



El primer lanzamiento de Asmar post 27/F



www.maritimoportuario.cl • Edición N°069 - Marzo - Abril 2014

Armasur, al
abordaje del
capital humano

Pág. 25

Valparaíso, en
pos del desarrollo
sustentable

Pág. 04

Chile,
¿HUB
portuario?

Pág. 34

Los desafíos
pendientes de
Rapa Nui

Pág. 18



Agencias Marítimas Agental Ltda.



BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

Oficina Iquique
Sotomayor 625 of. 612, Iquique.
Región de Tarapacá.
Teléfono: +56- 57- 510 867
Fax: +56- 57- 510 866
E-mail: agentiqq@agental.cl

Oficina Antofagasta
Av. Manuel Antonio Matta 1839, Piso 6 Of. 601-D , Edificio Obelisco.
Región de Antofagasta.
Teléfonos: +56- 55- 569710. +56- 55- 569711
Fax: +56- 55- 493 644
Email: agentanf@agental.cl

Oficina Valparaíso
Almirante Señoret 70 Of. 25, Edificio Capitanía. Valparaíso.
Región de Valparaíso.
Teléfonos: +56- 32 - 2221617. +56- 32 - 2597631
Fax: +56- 32- 259 3554
E-mail: agentvap@agental.cl

Oficina Concepción
Alonso Ovalle 80, Lomas de San Andrés.
Concepción. Región BíoBío.
Teléfonos: +56 - 41- 2480635. +56 - 41- 2483012
E-mail: agenttho@agental.cl

Oficina Tocopilla
Polícarpo Toro 0277, Villa Las Rocas, Tocopilla.
Región de Antofagasta.
Teléfonos: +56- 55- 813 006. +56- 55- 815 414
Fax: +56- 55- 813 099
E-mail: agenttoc@agental.cl

Oficina Quintero
Pasaje Ida Schubert 959, Quintero.
Región de Valparaíso.
Teléfono: +56- 32- 293 4526
E-mail: agentqtr@agental.cl

Oficina San Antonio
Av. Barros Luco 1550 B, Sector Barrancas.
San Antonio. Región de Valparaíso.
Teléfono: +56- 35- 223 3605
Fax: +56- 35 - 223 2697
E-mail: agentsai@agental.cl

Oficinas Puerto Montt - Chacabuco
Angelmo 2187- Puerto Montt, X Región.
Recinto Portuario S/N - Chacabuco, XI Región.
Teléfonos: +56 - 65- 270 728 / 67- 351 151
E-mail: agemar@agemar.cl / agemaruco@agemar.cl

Agencias Marítimas Agental Ltda.

Dirección: Av. Vitacura 2939, piso 20. Edif. Millenium. Las Condes.
Pagina Web: www.agental.cl - Fonos: +56- 2-3373800

NUESTRA MISION

Informar y ser un apoyo seguro para el desarrollo de la industria marítima portuaria, para así fortalecer efectivamente al comercio exterior de Chile en este mundo globalizado.

04 Valparaíso, en pos del desarrollo sustentable



11 El lanzamiento del "Marinero Fuentealba"



34 Chile, ¿HUB portuario?



18 Los desafíos pendientes de Rapa Nui



03
Editorial

14
IST y mutual alemana firman acuerdo de reciprocidad

16
Destacados

25
ARMASUR: Convicción y abordaje del capital humano

28
Cruceros

30
Historias de Mar:
"Baile Da Ilha Fiscal", 1889

32
RSE: Sistema portuario colabora con damnificados de incendio

40
Van y Vienen

41
Estadísticas Portuarias

Fotografía: Gentileza Directemar



Director
Marítimo Portuario
Oscar Díaz - Pinto Ch.

Gerente de Comunicaciones
Macarena González U.

Gerente Comercial
Nicolás Díaz - Pinto A.

Consejeros Editoriales
Rodolfo García S.
Ernesto Jaque R.
Andrés Rengifo B.

Subgerente de Admin. y Finanzas
Eduardo González G.

Director de Arte
Adrián Bettini Y.

Suscripciones
Elizabeth Silva E.

Servicios Administrativos
Luis Mendoza

Preimpresión e Impresión
Salesianos Impresores S.A.

Envíe sus comentarios y sugerencias:
mgonzalez@maritimoportuario.cl

Casa Editora: Marítimo Portuario Ltda.

