



# Bitácora

UNIDOS A LA CARGA

## SAAM RENUEVA Y EXPANDE SU FLOTA En Chile, Brasil, Perú y México



**CALLAO AFIANZA SU LIDERAZGO**



**01 TIMÓN / EDITORIAL**

Los 50 años de SAAM.

**02 ACOPIO**

Crónicas del acontecer naviero.

**08 EQUIPOS**

Modernas Grúas en TPG.

**10 NEGOCIOS INTERNACIONALES**

La flota SAAM en Latinoamérica.

**15 PERFIL/ENTREVISTA**

Mainstream Chile.

**18 RECALADA**

El promisorio puerto del Callao.

**23 TECNOLOGÍA**

Spreaders semi automáticos.

**24 VELETA**

Valparaíso.

**25 CATALEJO**

Vista del muelle de STI.

**08**

**Equipos**

DOS NUEVAS  
GANTRY OPERAN  
EN TERMINAL  
PORTUARIO  
DE GUAYAQUIL.



**10**

**Negocios  
Internacionales**

SE RENUEDA Y  
CRECE LA FLOTA  
DE SAAM EN  
LATINOAMÉRICA.



**18**

**Recalada en**

CALLAO: PUERTO  
DE GRANDES  
PROYECCIONES EN EL  
PACÍFICO SUR.



**Director y Representante Legal** Alejandro García-Huidobro O.

**Director Ejecutivo** Alejandro Moreno M.

**Comité Editorial** Andrea Cisternas / Cristián Irrázaval / Alejandro Moreno / Patricia Štambuk / Esteban Sufan.

**Edición** Štambuk Comunicaciones • **CyK Diseño.**

**Fotografía** Pablo Cáceres / Pedro Moya / Daniel Ramírez / Archivos de Mainstream / SAAM / TPG / TRAMARSA.

**Colaboraron en esta edición en Chile y el extranjero** Pablo Cáceres / Antonella Latino / Jaime Najarro / Luisenrique Navas / Luis Prieto / Álvaro Trincado.

**Dirección** Blanco 895, Valparaíso, Chile.

**Dirección Electrónica** [www.saamsa.com](http://www.saamsa.com) / [servicioalcliente@saamsa.com](mailto:servicioalcliente@saamsa.com)

**Teléfono** 600 600 72 26 • **Fax** 56-32-2201199



**NUESTRA PORTADA**

SAAM RENUEDA Y  
EXPANDE SU FLOTA.



*Víctor Pino Torche*

# Los 50 años de SAAM

Abrimos mercados en América del Sur, Centroamérica y Norteamérica; nos fuimos convirtiendo en el principal operador de remolcadores en varios países; ganamos importantes licitaciones y nos instalamos con modernos y activos puertos privados.

Alcanzar el medio siglo de vida con una situación consolidada, reconocida, y con buenas perspectivas de desarrollo, nos hace reflexionar este 2011 con el sello especial que hemos adquirido como empresa; porque si bien la historia institucional muestra un crecimiento continuo –desde que naciera bajo el alero de la Sudamericana de Vapores y luego continuara creciendo en forma independiente–, un cincuentenario aporta, sin duda, una perspectiva mayor.

Ya en los tiempos iniciales advertimos que el principal activo de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas era nuestro capital humano, tanto por su calificación como por su compromiso personal. Lo que requeríamos era dignificar el trabajo portuario con espacios y capacitación adecuados y más infraestructura para desarrollar ciertas áreas de negocios, desde Arica a Punta Arenas, de acuerdo con las proyecciones que apreciábamos para la empresa. Así, por ejemplo, en Valparaíso nos anticipamos al auge de Placilla, y en San Antonio adquirimos grandes y vitales espacios junto al puerto.

El crecimiento constante de la compañía nos condujo a salir al extranjero sin temer a lo nuevo. Abrimos mercados en América del Sur, Centroamérica y Norteamérica; nos fuimos convirtiendo en el principal operador de remolcadores en varios países; ganamos importantes licitaciones y nos instalamos con modernos y activos puertos privados.

A esta experiencia internacional de SAAM y de su empresa matriz Compañía Sud Americana de Vapores, CSAV, y a la calidad del recurso humano de la compañía, se suma ahora la presencia

de un grupo empresarial nuevo, reconocido internacionalmente por su capacidad y liderazgo, ejecutivos de alto nivel y solidez económica. Su arribo en el cincuentenario de SAAM le aporta a la compañía un enorme potencial de desarrollo futuro, con importantes proyectos en logística, remolcadores, puertos y apoyo a la explotación de yacimientos petrolíferos.

En el mundo se están abriendo grandes mercados y se avecinan fuertes demandas e intercambios de mercaderías, con la incorporación de naves de gran tamaño, lo que exige puertos e infraestructura portuaria segura y adecuada y remolcadores de última tecnología, es decir, justamente nuestro campo de acción.

Hoy enfrentamos ese futuro a partir del reconocimiento a quienes han permitido construir armoniosamente y sin conflictos este presente. Y junto con valorar y respetar a nuestro equipo humano, y velar por sus intereses y seguridad, los invitamos a seguir siendo imaginativos; dispuestos a enfrentar cambios y nuevas tecnologías y solidarios en el trabajo conjunto, lo que nos permitirá alcanzar en las siguientes décadas objetivos tan valiosos como los que hemos logrado hasta hoy.

VÍCTOR PINO TORCHE / Director Ejecutivo de SAAM

# COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS SESIONÓ EN CHILE

Después de casi dos décadas, Chile fue sede de la 13ª reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), cuyo objetivo es servir de foro permanente de los Estados miembros, para la cooperación hemisférica y el desarrollo del sector portuario, con la participación y colaboración activa del sector privado.

La reunión se celebró en Viña del Mar entre el 29 de marzo y el 1 de abril con la participación de numerosos representantes de este organismo, además de autoridades y ejecutivos del sector marítimo portuario.

La comisión, constituida por 15 Estados miembros, es la encargada de instrumentar las políticas y resoluciones debatidas, para lo cual se reúne anualmente en forma ordinaria. El encuentro contó con el apoyo del Ministerio de Transportes y el auspicio de importantes empresas e instituciones, como SAAM, Ultramar, Empresas Navieras, Puerto de Iquique, EPV, Empormontt, Empresa Portuaria Austral (EPA), Puerto Arica, Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente, Puerto Antofagasta, Puerto Coquimbo, Puerto San Antonio, Puerto Chacabuco y la Armada de Chile.

En su transcurso se analizaron temas contingentes en el ámbito portuario, tales como "Seguridad Marítima y Portuaria en Chile:



*De izq. a der.: contraalmirante Iván Valenzuela Bosne, Arturo Sierra, gerente general de ANA, Víctor Pino, director ejecutivo de SAAM, Cristián Iruarrázabal, gerente de Negocios Nacionales de SAAM, Alejandro García Huidobro, gerente general SAAM y contraalmirante Guillermo Silva Fajardo.*

experiencias y desafíos"; "Las Reglas de Rotterdam"; "Políticas portuarias sostenibles"; "Los desafíos del sistema portuario brasileño para los próximos 10 años"; "Los puertos de Chile: un caso exitoso de asociación público-privada" y el "Estado de las artes de la gestión ambiental portuaria, su impacto en el hemisferio y perspectivas".

# CERTIFICACIÓN OHSAS / PARA SAAM QUINTERO

Luego de un trabajo en conjunto con el Área de Prevención de Riesgos de SAAM, la Agencia de Quintero obtuvo la certificación por tres años en la Norma OHSAS 18001:2007, sistema de gestión de la seguridad y salud ocupacional orientado a la protección de las personas, en términos del control de los riesgos de accidentes y enfermedades profesionales.

Para el caso de SAAM, esta certificación internacional potencia y complementa la Norma ISO 9001:2008, al fomentar ambientes de trabajo seguros y saludables, un aspecto de importancia en los servicios que SAAM presta a la Empresa Nacional de Petróleo en ese Terminal.

