

NOMENCLATURA NÁUTICA



PARTES PRINCIPALES DE UN BUQUE CONVENCIONAL.

PROA (bow)

Parte delantera de un buque.

POPA (stern)

Parte posterior de un buque.

BABOR (portside)

Es el lado izquierdo de un buque mirado desde popa hacia proa.

ESTRIBOR (starboard side)

Es el lado derecho de un buque mirado desde popa hacia proa.

LÍNEA DE CRUJÍA (amidship)

Es la línea longitudinal que pasa por el centro del buque de popo a proa.

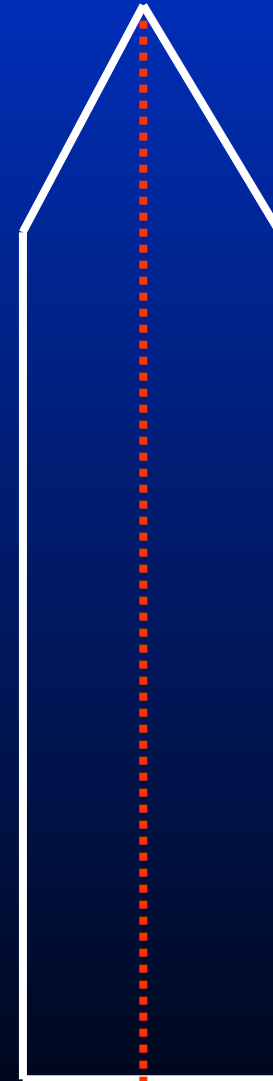
BABOR
(portside)

ESTRIBOR
(starboard side)

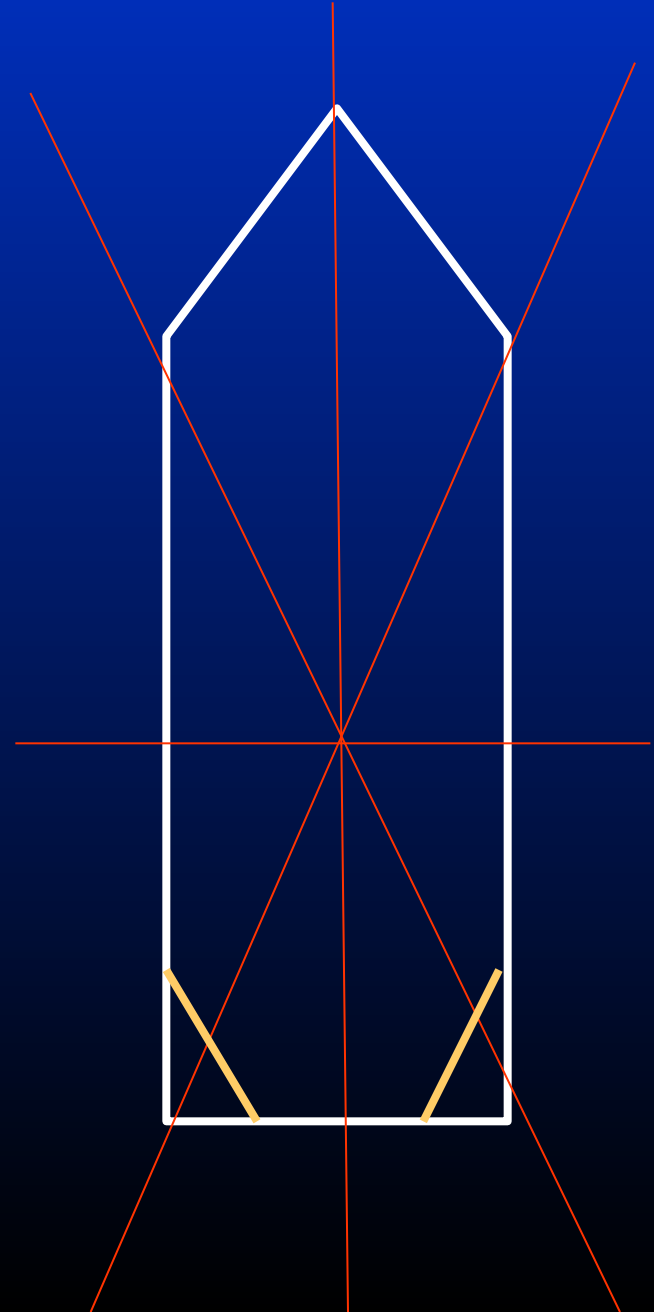
PROA (bow)

POPA (stern)

LÍNEA DE CRUJÍA (amidship)



- **AMURA** (tack)
- Parte curva del casco de un buque donde comienza a alinearse para formar la proa.
- **ALETA** (wing)
- Sector intermedio entre la cuadra y la parte curva del casco, donde comienza a alinearse para formar la popa.
- **CUADRA** (abeam)
- Sector comprendido entre la amura y la aleta.