Los Militares 5885, Of. 205,
Las Condes, Santiago.
Tel.: (56-2) 2896 3340

Oficinas en la Región de Valparaíso

Uno Poniente 123, Oficina 601,
Viña del Mar, Región de Valparaíso.
Tel.: (56-32) 215 7121

Suscripciones por 6 ejemplares (1 año)

En Chile
Anual \$ 32.000
Dos años \$ 52.000
Estudiantes \$ 28.000
Valor cada ejemplar \$ 6.000

Al exterior (envío aéreo incluido)
South America Other Countries
1 año US\$ 122 US\$ 154
2 años US\$ 154 US\$ 220

N°69 Marzo/Abril 2014
ISSN 0717-5507



www.maritimoportuario.cl

AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento
Portuario



Lanchas y
Remolcadores



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



Bunkering



www.agunsa.com




Planificación de las inversiones portuarias en un país sísmico

En la presentación de un documento editado por el Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo (PNUD Chile) titulado “Recuperación y Reconstrucción Post Desastre”, se indica que luego de la ocurrencia de catástrofes naturales como lluvias, huracanes, tsunamis o terremotos, *“la reconstrucción es frecuentemente conceptualizada y diseñada para que un país regrese a las condiciones de desarrollo normal, de las que disfrutaba antes del desastre. A menudo, esto lleva a la reconstrucción de las condiciones de riesgo existentes previo al desastre, preparando así el terreno para futuros desastres y posiblemente contribuyendo al incremento de los niveles de deuda del país gracias a los enormes préstamos para la reconstrucción. De manera similar, durante la brecha, la gente comienza a recuperarse espontáneamente, reconstruyendo y reproduciendo incluso condiciones más tendientes al riesgo que aquellas que existían antes de que ocurriera el desastre”*. Lo anterior pareciera particularmente válido para naciones en desarrollo como la nuestra y, a la luz de lo sucedido tras el terremoto acaecido a comienzos de año en la zona norte del país, que dañó las instalaciones del Puerto de Iquique (el que se terminó de construir en 1932), que de cuatro sitios operativos quedó solamente con dos, y al más reciente incendio que afectó a varios cerros de Valparaíso, un diagnóstico muy certero.

Chile no sufre habitualmente huracanes, tornados o tormentas de nieve. Pero dada su situación geográfica, los terremotos son parte de la agenda-país. Producto de esta condición insoslayable, las empresas constructoras han sabido desarrollar tecnologías de primer nivel, incorporando características anti-sísmicas no sólo a los edificios de gran altura, sino que a las obras públicas de infraestructura vial, como puentes, carreteras, pasos fronterizos, obras hidráulicas y por supuesto, a los terminales portuarios y aéreo portuarios. De hecho, el nuevo modelo de concesiones de frentes de atraque ha incluido considerar levantar frentes que sean anti-sísmicos. Eso sí, hay que tener en consideración que parte importante de la infraestructura portuaria existente en el país y que todavía presta servicios data de 50 o 100 años, lapso en el que la ingeniería antisísmica ha mejorado mucho.

Esa es la razón principal del por qué a la fecha, permanecen en funcionamiento antiguos terminales que no presentan condiciones óptimas para resistir en forma adecuada movimientos sísmicos de grandes dimensiones. A lo anterior, debe sumarse que producto de la modernización de la industria naviera que tiende a utilizar barcos de gran envergadura, éstos no puedan ser atendidos en gran parte de esos frentes que tienen menores proporciones.

En nuestra retina todavía están presentes los daños que registró el Puerto de San Antonio tras el terremoto de 1985. En este sentido, cobra mucha relevancia la cuestión de los seguros contemplados para las actuales instalaciones, más la planificación portuaria ante escenarios de riesgos, siempre presentes en nuestra historia. Ante daños de estas características registrados en terminales portuarios nacionales los que ciertamente ponen en peligro a la cadena de valor de nuestro comercio exterior, la competitividad de nuestros frentes de atraque y el intercambio de mercancías, la gran interrogante que surge es: ¿reconstruir lo dañado para que todo vuelva a ser como antes o aprovechar lo sucedido para introducir una re-ingeniería total a la vista del creciente movimiento de carga vía marítima? La pregunta no parece tener una respuesta absoluta, toda vez que estos proyectos involucran inversiones por montos relevantes de recursos. No obstante, un siniestro puede convertirse en una muy buena oportunidad para planificar estas inversiones que requieren plazos no menores para cristalizarse. Tal como indica el informe de PNUD Chile, quizá lo más importante radique en *“planificar lo que será la recuperación antes de que el desastre ocurra. Es decir que se puede anticipar y preparar a la institucionalidad nacional, regional y local, y a la ciudadanía; prever anticipadamente las políticas, mecanismos e instrumentos y formular orientaciones, realizar acuerdos y arreglos institucionales para que se desarrolle de manera oportuna y eficaz un proceso de recuperación pos desastre, para que haya una articulación adecuada entre la atención de la emergencia y la recuperación y para que ésta sea sostenible y no reproduzca el riesgo”*. 



VALPARAÍSO, EN POS DEL DESARROLLO SUSTENTABLE

INVITADOS NACIONALES E INTERNACIONALES REFLEXIONARON SOBRE LA SUSTENTABILIDAD PORTUARIA EN SUS DIMENSIONES ECONÓMICA, AMBIENTAL Y SOCIAL, BUSCANDO DE ESTA FORMA REFORZAR LA VINCULACIÓN ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD.