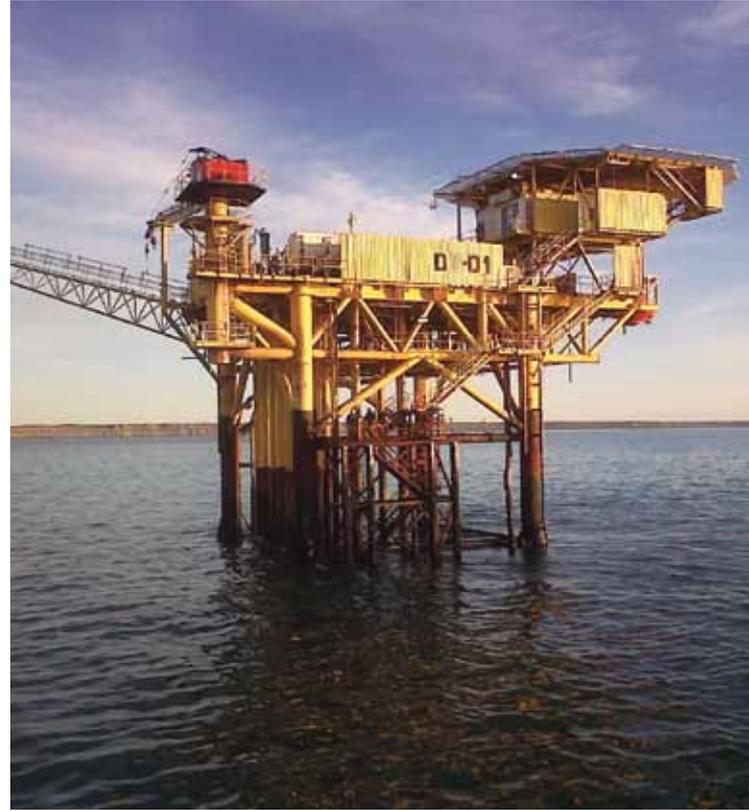
Al mismo tiempo, la certificación tiene relevancia en el proceso de ampliación de los negocios de SAAM a nuevos mercados, ante la exigencia de normativas reconocidas internacionalmente.



# SERVICIOS A PLATAFORMAS DE ENAP

El abastecimiento a las plataformas petrolíferas de Enap Magallanes que se encuentran en Punta Dungenes, está realizando la Agencia Punta Arenas de SAAM, en una nueva alianza comercial con la empresa estatal.

En marzo de este año, el remolcador Chucao efectuó la primera de las seis faenas determinadas en la adjudicación, consistentes en la entrega de combustible, agua, tambores de lubricante y equipos que son vitales para el funcionamiento de las nueve plataformas de la Empresa Nacional del Petróleo.



## ALIANZA CON BBC CHARTERING

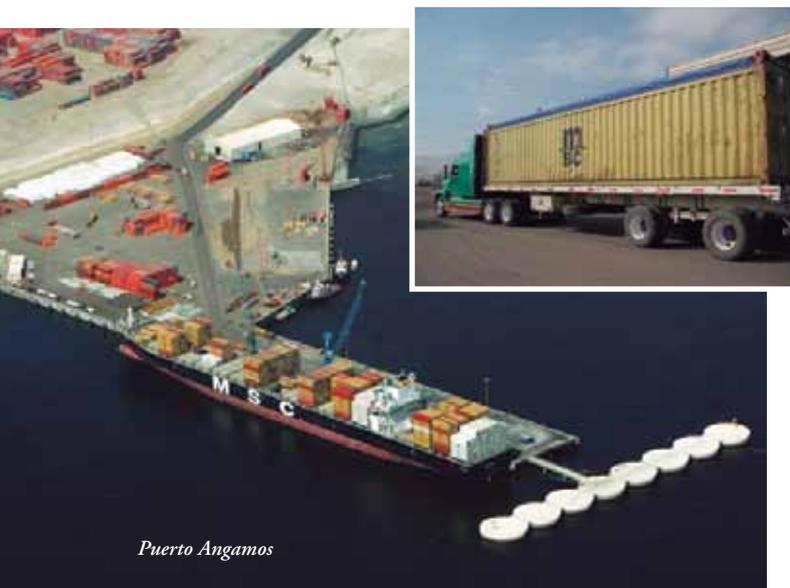
Un acuerdo comercial a nivel nacional suscribió SAAM con la empresa alemana BBC Chartering & Logistic para brindar con sus remolcadores a partir de marzo de este año, y por el periodo de un año, los servicios de atraque y desatraque de sus naves en todos los puertos en que SAAM tiene presencia en Chile.

BBC Chartering and Logistic, cuenta con una flota de más de 110 naves y 24 oficinas situadas en todo el mundo. La compañía ofrece a las industrias energéticas y mineras diversas opciones en la entrega de la carga, desde el tradicional servicio tramp hasta los servicios liner con zarpes regulares.

Respecto a este acuerdo, que se extenderá por un año, la División Comercial Flota destacó la sinergia con Tramarsa, al presentar las propuestas en conjunto con Perú.



# TRANSPORTE A MSC INTERMODAL



*Puerto Angamos*

Un acuerdo comercial celebró la agencia de SAAM en Antofagasta con la Compañía Naviera Mediterranean Shipping Company Chile S.A, para realizar los servicios de transporte a las naves de esa compañía que recalen en Puerto Angamos, en la comuna de Mejillones, en la zona norte de Chile.

SAAM realizará el traslado de importaciones con el contenedor full desde Puerto Angamos a las plantas de clientes y devolverá la unidad vacía al Depósito. Se encargará también de los transbordos, llevando las unidades full desde Puerto Angamos a Puerto Antofagasta (EPA), donde éstos serán retirados por los clientes.

Mediterranean Shipping Company Chile S.A. es filial de la segunda naviera más grande a nivel mundial, cuya casa matriz se encuentra en Suiza. En el último tiempo, el crecimiento comercial de MSC Angamos/Iquique ha ido en aumento, con promisorias perspectivas.

# REMOLQUES A TERMINAL PATAACHE

Servicios de traslado de embarcaciones desde Iquique al Puerto Marítimo Patache, ubicado a 70 kilómetros al sur de Iquique, ha prestado SAAM a la Empresa Constructora Belfi, luego del colapso del shiploder del Terminal Granelero de Collahuasi, ocurrido en diciembre del año pasado.

Las operaciones comenzaron a fines de marzo de este año, con el remolque de la primera barcaza desde Iquique. En abril se coordinó el remolque de la segunda barcaza, para transportar los elementos nuevos para su refacción. Adicionalmente, se han

prestado servicios de traslados de anclas y lanchas, destinada al apoyo de las reparaciones.

Collahuasi es el tercer yacimiento de producción de cobre del mundo, y por su Terminal en Puerto Patache se embarca la totalidad de su producción cuprífera –que anualmente es del orden de 500.000 toneladas–. En el intertanto, la empresa minera realizó el transporte y embarque del concentrado de cobre por los puertos de Antofagasta (ATI), Arica (TPA) e Iquique (EPI).



## SERVICIOS PARA GOLDEN OMEGA

La agencia Arica de SAAM está realizando el transporte y manipulación de todas las unidades full que recibe Golden Omega S.A. y de sus cargas de proyecto.

La empresa está construyendo en el borde costero sur de la ciudad una planta para producir concentrados de Omega 3 –ácidos grasos esenciales– a partir de aceite de pescado como materia prima principal, y además aceite de pescado refinado, productos de alta calidad, para mercados internacionales, que son utilizados en la industria farmacéutica, alimenticia y nutracéutica como parte de sus insumos.

La fábrica de Arica, orientada a los mercados externos, es la primera que la empresa construye en Chile. Los servicios de SAAM son proporcionados con grúas sidelifter y grúas pluma en el puerto ariqueño.



## CERTIFICACIÓN PASSO



De izq. a der.: Manuel Rifo, asesor en Prevención de Riesgos de SAAM y Alexander Lilayu, jefe de Operaciones Preventivas del IST.

Con éxito se inició en las agencias de SAAM Antofagasta y Talcahuano la implementación del sistema PASSO, desarrollado por el Instituto de Seguridad del Trabajo, IST, para apoyar la administración de Seguridad y Salud Ocupacional.

La metodología de certificación consta de tres etapas de calificación de empresa: PASSO Planificado, PASSO Operativo y PASSO en Acción, que permite de manera paulatina alcanzar altos niveles de desempeño en las materias que aborda. Ambas agencias cumplieron satisfactoriamente con los requisitos de la primera etapa.

## ALIANZA CON MINERA FRANCKE

El almacenaje y posterior despacho de más de 1.000 toneladas del metal rojo, para su resguardo en dependencias del Terminal de Carga antofagastino, y su posterior embarque a través del puerto Angamos, realizó SAAM para la Minera Francke, yacimiento cuprífero ubicado en el sector de Altamira, a 77 km al sur-este de la ciudad de Tal Tal.

La Minera Francke es parte del holding canadiense Quadra Mining, que actualmente cuenta con dos canteras de explotación de cobre en Estados Unidos. En Chile, está desarrollando un nuevo proyecto minero denominado Sierra Gorda, con una inversión

estimada en más de US\$ 1.900 millones y donde también explotará molibdeno.

La alianza comercial de la Agencia de Antofagasta con Minera Francke representa un aumento de la participación de la empresa en la industria minera y en los próximos proyectos que se desarrollarán en esa región del norte de Chile, donde el holding canadiense espera incrementar en forma importante su producción anual.



## TALLER DE MARINO SLING EN VALPARAÍSO



Con el propósito de evitar accidentes y pérdidas en las faenas de carga y descarga de buques, el área de Prevención de Riesgos de SAAM realizó en Valparaíso un taller de Marino Sling, dirigido al personal extraportuario que hace la revisión de estas mallas de contención de carga.

El Marino Sling es una cinta continua de poliéster, en forma de cuadrante, que tiene cuatro asas de un largo suficiente para que sobrepasen el alto de la carga. En el caso de los pallets de fruta, este material sirve para minimizar los tiempos de transferencia de mercaderías.

