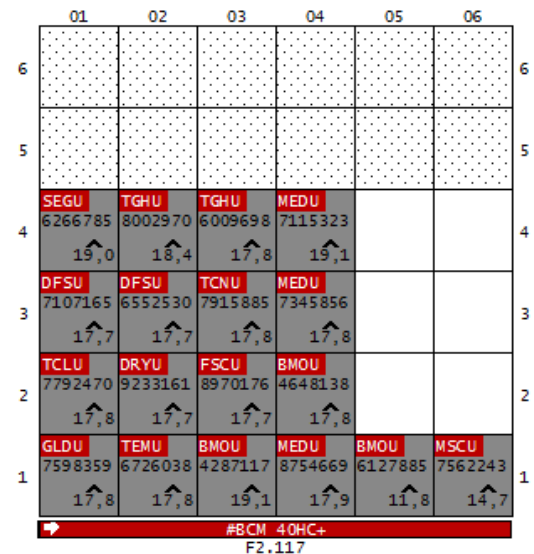


Figura 5: Perfil de estiba compacto ejemplo 1

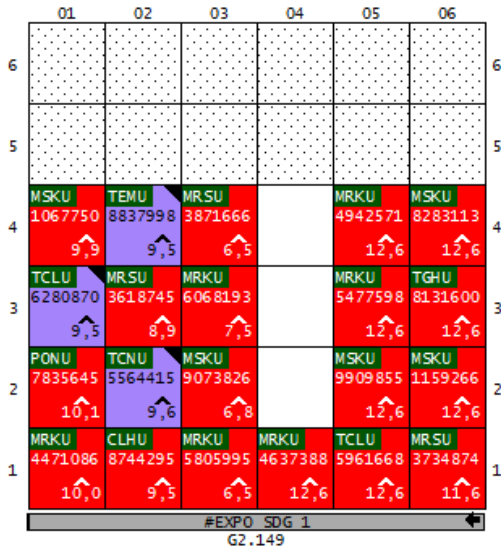


Figura 6: Perfil de estiba compacta ejemplo 2

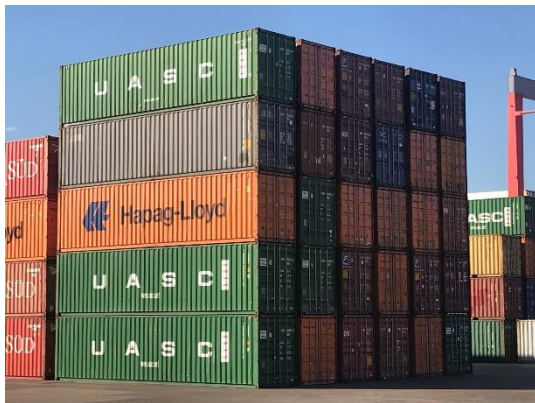


Figura 7: Ejemplo de estiba compacta de 6x5 contenedores

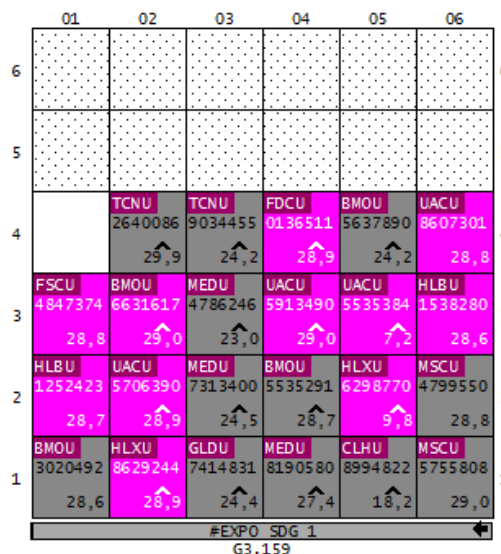


Figura 8: Perfil de estiba compacta ejemplo 3

3.5 Disponibilidad de recursos operativos

Al momento de realizar la planificación de las operaciones nocturnas se deben considerar las prioridades para poder garantizar el día siguiente la continuidad de los procesos críticos. La capacidad de movimiento que puedan tener va a depender de la operación o no en simultáneo de un buque, de manera que cuando no haya operación se podrán realizar un número mayor de movimientos. Así es como diariamente deben posicionarse las verificaciones solicitadas por Aduana para pisos, que posteriormente serán retiradas directamente por esa zona o en caso de que el cliente no tenga previsto un retiro volverán a estibas de importación que no impacten en otros procesos operativos, requerimientos del CFS como es levantar para pesar y escanear carga consolidada que posteriormente irá a buque o levantar contenedores vacíos que quedaron por la desconsolidación, y luego volver a posicionar contenedores vacíos –otros- para consolidar y fulles para desconsolidar, si estos ítems no se realiza tienen un impacto directo ya que al siguiente esta unidad no podrá continuar sus operaciones, todos aquellos contenedores que deban escanearse por requerimientos de la Aduana y pesarse o realizar VGM también tienen son prioritarios ya que muchas veces se corre el riesgo de que la carga se quede en la terminal, y tienen especial criticidad contenedores solicitados por Aduana para realizar verificaciones exhaustivas que deben posicionarse según solicitud. Ocurre un proceso similar para los contenedores vacíos, donde es prioritario hacer las levantadas y posicionamiento de reparaciones realizadas para el caso que la terminal posea este servicio hacia los contenedores. Aquí se tienen tres grupos diferenciados, que son la reparación de estructura de los contenedores, la reparación de la maquinaria de los reefers y el proceso para verificar el funcionamiento de la maquinaria. Si no se realizase al día siguiente el recurso humano no podría brindar servicio para estas reparaciones, bajando además el nivel dado a las marítimas.