Con la asistencia de más de 200 personas y la ponencia de expertos nacionales e internacionales, se realizó el seminario "Valparaíso, Puerto Sustentable", el cual buscó reflexionar en torno a la sustentabilidad de la industria marítimo y portuaria en términos económicos, ambientales y sociales.

En este marco, el director del Programa de Derecho del Mar de la PUCV, Osvaldo Urrutia; el profesor de Derecho Administrativo y Ambiental de la Escuela de Derecho de la PUCV, Jorge Bermúdez; el director de la Empresa Portuaria Valparaíso y profesor de la Escuela de Economía de la Universidad Adolfo Ibáñez, León Cohen; y el presidente de la Comisión Federal Marítima (FMC, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos, ex director del Puerto de Long Beach, California (EE.UU.) y experto internacional, Mario Cordero, conversaron sobre los desafíos futuros de la industria portuaria y las experiencias internacionales que han tenido éxito en su desarrollo conjunto con su respectiva ciudad.

Para uno de los expositores, León Cohen, este tipo de actividades "logran reunir al puerto y a la academia desde dos ámbitos distintos, bajo una mirada común de futuro y su esfuerzo por dar un impulso sustentable a la región y a la ciudad de Valparaíso".

Valor del diálogo con stakeholders

Durante su exposición, el experto internacional Mario Cordero comentó que "éste es un tema que se está hablando a nivel mundial, donde la opinión tanto de la industria como de la ciudadanía es importante. Y la experiencia



internacional comprobó que se puede tener un puerto que se desarrolle desde el punto de vista económico y, al mismo tiempo, ser un beneficio para la comunidad". Además, planteó que lo importante es conocer y comunicarse con los stakeholders (grupos de interés), "pues es muy importante conocer la opinión de los involucrados, como la industria y los actores de la comunidad. Considero que esto es un diálogo que se está viendo a escala mundial, tanto en los puertos de Asia, en EE.UU. y en Europa. Toda vez que es un diálogo necesario y fundamental para el desarrollo del puerto mismo".

Porque conocemos el valor de estar bien informado

LITORALPRESS Monitoreo y análisis de medios | Teléfono : (56-2) 287 37 600 | www.litoralpress.cl



Por su parte, el Seremi de Economía, Omar Morales, indicó que *“el puerto más importante del país tiene un tremendo desafío, el cual tiene directa relación con el desarrollo económico nacional: que es tener un diálogo que permita avanzar en temas de fondo, tal como el asunto de cómo unimos el crecimiento portuario con el de la ciudad, puesto que no están separados, sino que están íntimamente ligados donde los factores económicos de desarrollo local tienen un vínculo con el desarrollo nacional, pero ello en concordancia con las normas ambientales. Y ahí es necesario escuchar lo que la ciudadanía tiene que decir. Para desarrollar los proyectos necesarios para el desarrollo del país, pero donde también es fundamental tomar en cuenta los márgenes de sustentabilidad y el cuidado del medio ambiente que el país requiere”*.

El gerente general de Puerto Valparaíso, Harald Jaeger, aseguró que *“nuestro puerto hoy enfrenta el desafío de crecer y consolidarse, pero ese crecimiento –a través de la ejecución de su plan maestro–, debe tener en consideración a la ciudad, a sus diversos actores y a la comunidad, mediante una mirada sustentable. La universidad es parte de esa ciudad viva, de ese vínculo que se establece entre su actividad productiva más relevante y sus habitantes, lo que queda formalizado en este vínculo. Es decir, el puerto integrado con la urbe es también parte del desarrollo portuario”*.

Agregó Jaeger que *“si bien con el puerto de Valparaíso todos entendemos que tiene que crecer y desarrollarse, y hoy todos estamos convencidos que ello debe darse dentro de un marco sustentable. Para ese efecto, debemos trabajar las variables que se conocen como medio ambiente. Además, hay que tener en cuenta que en esta ciudad la sustentabilidad cobra una expresión muy fuerte y poderosa en lo urbano y en la participación social. Valparaíso ha sido una ciudad innovadora en muchos sentidos y en particular en esto. Ahora, estamos poniendo en práctica una forma de participar y de incorporarnos, lo que naturalmente también considera los procesos ya realizados. Lo que hoy día nos convoca es poder materializar ciertos proyectos que ya han sido parte de la discusión e información ciudadana. Lo más importante es que Valparaíso tiene muchas oportunidades en el futuro. Y por eso los proyectos portuarios que se efectúen deben ser proyectos de la ciudad. Si no se hacen y desarrollan bajo esa condicionante, el puerto no va a poder seguir expandiéndose”*.



Diseño integral de Webs **MULTIPLATAFORMA** (Responsive design)



15 años de experiencia en el diseño corporativo, contamos con los últimos avances para el diseño de sitios web ajustados a cada necesidad.

Algunos de nuestros clientes:

BE S&ALCO S.A.