El objetivo de este programa preventivo es efectuar un reforzamiento teórico y práctico sobre las medidas de precaución en la inspección de los marinos sling. El taller fue dictado por el asesor en Prevención de Riesgos, Mario Guerra.

## NUEVOS AGENTES DE SAAM que han asumido este año



*Jorge Guajardo R.  
Agente Arica e Iquique*



*Patricio Fernandez R.  
Agente Antofagasta*



*René Ponce K.  
Agente Quintero*



*Cristian Wulf S.  
Agente Santiago*



*Giordy Constans C.  
Agente Talcahuano*

## OPERACIÓN SEGURA DE GRÚAS

Con el objetivo de mejorar los aspectos de seguridad y calidad de maniobras de equipos, se está impartiendo a operadores desde Arica a Punta Arenas un programa de capacitación en Operación Segura de Grúa Porta Contenedores y Operación Segura de Grúa Horquilla, en el marco de la implementación del Manual de Equipos de SAAM.

Más de 150 operadores de maquinarias que trabajan en las faenas de SAAM, asistieron a la primera etapa de estas capacitaciones, donde recibieron conocimientos sobre los

estándares de seguridad definidos por la empresa y participaron en análisis de casos ocurridos durante las faenas. Los cursos consideran una detallada explicación de las técnicas de manejo seguro de equipos de grúas horquilla y porta contenedores.

El material y temarios fueron diseñados por el área de Prevención de Riesgos de la empresa y por el área de Equipos Portuarios. Los cursos están a cargo del Ingeniero en Prevención de Riesgos, Mario Guerra, certificado por CIMAR como instructor internacional, y se extenderán hasta fines del 2011.

## SERVICIOS A SALMONERAS EN ZONAS SUR Y AUSTRAL DE CHILE

La reactivación de la industria de cultivo del salmón en el país se está reflejando en la demanda de nuevos servicios a SAAM, como el traslado de estaciones de trabajo y de artefactos navales propios de esta actividad productiva.

En el mes de febrero, el Remolcador Halcón II efectuó con éxito el remolque de dos artefactos navales en la zona sur de Chile. El primero fue la nave Marine Farm IV, de 21 metros de eslora, 14 metros de manga y 250 tns, desde Puerto Montt hacia Bahía Ilque. Posteriormente trasladó al Annegiena, de 34 metros de eslora, 12 metros de manga y 370 tns, desde Bahía Ilque hacia Bahía Quillaípe. Ambos son utilizados como bodegas de alimento de peces y poseen una estructura metálica que se utiliza como alimentador de salmones.



En mayo, a su vez, el remolcador SAAM efectuó el traslado de un pontón desde Puerto Montt, capital de la región de Los Lagos, hasta Puerto Natales, capital turística de la región austral, para la Salmonera Magallanes. La estructura es una estación de trabajo que permite almacenar recursos básicos, como alimentos, y que presta servicios de alojamiento, sistema sanitario y bodegaje a los trabajadores en las piscinas de los criaderos ubicados en esa zona.

## CONTRATOS CON INDUSTRIA MITICULTORA

Una sólida relación con las empresas exportadoras de choritos continúa teniendo la Agencia SAAM de Puerto Montt, que este año renovó sus acuerdos comerciales con los productores sureños, incluso ampliando los porcentajes de carga que estos almacenarán en sus frigoríficos.

El chorito o quilmahue (*Mytilus chilensis*) es una especie de molusco bivalvo filtrador que habita las costas chilenas. Para el

2011, se está entregando servicios a St. Andrews, Sudmaris, Pesquera Camanchaca y Huimar, quienes representan alrededor del 35% de la producción total.

Los servicios que proporciona SAAM incluyen además el transporte. En algunos casos son transferencias locales, desde las plantas de producción al frigorífico, y en otros son traslados de ruta, desde el frigorífico al puerto de embarque.

## ARRIBO DE BUQUES DE GRAN ESLORA



Remolcadores de la dotación de SAAM, de última tecnología, han asistido en los puertos de San Antonio y Talcahuano a naves portacontenedores super post panamax, con más de 300 metros de eslora y una capacidad de carga de más de 8.000 TEUs.

A fines de abril recaló en San Antonio el Papudo, de CSAV, con 305 metros de eslora y 40 metros de manga, siendo atendido en

sus requerimientos operacionales para los servicios de amarra y desamarra por los remolcadores Pequén, Águila y Neltume, cuya fuerza supera las 171 tons. de bollard pull.

El mismo mes recaló en Talcahuano el portacontenedores CMA CGM de 305 mts de eslora. Las faenas de remolque fueron hechas por los remolcadores Caranca, Fardella y Cormoran.

Las naves super post panamax están arribando a las costas chilenas desde el año pasado, usando esta ruta alternativa, debido a que por sus dimensiones no pueden utilizar las esclusas del Canal de Panamá. El paulatino aumento de las importaciones y exportaciones en nuestro país, se traduce, por otra parte, en la llegada de naves de amplias dimensiones, que requieren servicios con altos niveles de calidad y equipamiento, los que SAAM puede brindar gracias a su flota con tecnología de punta.

# A la vanguardia en Ecuador: DOS GRÚAS GANTRY IN



El aumento de su productividad y eficiencia, junto con la reducción en los tiempos de atención de naves, son algunos de los beneficios obtenidos por Terminal Portuario de Guayaquil, TPG, con la incorporación de dos equipos en este importante puerto ecuatoriano.

Las grúas Gantry tipo Panamax fabricadas por ZMPC arribaron a esta filial de SAAM en Ecuador a principios de diciembre del 2010 y demandaron una inversión de 13,5 millones de dólares. Desde su puesta en marcha —el 3 de febrero pasado— han alcanzado rendimientos promedio de 32 a 35 contenedores por hora cada una.

Con esta adquisición, “el terminal no solo cumple con su programa de inversiones en equipamiento en función de los mayores volúmenes movilizados, sino que atiende la demanda de sus clientes de una manera eficiente y segura”, dice Luisenrique Navas, gerente comercial de TPG.

Después de su llegada al puerto de Guayaquil, a bordo de la nave MN Zhen Hua 9, las unidades fueron descargadas en una faena dirigida por los mismos técnicos de ZMPC. Posterior al desembarque, que tuvo una duración de 72 horas, se llevó a

cabo el proceso de armado y entrega de los equipos en un plazo de 45 días.

Las modernas máquinas llegaron a complementar el trabajo desarrollado por las tres grúas móviles que ya operaban en TPG: dos Gottwald MHC y una Liebherr, con capacidad de hasta 100 toneladas.

## MARCANDO LA DIFERENCIA

En los puertos de Ecuador

Las características técnicas y tecnología de las nuevas grúas de TPG las sitúan a la vanguardia respecto de equipos similares que existen en otros puertos de Ecuador. Según Luisenrique Navas, “pueden alcanzar una mayor velocidad, permitiendo un mejor rendimiento en comparación a máquinas semejantes que operan en los distintos terminales portuarios de Guayaquil y de todo el país”.

# CORPORÓ TPG



Construidas en el año 2010 en China, poseen una capacidad de levante de 50 toneladas bajo spreader e incluso de hasta 60 toneladas bajo viga de carga. Además, destaca su alcance de pluma de 37 metros y su velocidad de izaje, que puede llegar a 90 metros/minutos con carga y a 180 m/min solo con spreader.

## MEJORAN LOS ESTÁNDARES

### Calidad y rendimiento

Los positivos resultados obtenidos con el funcionamiento de estas dos unidades se reflejan en mayores índices de velocidad y mejores rendimientos en la manipulación de contenedores, lo cual implica un ahorro considerable de tiempo, con la consiguiente disminución de los periodos de estadía de sus naves en el terminal.

Esta inversión contribuye a elevar los estándares de calidad de los servicios portuarios en Guayaquil –el principal puerto en movimiento de carga de importación y exportación de Ecuador–, y ayuda a fortalecer su posición en el comercio exterior latinoamericano. “Su incorporación coloca a Guayaquil en el mismo nivel de los principales puertos de la región en términos de eficiencia, productividad y recursos”, agrega el ejecutivo.

Luego de la puesta en marcha de estas grúas, que fueron inauguradas el 24 de mayo, en una ceremonia donde asistieron autoridades, clientes y directores de la empresa, TPG pretende continuar con su plan de renovación de flota, integrando nuevos camiones y portacontenedores, para atender la creciente demanda de sus clientes en uno de los puertos más influyentes del Pacífico sudamericano.

# En Chile, Brasil, Perú y Mé SAAM RENUEVA Y EX



Con el programa de crecimiento de su flota en Latinoamérica, iniciado a fines del año 2007, la compañía entrega tecnología de vanguardia a sus clientes y ratifica su liderazgo en el continente.

xico

# PANDE SU FLOTA



*Bonny Fair Development Limited*

**N**uevos remolcadores que destacan por su gran capacidad, moderno diseño y equipamiento de última generación, han elevado a 120 las unidades que están operando en la región, con una amplia distribución que abarca puertos de México, Guatemala, Costa Rica, Colombia, Brasil, Ecuador, Uruguay, Perú y Chile.