Luego de estos procesos críticos, existen otros movimientos que están dentro de la ingeniería de planificación que son muy importantes, ya que ayudan a mantener la efectividad de los procesos como son los movimientos de housekeeping y reentrega. El primero utilizado para ordenar carga que exportación que se hayan mezclado sus puertos de destino, o que se quiera generar espacio (nuevos pies) reubicando esos puertos, destapando carga o agrupándola de manera diferente; y el segundo volviendo a ordenar aquellos contenedores de importación que tenían un turno de retiro pero que no se presentaron a hacerlo, entonces por este juego de bloques de importación que se realiza entre la descarga y el retiro de cliente, en casos así se deben reubicar para que al momento de coordinarlo nuevamente no impacten los diseños de las estrategias de planeamiento realizadas.



Figura 9: Posicionamiento de contenedores para desconsolidación del CFS.



Figura 10: Posicionamiento de contenedores para verificación aduanera

3.6 Embarque de contenedores vacíos

Semanalmente se arman planes para los vacíos que serán evacuados en los diferentes servicios. Se tienen a consideración todas las descargas de las barcasas para utilizarlas en los pedidos, como además las devoluciones de clientes que deben ser recibidas en Zona Primaria para minimizar el movimiento de unidades vacías desde el área de servicio hacia esta y la cantidad que van a ingresar como remisiones externas para embarques de clientes, una parte de los totales deberá ser remitida desde el lugar de almacenamiento de la terminal para poder completar la cuota y además poder liberar contenedores con mayor estadía en la plazoleta. Muchas veces las decisiones sobre los destinos y las cantidades no dependen de las marítimas en la Argentina sino que vienen de otro lugar de la región impactando en la demora en las decisiones para armar los embarques, esto genera que se deba trabajar en análisis históricos para poder armar un plan estratégico de las cantidades a tener disponibles, con la consecuente ocupación en el yard de fulles con estibas de contenedores vacíos. Ocurre además, que se espera a completar cupos del buque y recién el saldo es para la evacuación de vacíos, como así también la operación cuando el buque opera con demora porque viene retrasado y se

prioriza la descarga de importación y la carga de exportación de fulles.

Como parte de las estrategias, se utilizan lugares determinados en el yard para vacíos para poder maximizar su ocupación y evitar el uso extra de lugar con lo que esto implica; por un lado considerar la prioridad de los embarques según la operación de los servicios, es decir respetar el orden de arribo de los buques para poder cargar los vacíos consecuentemente, es decir “de a uno a la vez”, esto permite como resultado ir tomando el lugar para un nuevo embarque en la medida que el anterior lo libera; no obstante se debe realizar un juego ya que muchas veces las remisiones externas se realizan previamente al servicio en el cual deben ser evacuadas ya que también dependen de ventanas operativas de la terminal para no saturar sus flujos. Por otro lado usar áreas para estibas como pueden ser partes del muelle con menor resistencia estructural donde el uso de fulles no permite un uso al 100% se puede aprovechar para vacíos y así maximizar las capacidades de las estibas, analizar la cantidad de reefers de importación y exportación, y considerar este espacio para almacenar los vacíos – muchas veces su permanencia es inferior a las 48 hs y necesitan un lugar de rápida rotación-, tener flexibilidad en las estibas de exportación, ya que el contenedor vacío después de todo pertenece a este tipo, entonces se pueden combinar bloques de fulles de exportación que posean estibas de vacíos ordenadas por puertos correspondientes para aumentar la capacidad de carga.

Es importante para este tipo de contenedores seguir de cerca un análisis de cómo es la operación del buque en los puertos anteriores y mantener un flujo continuo de comunicación con la naviera para poder analizar cómo será el desarrollo en la terminal y si existe o no riesgo de que el buque corte esta operación y los deje en la terminal.

4 CONCLUSIÓN

Los análisis realizados anteriormente permiten obtener los siguientes resultados:

- La ingeniería de planeamiento es necesaria para las terminales, independientemente de sus dimensiones físicas, ya que permite obtener procesos eficientes, sistemáticos y ordenados.
- En muchos casos es necesario trabajar con análisis históricos, ya que la falta de información puede impactar en el desarrollo de las estrategias.
- Es importante contar con el concepto de bloques flexibles, es decir que permitan la readaptación de su configuración original para poder adaptarse a nuevos escenarios.

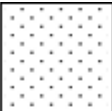

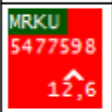
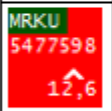


- La terminal portuaria debe tener la capacidad de adaptarse a los cambios repentinos, y para eso diseñar buenas estrategias de planeamiento.
- Se debe trabajar en aspectos externos para poder tender a mantener un caudal constante en la terminal.
- La política comercial que lleva adelante la terminal portuaria condiciona a las estrategias de planeamiento que se desarrollan.

REFERENCIAS

Kemme, N, 2013, Design and Operation of Automated Container Storage Systems, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.

Design principles for small and medium marine Container Terminals, MarCom Working Group 135.

Para leer perfiles de estiba se interpreta:

	Restricción de Altura
	Slot Disponible
	Letras y numeros corresponden a la identificación del contenedor
	Color sobre letras (verde oscuro) indica puerto de destino
	Color sobre fondo (rojo) indica línea a la que pertenece
	Número sobre la parte derecha inferior indica tonelaje y el símbolo ^ que es High Cube