INTEGRAL

LCD



METRO

PAZ

Telcel

ENAP

sura





potenciarnos tanto como un referente regional y nacional en temas vinculados con el estudio del Derecho del Mar, océanos, puerto, ciudad, borde costero y aspectos ambientales, entre otros. Este seminario es una instancia para hacer desde la academia, y convertirnos así en una instancia de discusión para la ciudad, un espacio que ofrezca un análisis relevante de los proyectos que tiene en carpeta Puerto Valparaíso, y así generar un diálogo y un debate con los estudiantes, los otros actores, la comunidad, y que todo ello se proyecte hacia un resultado a mediano y largo plazo”.

Cabe destacar que el seminario se enmarca en el convenio entre ambas instituciones firmado en diciembre de 2013, y que estableció bases generales de colaboración entre la PUCV y PV en materias del ámbito portuario, extensión, de capacitación, formación de personas, investigación y desarrollo.

El convenio de colaboración

La firma de este convenio, enfocado especialmente hacia proyectos vinculados con la actividad portuaria, responde a un viejo anhelo de ambas entidades, expresado por el presidente de Puerto Valparaíso, Mikel Uriarte, y por el rector de la PUCV, Claudio Elórtegui, durante la organización de un seminario sobre ciudades-puerto, realizado en octubre de 2013, y que se convirtió en el impulso definitivo para formalizar esta suma de voluntades.

En la ocasión, el rector de la PUCV valoró la concreción formal de lazos entre dos instituciones señeras para la comuna. *“La PUCV y Puerto Valparaíso, desde dos ámbitos distintos, tienen en común una mirada de futuro, buscando dar un impulso a la región y a la ciudad de Valparaíso. Con este acuerdo se suman esfuerzos, aportando cada una desde su vocación, lo mejor de sí, trabajando en ámbitos académicos, portuarios, de investigación, tecnología, formación de personas y extensión, entre otras áreas”*, recalcó el profesor Elórtegui.

Asimismo, junto con agradecer la confianza de Puerto Valparaíso, añadió que ambas instituciones vienen trabajando juntas desde hace varios años y en distintos ámbitos, en los que la PUCV *“aporta su bagaje académico y se enriquece también con el trabajo en una realidad concreta, compleja y desafiante, como es la portuaria-marítima”*.

Finalmente, el académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Osvaldo Urrutia, comentó que con este seminario *“esperamos generar un espacio de debate, siendo transparentes tanto con la comunidad como con los estudiantes, y que eso se proyecte en un resultado a mediano y largo plazo, y que la ciudadanía se sienta integrada y que puede participar desde la universidad con los actores relevantes involucrados en este tema”*.

Urrutia explicó que *“nuestro programa que es un centro jurídico, busca a través de esta alianza estratégica con el Puerto, sostener una rica instancia de debate, puesto que dentro de la ciudad tanto nuestra universidad como el puerto son actores relevantes y, en ese marco, buscamos*



Mario Cordero y la FMC

Hijo de padres mexicanos y nacionalizado estadounidense, Mario Cordero es uno de los cinco comisionados elegidos por el Presidente de EE.UU. (sujeto a confirmación por el Senado norteamericano) de la FMC. Esta última es una agencia regulatoria independiente responsable por regular el transporte marítimo que sirve al comercio exterior en Estados Unidos. En este sentido, a la FMC le cabe un rol activo en fiscalizar y velar por la existencia de un sistema regulatorio que proteja la competencia, el comercio, y a exportadores e importadores de EE.UU.; mientras que a la vez minimiza la intervención del gobierno y los costos regulatorios. La FMC licencia y regula a los intermediarios de transporte marítimo, que incluye a los agentes de carga marítima y a los que no operen con buques (NVOCC). Antes de su nombramiento en la FMC, Cordero se desempeñó como Comisionado de la Comisión del Puerto de Long Beach Harbor durante ocho años. Long Beach es el segundo puerto de contenedores más grande de EE.UU., con su vecino inmediato, el Puerto de Los Ángeles, que es el mayor complejo portuario en el hemisferio occidental.

ÚNETE AL NUEVO SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO DE VALPARAÍSO



SILOGPORT

SISTEMA LOGÍSTICO PORTUARIO

BENEFICIOS

- Maximización y transparencia del flujo de los cargamentos dentro y fuera del puerto.
- Anticipación de la demanda de servicios logísticos, planificando la oferta y disponibilidad de recursos.
- Flujo en el traslado físico de los cargamentos, optimizando el uso de la infraestructura existente.
- Digitalización del traslado físico de los cargamentos con su transacción documental.
- Reducción de los tiempos manuales, presenciales y la re-digitación de datos.
- Optimización de las comunicaciones eliminando los tiempos tecnológicos en la comunidad logística-portuaria.

SE PARTE DE LA NUEVA FORMA DE GESTIONAR
LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS DEL COMERCIO EXTERIOR EN CHILE

silogport@puertovalparaiso.cl
puertovalparaiso.cl
en contacto: Puerto@puertovalparaiso.cl





Por su parte, Harald Jaeger compartió su “orgullo” con motivo de la concreción del acuerdo entre dos de las instituciones más importantes en el desarrollo de la ciudad. *“Es motivo de orgullo estrechar lazos y proyectar una serie de actividades conjuntas con la PUCV, un actor preponderante para la comuna”*, señaló.