En este proceso de crecimiento y actualización desarrollado en los últimos cuatro años, la mayor parte de las embarcaciones han

sido destinadas a la filial mexicana SAAM Remolques. El primer remolcador que se incorporó en ese país fue el SAAM Kabah a principios del 2008, y posteriormente el SAAM Mixteco y el SAAM Maya durante ese mismo año. El SAAM Tulum, SAAM Uxmal, SAAM Cora y SAAM Huichol se integraron en el 2009. En diciembre del 2010 se sumaron el SAAM Aztlán y el SAAM Tepeyac, mientras que este año se terminarán de construir el SAAM Yaqui y el SAAM Itza.



Por su parte, para los puertos peruanos se han adquirido los remolcadores Pisac, en el 2009, Pachacamac en el 2010, y más recientemente el Naylamp, Pakatnamu y Vichama, que fueron entregados a la coligada TRAMARSA. Todos ellos se construyeron en los astilleros de Jiangsu Wuxi Shipyard Co., en Wuxi.

El plan de renovación de flota también contempló la inversión de nuevas unidades para TUGBRASIL: el Arcimbaldo y el Bernard, con solo algunos meses operando, además del Godofredo y Renaud, en etapa final de construcción y próximos a realizar sus pruebas de aceptación en la mar.

En Chile, el 2009 se incorporó el Fardela y, el año pasado, el Cormorán. Los dos se construyeron en los astilleros de Jiangsu Wuxi Shipyard Co. Ltda. Por otro lado, el Caranca y el Chucao, también fueron entregados durante el 2010 por los astilleros chilenos Detroit en Puerto Montt. La compra más reciente es el Chorlo, que actualmente se construye en los astilleros chinos de Bonny Fair Development Limited y que se incorporará a la flota antes de fin de año.

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

### Equipos y diseño de punta

Los componentes principales de cada uno de los remolcadores, como los motores de propulsión, plantas de aire acondicionado, huinches de remolque y huinches de fondeo, entre otros elementos, son cuidadosamente escogidos, mientras que los equipos auxiliares son proporcionados por proveedores seleccionados que deben cumplir ampliamente con los requisitos exigidos.



Dentro de sus principales características sobresale su gran potencia, pues se han adquirido unidades de 55, 65 y 70 toneladas de Bollard Pull, enfocando la adquisición especialmente en remolcadores de propulsión azimutal, con dimensiones de entre 26 y 30,5 metros de eslora.

Estas embarcaciones de última generación, destinadas fundamentalmente a actividades de atraque y desatraque de naves, remolque y asistencia en operaciones off shore, han permitido satisfacer adecuadamente los estándares de operación requeridos por las normativas portuarias y por el tipo de naves que recalán en los puertos donde prestan servicios.

“Estamos permanentemente haciendo mejoras en el diseño e integrando nuevo y mejor equipamiento”, explica Pablo Cáceres, subgerente de Flota y Equipos de SAAM. “La revisión permanente de estos factores nos ha llevado a pensar y determinar qué viene para el futuro y empezar a ver cuáles serán los requisitos que se debe incorporar a los remolcadores”.

## UN SERVICIO CONFIABLE

### Mantenimiento y disponibilidad

El soporte técnico en los países donde operan los remolcadores es un elemento relevante para garantizar su mantención y adecuado funcionamiento. Según el ejecutivo, “permite asegurar al cliente interno y externo la confiabilidad y disponibilidad del remolcador en el tiempo, es decir, que esa unidad que va a prestar servicios en ese puerto específico no va a fallar y que estará disponible como se espera”.

Precisamente, este es el objetivo principal de la Subgerencia de Flota y Equipos de SAAM, que depende de la Gerencia de Infraestructura y Flota, pues esta división tiene a su cargo la tarea de satisfacer las necesidades de las distintas áreas de negocio de la compañía para que puedan contar con los remolcadores que necesitan, en el momento en que los requieran, y cumpliendo efectivamente los requisitos para los cuales han sido considerados.

“Ante la decisión de renovar o expandir la flota”, dice Pablo Cáceres, “nuestra misión es poner el material adecuado en cada puerto, aplicando las mejores prácticas de la industria y los estándares de calidad que se exige para este tipo de naves”.

## CONSTRUCCIÓN DE LA FLOTA

### Astilleros en China y Brasil

Todos estos remolcadores han sido diseñados en prestigiosos astilleros nacionales e internacionales, especialmente en China, donde SAAM ha construido una parte importante de su flota. En los astilleros de Bonny Fair Development Limited, ubicados en la ciudad de Guangzhou, se han fabricado desde hace más de una década alrededor de veinticinco remolcadores. Por otra parte, en Jiangsu Wuxi Shipyard Co. Ltda., cerca de Shanghai, se han construido siete unidades, cinco para Perú y dos para Chile.

Esta relación permanente con la industria ha contribuido a perfeccionar los estándares de calidad. “Tenemos una interacción muy fuerte con los astilleros y hemos estado directamente involucrados en la mejora del diseño de los remolcadores de estas empresas, ya que ellos tomaron como base cascos de diseño



singaporense y han ido optimizando su configuración interior y de maniobras en el tiempo a solicitud de SAAM, lo que les ha permitido entrar en nuevos mercados y vender remolcadores que son muy bien recibidos por compañías en Asia, e incluso a otras empresas de la región.”.

Frente a los desafíos que implicó la renovación de la flota en Brasil, SAAM comenzó a trabajar el año pasado con dos proveedores en el país carioca. En el astillero de Inace, en Fortaleza, se construyeron los remolcadores Arcimbaldo y Bernard, y este año se incorporarán el Godofredo y Renaud, que se encuentran en construcción en la planta de Cassinú, en Río de Janeiro.

El subgerente de Flota y Equipos de SAAM reconoce que si bien la relación comercial con los astilleros brasileños es reciente, esperan “que se desarrolle de la misma forma que con los astilleros chinos, es decir, que haya una exigencia continua respecto a los procesos de calidad en la fabricación de los remolcadores; además de una revisión permanente del diseño

de las embarcaciones que adquirimos, para que satisfagan de la mejor forma posible los requisitos impuestos por el negocio”.

Los constantes cambios que ha experimentado la industria, como el aumento del tamaño de las naves, las nuevas regulaciones y mayores exigencias de los puertos respecto a la operación de los remolcadores, son algunas de las razones que explican el continuo crecimiento y actualización de la potente flota de SAAM en la región. Y tras ese requerimiento objetivo subyace, sin duda, la participación activa en la constante generación y desarrollo de nuevos negocios.



*Inace*



*Cassinú*



*Jiangsu Wuxi Shipyards*

# LOS PLANES DE MAINSTREAM EN CHILE

Con una exitosa trayectoria en la industria salmonera, la compañía vuelve a retomar sus niveles de crecimiento tras la crisis causada por el virus ISA en Chile y se prepara para expandir sus operaciones a la Región de Magallanes.



Un rápido desarrollo en el territorio nacional ha tenido Mainstream desde su creación hace veintiséis años. La compañía de capitales noruegos se dedica a la producción de salmón y trucha en el sur del país, los que son exportados a casi todos los mercados internacionales.

La empresa pertenece al consorcio Cermaq, uno de los líderes mundiales en la producción de salmón y alimento para salmones, con presencia en Noruega, Canadá, Escocia y Chile. En nuestro

país, el negocio de la acuicultura está enfocado en el cultivo de tres especies: salmón del atlántico, salmón del pacífico –también conocido como coho– y trucha salmonídea. La compañía que elabora alimento para salmones se llama Ewos y su planta de procesos en Chile se encuentra en Coronel.

Su amplia cobertura abarca desde Talca, en la Séptima Región, hasta Aysén, en la Undécima. La mayor parte de los productos que elabora son enviados a otros continentes, a excepción de



*Luis Prieto, gerente de Procesos y Ventas.*

Australia. El salmón del atlántico en estado fresco se destina a Norteamérica y Brasil, mientras que el coho y la trucha, congelados, se venden a Asia, especialmente a Japón, adonde va el 70% de las exportaciones de estas especies.

El posicionamiento de Mainstream se ha dado fundamentalmente a través de la fusión con otras compañías del mismo rubro, según explica su gerente de Procesos y Ventas, Luis Prieto: "El desarrollo de la empresa ha estado marcado por la adquisición de otras salmoneras. Desde su creación en 1985 hasta ahora se han comprado más de diez firmas dedicadas a esta actividad. Empezamos produciendo 200 toneladas, el 2011 proyectamos llegar a las 58 mil y el 2012, a las 63 mil toneladas".

Si bien durante el ejercicio anterior produjeron un total de 42.255 toneladas, un 50% menos que en el 2007 cuando estalló la crisis del virus ISA, este año esperan recuperar los índices previos

al caos sanitario. De hecho, en el primer trimestre ya alcanzaron las 16 mil toneladas, de las cuales un 56% corresponde a salmón coho, 29% a salmón del atlántico y 15% a trucha.