- **CASCO (hull)**
- Es el envoltente del buque hasta la cubierta principal.
- **QUILLA (keel)**
- Parte principal e inferior del esqueleto del casco, se construye de madera o metálica según corresponda. Es una pieza central resistente que corre de proa a popa en la línea de crujía, alrededor de la cual se construye la estructura del casco del buque. Es lo primero que se pone en las gradas de construcción.
- **CUBIERTA PRINCIPAL (upper deck o main deck)**
- Es la cubierta más alta del buque



- **SUPERESTRUCTURA, CASERÍO**
(superstructure)
- Se dice de las construcciones practicadas sobre la cubierta principal de un buque.
- **LÍNEA DE AGUA O FLOTACIÓN**
(waterline)
- Es la intersección del plano de la superficie del agua con la superficie exterior del casco.
- **OBRA VIVA, CARENA O FONDO**
(quick work)
- Es la parte del casco de un buque que queda sumergida.
- **OBRA MUERTA** (upper work)
- Parte del casco no sumergida.



- **ESLORA TOTAL** (length)
- Largo del buque medido en su plano longitudinal entre los puntos más salientes de su proa y popa.
- **MANGA** (breadth, width)
- Es el ancho máximo del buque.
- **PUNTAL** (framing, depth)
- Es la altura del buque que comprende desde la quilla hasta la cubierta principal.



- **CALADO** (draft)
- Distancia vertical desde la quilla hasta la línea de agua de la nave.
- **FRANCOBORDO** (free board)
- Distancia comprendida desde la línea de agua hasta la cubierta principal.
- **ARBOLADURA** (masting)
- Conjunto de mástiles y plumas de un buque.
- **GUINDA** (taunt, hounding)
- Altura de la arboladura, distancia que hay desde la línea de agua hasta la perilla del palo.
- **CASTILLO** (forecastle)
- Nombre que toma la superestructura de proa. En el se encuentran los elementos para las maniobras de amarre de proa.
- **TOLDILLA** (poop)
- Nombre que toma la superestructura de popa.



TRANSPORTE



Contenedores refrigerados

- El contenedor refrigerado es una forma especializada de transporte de frutas y productos hortofrutícolas.
- Cada contenedor está construido con materiales térmicos y puede contar con ductos especiales para la circulación de aire, suministrado por el sistema de refrigeración del barco (Sistema Con-Air) o con un sistema de refrigeración independiente el cual se conecta a la red de electricidad del barco (Sistema Reefer).
- La ventaja de estos contenedores es la posibilidad de integrarse como una carga más en las líneas donde operan los barcos porta-contenedores, que suelen estar equipados con conexiones eléctricas para ese tipo de equipos y la posibilidad de mantener la temperatura de almacenamiento específica del producto.
- Existen también los contenedores refrigerados de atmósfera controlada, los cuales permiten controlar el O_2 , el CO_2 , la humedad relativa y la temperatura.

Contenedores refrigerados

- Los contenedores refrigerados tienen dimensiones estándares, todos son de 8 x 8 pies de ancho, pero pueden tener 10, 20, 30 o 40 pies de largo.
- Las dimensiones más usadas son las de 40 pies y en menor proporción las de 20 pies.

CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTENEDORES MARÍTIMOS

CONTENEDOR	CONVENCIONAL 20'	CONVENCIONAL 40'	REEFER 20'	REEFER 40'
Longitud (metros)	5.90	12.02	5.49	11.61
Ancho (metros)	2.35	2.35	2.26	2.26
Alto (metros)	2.39	2.39	2.27	2.23
Volumen Total (metros ³)	33.2	67.7	28.2	58.8
Capacidad (Kg.)	21.500	26.520	21.930	28.077

FACTORES ESTRATÉGICOS DE COMPETITIVIDAD

- Era de la Agricultura: La Tierra
- 1ª Revolución Industrial: La Máquina
- 2ª Revolución Industrial: La Tecnología
- Era del Conocimiento: El Capital Intelectual

NUEVO PARADIGMA DE LOS NEGOCIOS EN EL SIGLO

Vieja Economía		Nueva Economía
Producción masiva estandarizada. Economía de escala de producción y mínimo costo.	Paradigma de manufactura y marketing	Producción flexible y personalizada: economías de variedad y producto- servicio-solución integral al cliente.
Mercado local y físico. Red de distribución física.	Mercado (naturaleza)	Mercado global y en red (network) Comercio Electrónico.
Producto; uniforme y estandarizado Ciclo-Vida producto: larga Precio x unidad + margen utilidad	Marketing	Variable y personalizado Vida corta del producto Precio + valor percibido por el Cliente
Competencia Darwinista Competencia tradicional entre empresa vía precio-calidad. Maximizar participación en el mercado (market share).	Competencia de Mercado	Competencia cooperativa vía alian- zas estratégicas (competidores, cliente y proveedores). Participación en el mercado y búsqueda de clientes más rentables. (Customer share).
Enfoque divisional, departamento de manufactura y ventas. Fabricación y producción por pronóstico.	Enfoque Operacional: Sistema de Manufactura y Marketing	Enfoque de sistemas: Sistema de Manufactura y Marketing Integral Inteligente; Producción por orden; Taylor made con sistemas de manufactura de especialización flexible.
Dotación de Factores y Calidad	Fuente de Ventaja Competitiva	Innovación, Aprendizaje y Capacidad de Respuesta. mentefactura
Organización con Calidad (TQM)	Tipo de Organización	Organización Inteligente (KDM)