Agregó que la firma de este convenio *“es de gran relevancia para una ciudad como Valparaíso, cuyo pasado, presente y futuro están íntimamente ligados a su condición de puerto, pero también a una de sus ‘industrias’ más relevantes, como es la del conocimiento. Aquí se unen formalmente la universidad más importante con el sector productivo más significativo para la ciudad, sumando voluntades para trabajar por el futuro de Valparaíso”*, indicó.

La vinculación entre la casa de estudios y PV tendrá un especial énfasis a través del programa de Derecho del Mar, de la Facultad de Derecho de la PUCV, entidades ya han trabajado en diversos seminarios y actividades, y que se acentuará durante 2014, mediante actividades de investigación y aplicación jurídica. 📖

"Marinero Fuentealba":



SE PREPARA PARA CUMPLIR LABORES DE SALVAGUARDAR LA VIDA HUMANA EN EL MAR

SALVAGUARDAR LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y PROTEGER LA ZONA ECONÓMICA MÁS AUSTRAL DEL TERRITORIO NACIONAL SERÁN PARTE DE LAS FUNCIONES QUE DEBERÁ CUMPLIR LA NUEVA UNIDAD A FLOTE DE TIPO OPV 083 "MARINERO FUENTEALBA", FIEL AL LEGADO DE QUIEN LE HEREDA SU NOMBRE.

Tras los efectos del maremoto de 2010, ASMAR Talcahuano, el 3 de abril celebró el bautizo y lanzamiento al mar de la primera nave construida íntegramente en sus Astilleros, siendo testimonio del compromiso institucional por recuperar las capacidades operativas de sus astilleros. En la ocasión, el Director de los Astilleros de la Armada de Chile, Contraalmirante Andrés Fonzo Morán, destacó la ceremonia como un hito en la historia del organismo, ya que tras los devastadores efectos del maremoto de 2010 la Institución no había desarrollado un proyecto de similares dimensiones, ya que su ejecución implica partir desde la primera pieza hasta el último detalle. Una construcción que, a juicio del

Almirante Fonzo, es la máxima expresión de la confianza de la Armada de Chile en ASMAR, refrendado en el contrato suscrito el 27 de diciembre de 2011.

La ceremonia contó con la presencia del Ministro de Defensa, Jorge Burgos Varela, del Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Enrique Larrañaga Martín, Oficiales Generales, Oficiales Superiores, representantes de Ejército, Carabineros de Chile, parlamentarios, delegaciones de las Armadas participantes de la regata "Velas Latinoamericanas" y representantes de empresas del ámbito marítimo.



La nueva unidad a flote posee capacidades constructivas que la diferencian y distinguen de las unidades precedentes, ya que cuenta con mejoras tanto en el material de su construcción, integración de sistemas, las que serán potenciadas una vez que la unidad se encuentre a flote, teniendo como plazo para su comisionamiento el segundo semestre del año.

Por su parte, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Vicealmirante Humberto Ramírez Navarro, resaltó el ejemplo de vida de quien da nombre a la nueva Unidad y que recuerda y honra a un héroe en tiempos de paz, al Marinero Mario Fuentealba Recabarren, *"formado en la Escuela de altivos marineros en Isla Quiriquina, cuya figura tiene un significado especial para la Armada de Chile, ya que es el único miembro de la Armada y de las demás ramas de las Fuerzas Armadas, que ha recibido dos Distinciones al Valor, lo que demuestra su temple y espíritu de héroe"* destacó el Almirante Ramírez.

Al momento de señalar el valor que tiene para la Armada la incorporación del OPV "Marinero Fuentealba" el Almirante Ramírez precisó que *"viene a contribuir en esta inmensa tarea de seguridad, presencia, fiscalización y vigilancia en la zona sur austral del país, correspondiente a la jurisdicción*

de la Comandancia en Jefe de la III Zona Naval"; área que representa un permanente desafío en la salvaguarda de la vida humana en el mar y en lo concerniente al incremento de los intereses marítimos regionales, tanto en la proyección y desarrollo de la acuicultura desde las regiones de los Ríos y de los Lagos a la de Magallanes, como de polos energéticos y mineros, basado en la extracción del gas y ahora del carbón, y su traslado vía marítima al centro y norte del país, a lo que se adiciona, un tremendo potencial turístico.

El Almirante Ramírez reconoció públicamente al Astillero y Maestranzas de la Armada en la persona de su Director el Contralmirante Andrés Fonzo Moran y a través de él, a todos los que han participado en esta obra de construcción naval, que objetiviza la recuperación de las capacidades estratégicas, desde el estado de ruina en que quedó, después del 27/F de 2010.