## FORTALEZAS EN EL MERCADO

### Menores costos y sustentabilidad

Para el ejecutivo, las claves del positivo desempeño de la empresa, que actualmente factura casi 200 millones de dólares anuales, se debe a que "contamos con un equipo humano consolidado, que se desenvuelve en un buen clima laboral, cumplimos con nuestro objetivo de ser líderes en costos y producir el kilo de salmón más barato del mercado y además, al pertenecer a un grupo noruego vamos un paso más adelante que otras firmas en el tema de la sustentabilidad ambiental, laboral y salud ocupacional, inocuidad alimentaria y calidad, donde contamos con certificaciones ISO 14001, OSHAS 18001, ISO 22000 e ISO 9001, respectivamente".

A lo largo del país emplea a más de dos mil trabajadores y cuenta con diversas instalaciones, entre las que destacan siete pisciculturas, ubicadas desde Talca a Puerto Montt; tres centros de lago en las regiones de Los Ríos y Los Lagos; 66 licencias de mar situadas en la Décima, Undécima y Duodécima regiones y dos plantas de proceso, una en Calbuco, cerca de Puerto Montt, y otra en Quemchi, en la Isla de Chiloé.

Uno de sus aliados ha sido SAAM, que desde el año 2005 le entrega servicios de mantenimiento de productos refrigerados en su terminal frigorífico de Puerto Montt, arriendo de contenedores



y túneles de frío para plantas de procesos y transporte de carga desde estos recintos hasta el frigorífico. “Nos han entregado soluciones personalizadas, intentando siempre cumplir con nuestros requerimientos y necesidades; el sistema de información que se utiliza en el frigorífico es un ejemplo de ello, pues se desarrolló considerando gran parte de nuestras solicitudes”.

## ARRIBO A MAGALLANES

### Expansión en el extremo austral

Este año la empresa ampliará sus actividades a la Región de Magallanes. En diciembre comenzará a sembrar las primeras partidas de salmón atlántico en la zona, las que les permitirán producir 10 mil toneladas anuales de este producto.

“Estas son nueve licencias para producir, ubicadas en la comuna de Río Verde, que solicitamos hace seis o siete años atrás y que fueron aprobadas hace poco”, dice Luis Prieto. “De esta forma, además de ampliar nuestro negocio podremos diversificar nuestros riesgos, aplicando, por ejemplo, el conocimiento que posee el grupo sobre la operación en zonas extremas del norte de Noruega”. La iniciativa ya comenzó a desarrollarse con el proceso de las ovas y esperan a mediados del 2013 cosechar las primeras partidas de esta especie en Magallanes.

Otra inversión importante consiste en la instalación de nuevas pisciculturas en las regiones Novena y Décima, con el fin de reducir cada vez más las operaciones en los centros de lago.

## LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR

### Tras la crisis del virus ISA

Luego de varios años de apogeo, en el 2007 la Anemia Infecciosa del Salmón (ISA), un virus que afecta al salmón del atlántico y provoca importantes mortalidades entre los peces infectados, puso en jaque a la industria salmicultora chilena, después que un brote de esta enfermedad se detectara en un centro de cultivo ubicado en la isla de Lemuy en Chiloé, propagándose posteriormente a otras plantas del país. Esta situación causó pérdidas cercanas a los 2 mil millones de dólares y tuvo negativos efectos en la producción y en el empleo.

Mainstream no estuvo ajena a este problema, sin embargo, “pudo recuperarse más rápidamente que la competencia, gracias a su estrategia de cultivar no solamente salmón del atlántico; a ser de los primeros en implementar las medidas sanitarias acordadas con la autoridad y los competidores, y al respaldo financiero de la matriz”.

Hoy, el sector vive un proceso de recuperación, e incluso se dice que el 2013 las empresas chilenas llegarían a niveles previos a la crisis del ISA. Según datos de la industria, para el 2015 se alcanzaría alrededor de 650 mil toneladas de salmones producidos, superándose las cifras registradas antes del virus, cuando se anotaban 600 mil toneladas anuales medidas en cosechas. Por el momento, la empresa ve con buenos ojos estas proyecciones y continúa ajustando los detalles para su llegada a Magallanes.



# EL GRAN FUTURO DEL

El buen momento que vive el comercio exterior peruano, con tasas de crecimiento de 10% anual en los últimos años, unido al proceso de privatización por el que atraviesa el Callao, elevan las expectativas sobre el potencial de desarrollo de este terminal en la región, que promete duplicar el manejo de contenedores y superar los tres millones de TEUs en los próximos 6 años.

Ubicado en la zona central del litoral peruano, a 15 kilómetros de Lima, la capital de Perú, su importancia en el contexto sudamericano se remonta a la época de la Colonia, cuando era el centro del comercio que se realizaba desde y hacia la Costa Oeste de esta parte del continente. Actualmente, ha recuperado su posición en el comercio internacional de la región. Ocupa el octavo lugar en el ranking de los principales puertos de contenedores de Latinoamérica, según la Cepal, al movilizar 1.346.186 TEUs en el 2010, lo que le significó un ascenso de 23,5% respecto al año anterior.

Sus nuevos desafíos coinciden con el buen desempeño de la economía nacional, reflejado, entre otros factores, en las cifras

de exportación –que en el 2010 subieron un 31,1% respecto al año anterior–, y en el alza de la Inversión Extranjera Directa (IED), que se ha concentrado en la minería, comunicaciones, industria, finanzas y energía, mostrando la creciente fortaleza del mercado interno.

En el sector portuario, los recursos comprometidos suman 2.037 millones de dólares hasta el 2015, de acuerdo a estimaciones de la Autoridad Portuaria Nacional (APN). Entre las inversiones ya ejecutadas destaca la del Muelle Sur del Callao, que opera Dubai Ports (DP) World, con un total de 617 millones de dólares. También está el Terminal Portuario de Paita, ubicado en Piura, cuyo concesionario, Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), destinará 227.8 millones de dólares en nuevas obras.

Además, se han ejecutado iniciativas privadas en el Terminal Portuario de Melchorita, que opera Perú LNG, con 332 millones de dólares, y el puerto de la compañía Vale para la mina de fosfatos de Bayóvar, con 100 millones de dólares. Por su parte, el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el puerto del Callao, que operará Consorcio Transportadora Callao,

**TRAMARSA**  
OPERADORES PORTUARIOS



# PUERTO DEL CALLAO

Un agresivo plan de modernización en sus terminales, marcado por las millonarias inversiones de operadores portuarios de nivel mundial, ubican al Callao en una situación expectante en la región, pues le dan la posibilidad de convertirse en el puerto líder del Pacífico Sur.

tiene un compromiso de inversión por aproximadamente 120 millones de dólares; y la concesión del Puerto de Matarani, Tisur, tiene planes de inversión por aproximadamente 100 millones de dólares para atender los nuevos proyectos mineros de la zona de influencia.

Entre las futuras iniciativas portuarias se encuentra la concesión del puerto de San Juan de Marcona (Ica) y Salaverry (La Libertad); el terminal fluvial de Iquitos, Pucallpa (Ucayali), y el Terminal Portuario General San Martín (Ica), con tres etapas de construcción. Asimismo, se han planteado dos fases para el Terminal Portuario de Ilo (Moquegua), y la construcción del puerto

de Yurimaguas (Loreto), adjudicado en abril pasado al Consorcio Portuario Yurimaguas, con un financiamiento de 43.7 millones.

Por último, la concesión del Terminal Norte del Callao fue otorgada recientemente al grupo APM Terminals por 30 años y una inversión comprometida de 310 millones de dólares en una primera etapa, que pretende transformar este recinto en un moderno muelle multipropósito para contenedores, carga general, carga rodante, carga suelta y embarcación de pasajeros. Además, contempla en su segunda etapa un plan de inversiones sujetas a demanda por 439 millones de dólares, con lo cual se llegaría a una inversión total de 749 millones de dólares.



## POLO DEL COMERCIO EXTERIOR

### En el Pacífico sudamericano

A nivel nacional, el Callao ha tenido históricamente una significativa participación en las cargas movilizadas. Si bien se ha caracterizado por estar dedicado principalmente al transporte de contenedores —el año pasado operó el 88% del total del país— también maneja mercancías no contenedorizadas, las que el 2010 llegaron a 1.422.879 toneladas; graneles sólidos y líquidos, que sumaron 7.032.755 y 11.639.974 toneladas, respectivamente; además del 89% de la carga rodante que circula en el territorio peruano.

En los últimos diez años, los volúmenes han experimentado un continuo crecimiento, apoyados por los mejores rendimientos operativos como consecuencia de la incorporación de nueva infraestructura y equipamiento. Las cifras registradas desde el 2000 al 2010 demuestran esta realidad: de 452.769 TEUs se ha pasado a más de 1,3 millones durante el ejercicio pasado, haciendo prever un próspero escenario para la industria. El único período en el que se reflejó una baja fue en el año 2009, cuando los niveles cayeron un 9,4%, debido a los efectos de la crisis económica mundial en el sector.