El Director General señaló que *"estamos seguros, que esta moderna unidad y su selecta dotación, estará presta a custodiar nuestros mares y riquezas, sin claudicar en la salvaguarda de la vida humana en el mar, de tantos navegantes, que cada vez en mayor número se aventuran en esos remotos y gélidos mares australes, tal como lo selló con su vida el Marinero Mario Fuentealba Recabarren"*.

Posteriormente, se realizó la bendición de buque y el tradicional bautizo de la Unidad a cargo de su madrina, la Sra. Patricia Corsen de González, quien tras deseárselo viento a un largo, procedió al lanzamiento de la tradicional redoma de champaña, liberándose la unidad de sus espías para ir en procura de las aguas del Pacífico en medio de la algarabía de los cientos de trabajadores de ASMAR e invitados especiales a la ocasión.

La emoción de la familia a flor de piel

Sin lugar a dudas que para un grupo de ilustres invitados la ceremonia revestía un significado especial. Así lo hizo sentir el hijo que sobrevive al Suboficial Mayor Mario Fuentealba, y que lleva su mismo nombre, quien agradeció la decisión adoptada por la Armada de destacar el ejemplo de vida de su padre.

Al momento de ser requerido por los medios de comunicación presentes, Mario Fuentealba Sandoval expresó su profunda emoción por el reconocimiento que la Institución hace a la memoria de su padre cuyo ejemplo trasciende a todas las áreas del quehacer de la vida humana, por su abnegación, profesionalismo, solidaridad y entrega.

La nueva unidad ejecutada en el marco del Plan Danubio, estará en condiciones de entrar al servicio durante el segundo semestre del presente año, sumándose así al eficiente trabajo que desarrollan las dos unidades predecesoras "Piloto Pardo" y "Comandante Toro".

¿Quién fue el Marinero Fuentealba?

Nacido en Talcahuano en 1943, Mario Fuentealba Recabarren ingresó a los 15 años a la Escuela de Grumetes, donde destacó por su espíritu de cuerpo y compañerismo. Ingresó al servicio con el grado de Grumete el 1º de abril de 1960. Fue destinado al crucero "O'Higgins". En 1961 fue ascendido a Marinero 2º, cumpliendo transbordo al remolcador de alta mar "Huemul", que viajaba entre la Isla Quiriquina y el Molo 500 en la base Naval de Talcahuano.

Su espíritu de héroe fue demostrado una fría noche de invierno cuando el viejo remolcador surcaba las aguas de la bahía de Concepción. Por efecto del fuerte oleaje, un sargento de la Armada cayó al mar. El Marinero Fuentealba instantáneamente se lanzó al rescate. Esta acción le valió el reconocimiento, recibiendo la medalla "Al Valor" en noviembre de 1961.

En 1963, volvió a la Escuela de Grumetes para cursar la Especialidad de Maniobras. Al obtener el Primer Lugar de su Curso, fue premiado con un transbordo al Buque Escuela "Esmeralda" en 1964. Ese mismo año fue ascendido a Marinero 1º.

En 1965 fue destinado al patrullero "Leucotón", que mientras se dirigía de Talcahuano a Chiloé a cumplir una comisión de reencendido de faros, fue sorprendido por un temporal, varando la nave en la bahía de San Pedro. Al rescate del "Leucotón" acudieron las escampavías "Janequeo" y "Cabral", pero la marejada arrojó con fuerza al "Janequeo" contra las rocas. Era el domingo 15 de agosto de 1965.


El comandante del "Leucotón" organizó una partida de salvamento de veinte hombres con todos los elementos necesarios para socorrer a sus compañeros. El primero en presentarse como voluntario fue el mariner Fuentelba, llegando a la costa con grandes esfuerzos.

Con valentía y arrojo se introdujo en la fuerte rompiente, entre remolinos y resaca. Una y otra vez cruzó las olas, poniendo a salvo a tres de sus camaradas. Intentó un cuarto rescate, tomó a su compañero lo puso a salvo, pero una ola gigante se lo llevó para siempre. Tenía 21 años de edad.

El Honorable Consejo Superior de la Defensa Nacional acordó en noviembre de 1965, otorgarle la "Estrella de Oro", en mérito de sus reiteradas demostraciones de arrojo y heroísmo. Sus restos mortales descansan en el Patio Memorial de la Escuela de Grumetes, en Talcahuano.

Wärtsilä provee soluciones al nuevo OPV Marinero Fuentealba

En el marco del lanzamiento y bautizo del tercer OPV de la Armada de Chile, "Marinero Fuentealba", el gerente comercial de la Zona Sur de Wärtsilä Chile, Bernardo Bahamondes, manifestó que *"en Wärtsilä disponemos de un departamento dedicado exclusivamente a brindar soluciones y servicios orientados al sector naval, lo que sin duda es una gran ventaja a la hora de abordar este tipo de proyectos. En este caso, proporcionamos los motores propulsores principales, correspondientes a nuestro modelo de punta Wärtsilä 26, los que se caracterizan por ser muy compactos y de gran performance, es decir, que ocupan muy poco espacio de máquina y son de alta potencia y torque. Adicionalmente, este OPV también cuenta con un innovador sistema de control llamado Unic"*.

Con la presencia de las soluciones Wärtsilä en el "Marinero Fuentealba", la compañía de origen finlandés ya suma su tercera participación en embarcaciones nuevas de esta índole para la Armada Nacional, pues anteriormente facilitó sus soluciones para los OPV "Piloto Pardo" y "Comandante Toro" y también participó en el Proyecto Oceanográfico Cabo de Hornos, con su Wärtsilä 20 (Diésel Eléctrico). *"Cabe mencionar que, las patrulleras anteriores –al igual que 'Marinero Fuentealba'– poseen los motores Wärtsilä 26, lo cual permitiría– de ser necesario– un intercambio de piezas y elementos importantes",* agregó Bahamondes. 



Bernardo Bahamondes, gerente comercial de la Zona Sur de Wärtsilä Chile y Luis Alzugaray, Account Manager de Wärtsilä Chile.



IST Y MUTUAL ALEMANA FIRMAN ACUERDO DE RECIPROCIDAD Y COOPERACIÓN

IST Y BGHW SUSCRIBIERON UN ACUERDO DE COOPERACIÓN PARA PROMOVER ACTIVIDADES DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y ENFERMEDADES PROFESIONALES.

El Instituto de Seguridad del Trabajo (IST) y la mutual alemana Berufsgenossenschaft Handel und Warendistribution (BGHW) sellaron un importante acuerdo que tiene por objetivo establecer una estrecha relación de cooperación, para promover la prevención de accidentes y enfermedades profesionales. Este documento fue firmado recientemente por el gerente general del IST, Gustavo González, y el presidente del Consejo de Administración de BGHW, Dr. Udo Schöpf.

El pacto considera un continuo intercambio de experiencia sobre el procedimiento metodológico para puntos críticos de accidentes en el sector portuario e industrias relacionadas, junto con la colaboración en seminarios y material técnico en las mismas materias.

Ambas organizaciones se comprometen también a brindar asesoría técnica, organizar reuniones técnicas en un alto nivel e información mutua sobre actividades preventivas en las operaciones portuarias, además de considerar la posibilidad de cooperación en otros ámbitos de la prevención de riesgos.

Finalmente, el acuerdo establece que IST y BGHW utilizarán la oferta de la sección internacional del rubro electricidad de la AISS, para ayudar en el establecimiento de una red internacional para la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en la electricidad del rubro portuario. 🌐



TDLC FIJÓ CONDICIONES PARA LICITACIÓN DEL FRENTE DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA

A solicitud de Empresa Portuaria Antofagasta (EPAN), el TDLC emitió el Informe que exige la Ley N° 19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal, y fijó las condiciones a las que deberá sujetarse la licitación pública de la concesión portuaria del Frente de Atraque N° 1 del puerto de Antofagasta.

El Informe estableció condiciones para resguardar la competencia en la licitación, tales como el deber de EPAN de utilizar como criterio de adjudicación el menor promedio ponderado de las tarifas por los servicios básicos (Índice de Adjudicación), debiendo desagregarse la transferencia de carga a granel entre aquellos subtipos de dicha carga cuyas características hagan necesaria, a juicio de EPAN, tal diferenciación. Además, se establecieron criterios para determinar el monto de los pagos que deba efectuar el adjudicatario a la empresa portuaria.

Asimismo, se ordenó incorporar resguardos al ejercicio de poder de mercado en la provisión de servicios portuarios, relacionados con las tarifas de los servicios portuarios básicos, estándares de calidad de servicio, reglas de prioridad en la atención de naves, deberes de información y mecanismos contractuales de control. Se estableció que EPAN podrá considerar las tarifas ofertadas por la adjudicataria como tarifas máximas o utilizarlas para la construcción de Índices Tarifarios Máximos que deberán diferenciar entre tipos de carga.

También se establecieron restricciones estructurales a la integración vertical y horizontal del futuro concesionario. La restricción vertical, en términos generales, impide a los usuarios relevantes de servicios portuarios tener, en conjunto, más de un 60% del capital, del capital con derecho a voto, o derechos por más del 60% de las utilidades de la sociedad concesionaria.

Por su parte, la restricción horizontal establecida por el TDLC sólo permite participar en la licitación a las sociedades que actualmente operen o gestionen un frente de atraque de uso público en la Región de Antofagasta en la medida que se cumpla con ciertas condiciones que se señalan en el informe, entre ellas, que EPAN efectúe un proceso con dos universos de propuestas para cada uno de los Modelos de Concesión -Amplia y Restringida-, y que las sociedades concesionarias u operadoras de frentes de atraque de uso público en la Región de Antofagasta, sus controladores y accionistas que tengan el derecho a nombrar en ellas al menos a un director, no podrán participar conjuntamente, bajo ningún mecanismo, en la sociedad que se adjudique la licitación.