Las proyecciones indican que el segmento de contenedores en el Callao “tendrá un crecimiento de 15% en el 2011 y 2012, y de 11% en los siguientes cinco años. A su vez, el aumento en los volúmenes de otros tipos de carga, relacionado más bien con el crecimiento del país en consumos, proyectos de inversión y construcciones, se estima que será de entre 7% y 8% anual”, comenta Jaime Najarro, gerente de Operaciones Regulares de Tramarsa, empresa relacionada de SAAM en Perú.

## MÁS ALLÁ DE LAS CIFRAS

### Condiciones y conectividad

La ubicación de Callao cerca de Lima, que concentra una población de casi diez millones de habitantes y constituye el principal polo económico e industrial del país, es una condición ventajosa. El terminal tiene también una posición privilegiada dentro de la Cuenca del Pacífico, donde las rutas interoceánicas acceden a través del Canal de Panamá y el Estrecho de Magallanes.

Su conexión con los grandes centros de producción industrial, minera, agroindustrial y comercial hacen que su zona de influencia sea amplia y abarque varias regiones del norte, centro y sur. Esta comunicación expedita es posible gracias a las vías terrestres que lo enlazan con el resto del país, como la Carretera Panamericana, que recorre la costa de norte a sur; la Carretera Central, que penetra hacia los Andes y llega hasta la Selva Amazónica; y el Ferrocarril Central, que conduce a las regiones de la Sierra Andina. Además, a siete kilómetros se encuentra el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Otras ventajas son sus favorables condiciones climáticas, con temperaturas templadas y ausencia de lluvias, mareas tranquilas, vientos moderados y una bahía abrigada, condiciones que le permiten operar de forma ininterrumpida. Los recientes trabajos de dragado en su boca de entrada, por otra parte, le permitirán recibir a buques de mayor calado sin restricciones.

El puerto constituye una de las principales actividades económicas del Callao, aunque también destaca el sector pesquero, por la riqueza de su litoral. En la zona también hay industrias molineras, que tratan alrededor del 80% del total del trigo peruano;

fábricas de productos de levaduras y alimentos envasados e industrias químicas y de tejidos. Además, alberga al Servicio Industrial de la Marina (SIM), dependiente de la Marina de Guerra, que brinda servicios de reparación y mantenimiento a buques.

Su principal instalación es el Terminal Portuario del Callao, compuesto por los muelles Norte y Sur, ambos de propiedad pública, hoy concesionados, y que hasta hace algunos años eran administrados en su totalidad por la Empresa Nacional de Puertos S.A., ENAPU, desde su creación en 1970.

Emplazado en una superficie total de aproximadamente 700.000 metros cuadrados (Muelle Norte 473.080 y Muelle Sur 220.000) —incluyendo zonas portuarias y de almacenaje— el terminal cuenta con una infraestructura multipropósito compuesta por 8 muelles y 18 sitios de atraque, los que luego de los plazos de inversión de cada concesionario, serán aptos para recibir naves full containers, graneleras, petroleras, roll on-roll of, carga general y de pasajeros. Los servicios de remolcaje son prestados por empresas privadas a través de 12 remolcadores.

## PROCESO DE PRIVATIZACIÓN

### Nuevos operadores y productividad

Como parte del proceso de privatización del puerto, iniciado en octubre del 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregó en julio del 2006, mediante un concurso público internacional, la concesión de la parte sur del Callao a la empresa DP World Callao por un periodo de 30 años. La iniciativa comprendió la construcción de un nuevo terminal especializado en contenedores con un frente de atraque de 650 metros, una profundidad de 14 metros y zona de respaldo de 220.000 metros cuadrados.

El nuevo operador inició sus funciones en mayo del 2010 en un sitio de atraque y un mes después puso en marcha un segundo sitio. Su proyecto considera una posible ampliación de 310 metros de frente de atraque, la incorporación de tres nuevas grúas pórtico Post-Panamax —que se sumarían a las otras seis que ya posee— y 140.000 metros cuadrados adicionales, en función de la tasa de ocupación de los muelles y los volúmenes que espera manejar en el futuro.

Según Jaime Najarro, la infraestructura y equipamiento adicional que ha integrado DP World en El Callao, permite “el ingreso de naves más grandes, que podrían, por economías de escala, ofrecer rebajas en los fletes marítimos. Asimismo, al operar con seis grúas Post Panamax pueden lograr mejoras importantes en los rendimientos operativos y menores estadías de naves en el puerto, ofreciendo ventanas de atraque fijas para que las líneas navieras puedan cumplir sus itinerarios”. Agrega que las “tasas de ocupabilidad han disminuido, pese a que el número de contenedores movilizados viene incrementándose, lo que indica que la productividad de las operaciones ha mejorado ostensiblemente”.

Por otro lado, en noviembre del 2010 se inició el proceso de concesión del Muelle Norte, con el objetivo de mejorar la

infraestructura existente para todo tipo de cargas y fomentar la competencia con el Muelle Sur en el negocio de contenedores. Este año, el grupo danés APM Terminals se adjudicó la administración del recinto y firmó el contrato que le permitirá operar por 30 años los 16 sitios de atraque que hasta la fecha eran administrados por ENAPU, con una zona de respaldo de aproximadamente 400.000 metros cuadrados.

La inversión pretende transformarlo en un terminal multipropósito para el manejo de contenedores, graneles sólidos y líquidos, cargas fraccionadas y carga rodante. De acuerdo a las estimaciones de la empresa, en su máxima capacidad podrá manejar 1.5 millones de TEUs y 9.9 millones de toneladas de carga suelta. “Si bien aún no se pueden verificar los rendimientos reales de sus próximas operaciones, los compromisos aceptados en el contrato de concesión permitirán atender a las naves con suficiente eficiencia y realizar los trabajos de construcción de infraestructura sobre los actuales muelles con cierta congestión del puerto hacia el año 2013”, dice el ejecutivo.

Con estas concesiones se pretende generar un efecto positivo en el desarrollo del puerto, a través de la reducción de los costos asociados a las operaciones portuarias y el aumento en los niveles de productividad. “Se ha observado una tendencia a la baja en las tarifas, que han tenido una significativa reducción en algunos rubros. Destaco la eliminación de los periodos de espera de las naves por sitio de atraque y la disminución de los tiempos de operación debido a los mayores rendimientos. Estos beneficios impactan directamente en los costos de las navieras y se espera que en el corto plazo puedan ser traspasados a los importadores y exportadores”.

Otro proyecto que se espera concretar en los próximos años es un terminal especializado para la exportación de concentrados de mineral. La iniciativa privada se presentó en julio del 2009 y fue adjudicada en agosto del año pasado al Consorcio Transportadora Callao, compuesto por la afiliada de Tramarsa, Santa Sofía Puertos S.A., Trafigura, Glencore, El Brocal y Chinalco. La construcción de esta nueva instalación se iniciará el segundo semestre y comenzará a operar en julio del 2013.

El recinto tendrá capacidad para mover entre 3 y 5 millones de toneladas de concentrados de zinc, cobre y plomo, atendiendo alrededor de cien naves al año. Además, podrá embarcar 2 mil toneladas por hora, contará con un sitio de atraque de 200 metros de largo y una profundidad de 14 metros, para recibir barcos Panamax de hasta 60 mil DWT. La coligada de SAAM, Tramarsa, será la operadora exclusiva de este terminal, donde aparte de la estiba, brindará servicios de remolcaje, practicaje y agenciamiento marítimo.

## TRAMARSA EN PERÚ

### Operaciones portuarias de excelencia

Pese a la entrada de nuevos competidores como DP World y APM Terminals al mercado de las actividades de estiba, desestiba y operación de terminales de contenedores en el Callao, Tramarsa

mantiene el liderazgo que ha forjado a lo largo de sus dos décadas de trayectoria en este puerto. Gracias a la diversificación de sus actividades, ha incursionado en nuevas unidades de negocio en el país, lo que le permitirá cerrar el 2011 con niveles de ventas similares a los del año pasado.

La recuperación del movimiento comercial tras la reciente crisis económica, le ha llevado a retomar los niveles de crecimiento que venía registrando hasta mediados del 2008. Las cifras anotadas el año pasado así lo reflejan: transfirió 1.787.146 toneladas de carga no contenedorizada por el puerto del Callao; movilizó 36.830 vehículos, el 53% del total que circuló por este terminal; y 1.340.963 contenedores, cifra que representa una baja respecto a años anteriores, debido a la entrada en operación de DP World.

El exitoso posicionamiento de la empresa en las actividades de operaciones marítimas y portuarias a nivel nacional y, específicamente en el Callao, obedece, a juicio de Jaime Najarro, "a un reconocimiento por parte de los clientes, autoridades, proveedores y la competencia, de nuestra capacidad de crear nuevas oportunidades de negocio en un ambiente de sana convivencia con los actores involucrados en el proceso. Asimismo, la calidad y eficiencia con la que desarrollamos nuestros servicios dejan una huella que permite la diferenciación y añade valor a nuestra propuesta".

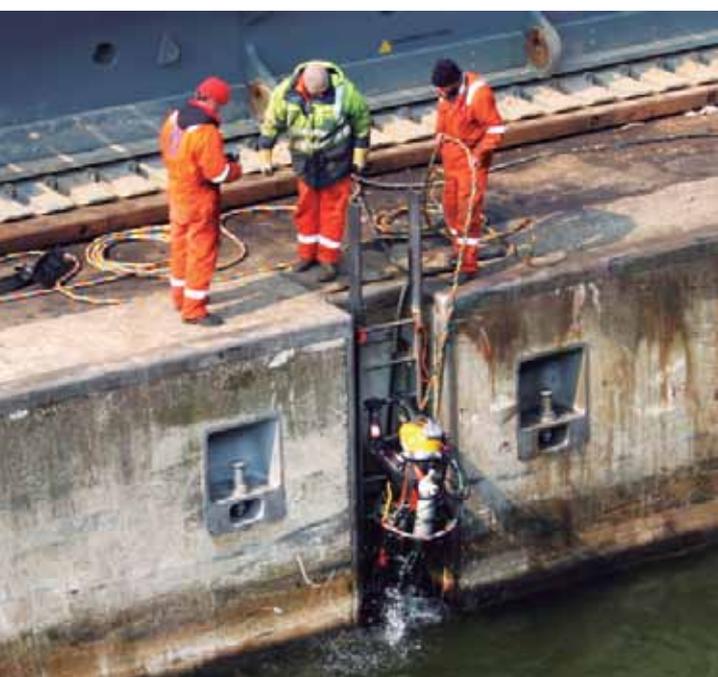
Fundada en 1990, Trabajos Marítimos S.A., Tramarsa, inició sus actividades en el Callao con operaciones de agenciamiento y estiba. Luego amplió su red atención y se posicionó en otros terminales públicos y privados de la costa peruana. Actualmente, también se encuentra presente en los puertos de Ilo, Matarani, Pisco, Chimbote, Salaverry, Paita, Supe, Punta lobitos, Talara y Bayóvar.

La empresa ofrece una variada gama de servicios, que van desde el agenciamiento marítimo hasta la operación de un terminal de contenedores y un terminal de líquidos en la ciudad de Ilo. Sin embargo, como parte de la diversificación de sus operaciones, el año pasado adquirió su primer buque tanque, llamado "BT Tramax", el cual significó una inversión de 3.5 millones de dólares y fue destinado al servicio de bunkering en el Callao. Además, desembolsó 3 millones de dólares adicionales en la compra de un Dive Support Vessel, que servirá como embarcación de apoyo para las operaciones en el off-shore.

Su flota de remolcadores está compuesta por 22 unidades distribuidas en diferentes puertos del territorio nacional, cinco de ellos fueron adquiridos recientemente, integrándose entre el 2010 y mayo de este año a la compañía. Entre las nuevas inversiones también se encuentran ocho nuevas lanchas de 360 HP, cuatro de las cuales ya están operando, mientras que las restantes serán entregadas en agosto próximo. Con esta incorporación, sumará una dotación total de 19 embarcaciones en diversos puertos de Perú.

La obtención de la certificación ISO 14001:2004 en su Terminal de Líquidos TRAMARSA, TLT, ubicado en la ciudad de Ilo, es otro logro de la compañía en el último tiempo. El gerente de Operaciones Regulares de Tramarsa señala que con este reconocimiento "la empresa ha dado un gran paso en la mejora de su gestión ambiental, lo que nos ha servido para sensibilizar a nuestros colaboradores sobre esta problemática y la necesidad de operar de manera limpia y responsable".

Para este año, aunque la irrupción de nuevos operadores provocará efectos en algunas de sus áreas, pretenden enfrentar los desafíos que se avecinan en este importante terminal con la incorporación del buque tanque para la prestación de servicios de bunkering, el desarrollo de la unidad de tareas marítimas a través del negocio offshore a plataformas petroleras, y la adjudicación de servicios logísticos para el tendido de tuberías de la planta de tratamiento de aguas residuales La Taboada, en el Callao, un puerto que es considerado la puerta de entrada a Perú y al resto del continente.



# SPREADERS SEMI AUTOMÁTICOS

## Mayor Tecnología y seguridad

La creación de innovadores equipos para los puertos de Chacabuco y Punta Arenas mejoró los niveles de seguridad y eficiencia en las operaciones portuarias de SAAM en el extremo sur de Chile.

Un nuevo paso adelante en la adopción de tecnologías y en la reducción de accidentes entre los trabajadores dio la compañía con la fabricación de spreaders semi automáticos, estructuras metálicas especialmente diseñadas para la transferencia —embarque y descarga— de contenedores de 20 y 40 pies.

La iniciativa surgió al interior de SAAM debido a la inquietud de innovar en las faenas portuarias para mejorar la seguridad de los trabajos en los puertos con más riesgosa operación, mientras que el diseño, ingeniería y construcción de este sistema se realizó en conjunto con un proveedor de equipamiento portuario de la Quinta Región.

Estos modernos elementos se utilizan para manipular contenedores en barcos o puertos que no poseen grúas Gantry; se conectan al gancho de las grúas de la nave y son accionados a distancia por un telecomando inalámbrico. Cuentan en cada esquina con un estrobo de acero con sus respectivas gasas o guardacabos y dos argollas para insertar en el gancho de la maniobra del buque.

Su estructura de acero es totalmente soldada, con una sección central soportada por dos voladizos. Además, en cada una de sus cuatro esquinas posee un twist-lock —o sistema de enganche— que sirve para ajustar el spreader a las esquinas superiores de cada lado del contenedor.

Entre sus principales componentes destacan, entre otros elementos, su sistema neumático de apertura y cierre; y sus



*Maniobra mediante nivelays.*



*Izamiento del spreader.*

flippers retractiles, que corresponden a planchas de acero de accionamiento automático, ubicadas en el extremo del spreader y cuya finalidad es servir de tope o limitador de recorrido durante la fase de aproximación del spreader al contenedor.

## REDUCCIÓN DE RIESGOS

### Operaciones eficientes

Para Álvaro Trincado, jefe del Área Equipos de SAAM, la principal ventaja de estos dispositivos semiautomáticos es que el sistema de cierre y apertura de los twist-lock es controlado a distancia mediante un control remoto, mientras que “los antiguos spreaders debían ser operados manualmente para cerrar o abrir estos aparatos, por lo tanto, los trabajadores debían subir sobre los contenedores para realizar esta operación, existiendo el peligro de posibles accidentes”.

Con el desarrollo de este sistema “no sólo se ha conseguido aumentar las medidas de protección para las personas, puntualmente en la descarga y embarque de contenedores”, explica Álvaro Trincado, sino que además, “se ha mejorado la eficiencia de los procesos asociados a estas faenas”.

Por el momento, esta nueva tecnología está funcionando en los puertos de Chacabuco y Punta Arenas, donde las adversas condiciones climáticas, especialmente en invierno, hacen más riesgosas las maniobras portuarias.

# VALPARAÍSO ES... VALPARAÍSO

Por Patricia Štambuk N.

¿Cómo hacer un retrato fugaz de tan compleja pieza urbana y humana? Este puerto es ciudad vieja, llena de glorias, tragedias y primicias de un mundo antiguo y presente. Genial, inspiradora, única, colorida y poética para unos; sucia, hedionda, caótica y azarosa para otros. Y por sobre toda opinión y duda, su título mayor campea de cerro a mar: ciudad patrimonial de la Humanidad, como tantas otras joyas de nuestra América.

Más que su interesante plan -como se nombra al llano robado al mar al pie de los acantilados-, a Valparaíso lo definen sus cerros. Desde que este caserío se convirtió en el gran balcón marino de Chile, ricos y pobres, pero sobre todo pobres, se elevaron por sus faldas como volantines. Y mientras más pobres, más arriba.

Por los barrios donde vive el vendedor de *motemei*, que baja por largas escaleras y angostos pasajes a vender su maíz húmedo a la luz de los faroles; allí, por la empinada población donde la calle arcillosa es un resfaldón en el invierno, la vista es espléndida y el mar domina e impone su peso: por esas aguas llegaron piratas, balleneros, comerciantes, extranjeros, artistas, exploradores, cronistas y maestros.

Hoy sigue siendo un gran puerto donde se asoman, sin pausa, barcos que traen autos o se llevan la fruta chilena, portacontenedores, petroleros, cruceros de lujo, pesqueros y yates de marinos errantes, en amable

convivencia con buques de la Armada y coloridas lanchas para el paseo dominguero.

Y porque es puerto, es bohemio. Pero en sus viejos bares de largas barras y repisas repletas de cachivaches, ya no hay marineros europeos ni choros del puerto junto a un vaso de ron o de ginebra, sino jóvenes estudiantes que viven con frenesí de vampiros la *movida* porteña.

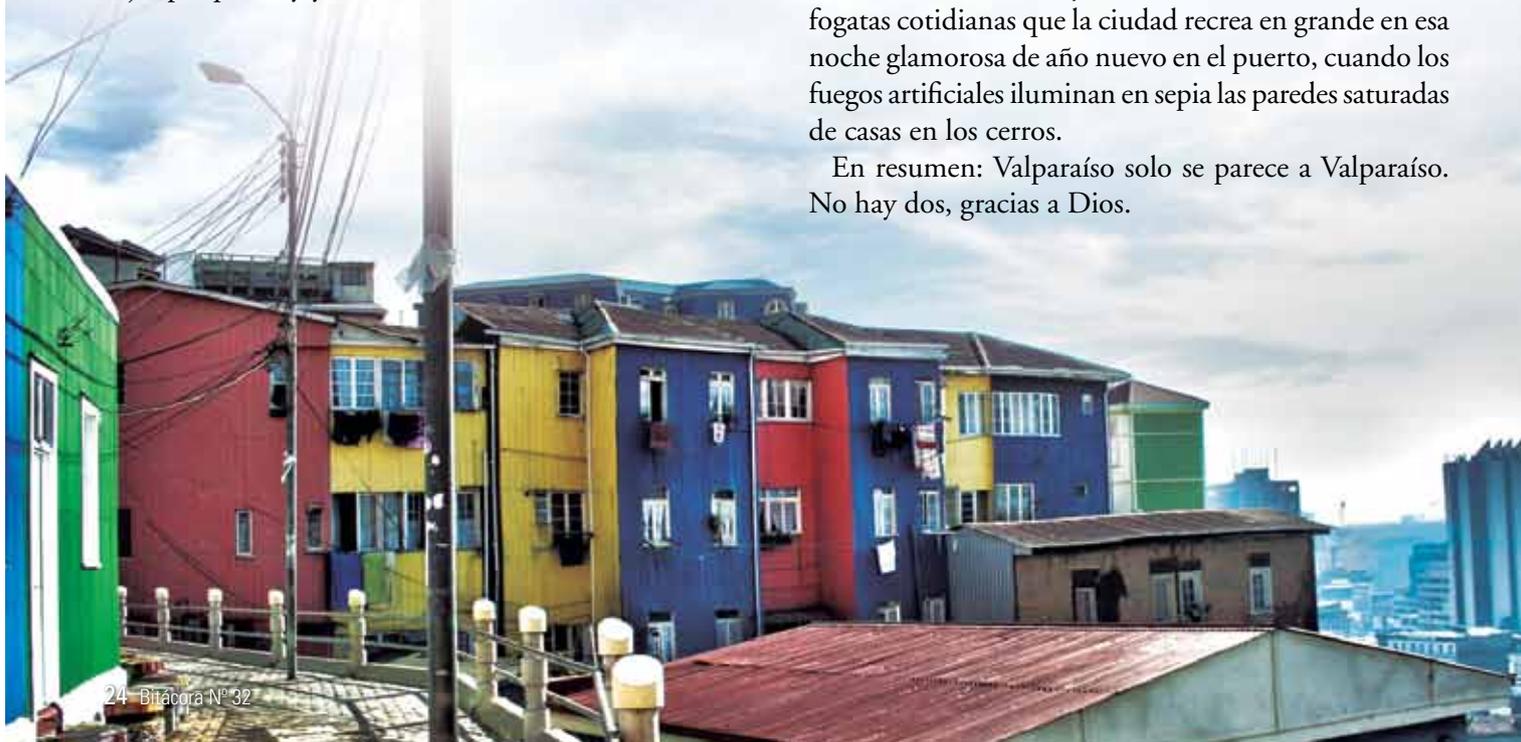
Ni un vecino nuevo, sin embargo, se ha hecho notar tanto y tan poco como el enorme Gulliver de cemento, el Congreso. Otros invitados *super* y *multi* arrasaron con los boliches del abuelo extranjero y hasta una iglesia y un antiguo teatro se desplomaron en la memoria urbana. A la evocativa calle Serrano, un escape de gas la dejó como una anciana sin dientes.

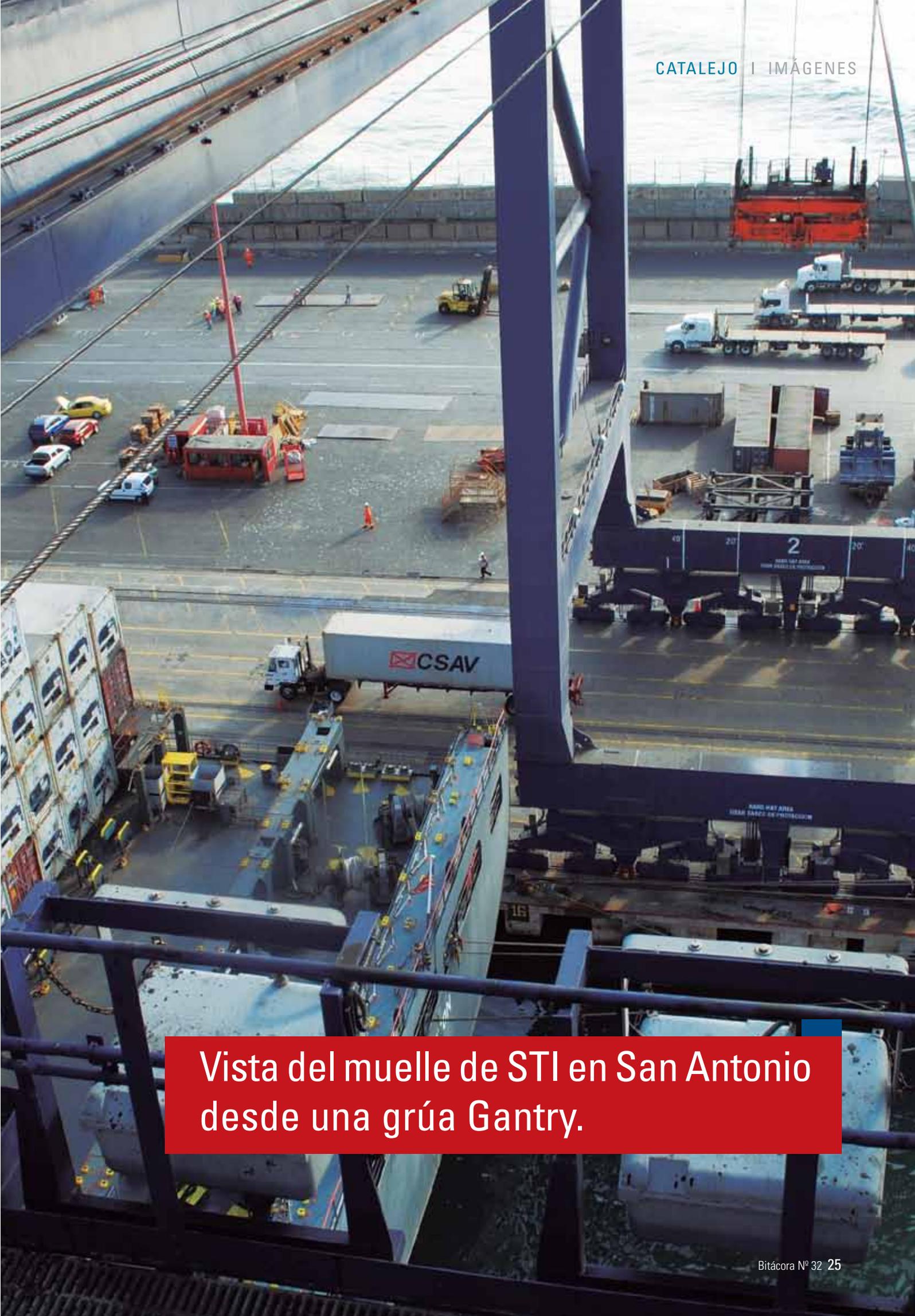
Perviven, sin embargo, la tertulia popular de la plaza Victoria, los personajes callejeros, los cantantes de pueblo y los menesterosos en la plaza Echaurren, zona tradicional del cariño breve, de los fiambres alemanes, puestos de pescado fresco y tiendas con platos de fierro enlozado. También siguen en la escena porteña los incendios, ese ulular de sirenas, crepitar de maderas secas, lluvia de cenizas y cielos de fin de mundo. Son las fogatas cotidianas que la ciudad recrea en grande en esa noche glamorosa de año nuevo en el puerto, cuando los fuegos artificiales iluminan en sepia las paredes saturadas de casas en los cerros.

En resumen: Valparaíso solo se parece a Valparaíso. No hay dos, gracias a Dios.

CHILE

Océano Pacífico

VALPARAÍSO  
Santiago



Vista del muelle de STI en San Antonio desde una grúa Gantry.



*ALLI DONDE NOS NECESITE*