ACUERDAN PROTEGER DERECHOS LABORALES DE TRABAJADORES PORTUARIOS DE IQUIQUE



El senador Fulvio Rossi junto a la Ministra del Trabajo, Javiera Blanco, y el Intendente de la Región de Tarapacá, Mitchel Cartes, se reunieron con los trabajadores portuarios de Iquique, quienes vieron afectados su trabajo por causa del reciente terremoto. En la oportunidad, firmaron un acuerdo que permitirá la mantención de los trabajadores y sus familias por cuanto dure la reconstrucción e hicieron un llamado a denunciar ante la Dirección del Trabajo toda arbitrariedad que los afecte en sus derechos laborales. El acuerdo se materializará a través de programas Pro Empleo y de capacitación, lo cual permitiría alcanzar la demanda salarial mensual de los trabajadores, que asciende a los \$ 250 mil.

Al respecto el senador Rossi señaló que *“hemos logrado un gran acuerdo con los portuarios que hoy se encuentran cesantes, debido a los cuantiosos daños en el puerto de Iquique ... Es un ejemplo del valor del diálogo y de una forma de hacer política basada en los compromisos más que en las promesas”*.

PIDEN REACTIVAR PROPUESTA LEGAL SOBRE BENEFICIOS A TRABAJADORES PORTUARIOS

A favor de una iniciativa legal que defina una política para una Ley de Puertos, se mostraron los senadores Francisco Chahuán y Ricardo Lagos Weber. Ambos parlamentarios manifestaron que un marco legal adecuado brindaría tanto seguridad y beneficios a trabajadores como desarrollo portuario.



Chahuán hizo un llamado a la Ministra del Trabajo, Javiera Blanco, para que cumpla con el compromiso de enviar al Congreso el proyecto de ley que busca establecer beneficios económicos a trabajadores portuarios, ya que *“la pasada administración se había comprometido a ingresarlo al Congreso antes del cambio de mando para su discusión”*. Lamentó que no se haya cumplido el compromiso de enviar al Congreso el proyecto de ley pues, *“esto afecta la credibilidad y es particularmente sensible cuando se trata de una de las materias que motivó la última paralización de los terminales marítimos del país”*.

Por su parte, el senador Ricardo Lagos Weber, se manifestó favorable a la idea de legislar sobre una Ley de Puertos que establezca, entre otras cosas, la participación de las ciudades en las utilidades que generen los puertos que en ellas se cobijan y se comprometió a impulsar una iniciativa al respecto. *“De lo que se trata –explicó– es de contar con una institucionalidad que permita darle mayor coherencia al desarrollo portuario del desarrollo de las ciudades. Mirado desde cierta distancia, desde la altura, resulta incomprensible que una ciudad que acoge un puerto, y que le da todas las facilidades, todas esas externalidades que requiere, seguridad, luminaria infraestructura, etc., no cuente con una voz a la hora de definir el crecimiento*

de los puertos, la marcha del puerto, el funcionamiento de los puertos”.

Agregó que si el puerto funciona es porque la ciudad se lo permite y lo acoge, por lo que es inadecuado que la ciudad esté al margen de lo que allí ocurra. Sostuvo que no es posible la inexistencia de una legislación que le permita ser parte del negocio portuario para que queden recursos en la ciudad que lo acoge, y que por ello está de acuerdo con las propuestas que la Asociación de Ciudades Puerto y los esfuerzos que están haciendo para estimular el desarrollo armónico de las ciudades y sus puertos.



MARÍTIMO PORTUARIO: PUERTOS NO APTOS PARA PORTACONTENEDORES EN 1980

“Los puertos chilenos no están adecuados para atender a las naves portacontenedores. Por lo pronto, lo ideal sería que para la operación de los envases metálicos (contenedores) se pudiera tener la seguridad de usar, cuando se necesite, el sitio portuario más adecuado (el número cinco en Valparaíso”, precisaba ya en el año 1980 al diario *“Las Últimas Noticias”* (edición 6 de junio de 1980) el por aquel entonces, gerente regional de Transcontainers, Oscar Díaz-Pinto, en el marco de un seminario sobre *“Operación de Contenedores en el Puerto de Valparaíso”* organizado por el Sindicato de Empleados de Compañías Navieras en Aduanas (Sipreca). Estas declaraciones dan cuenta que ya en ese entonces (años 80’) la capacidad operativa de los terminales portuarios de la Región de Valparaíso se harían insuficientes para responder a una demanda que iba

acrecentándose día a día. En palabras de 1980 de Oscar Díaz-Pinto, director de Marítimo Portuario Ltda., *“existe activación en Valparaíso por mejorar las instalaciones. Sin embargo, en Punta Arenas hay desinterés, debiendo desembolsar Transcontainers un millón de dólares para comprar grúas, horquillas, chasis y tractores”*.





LOS DESAFÍOS PENDIENTES DE RAPA NUI

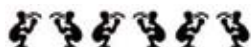
DESTINO TURÍSTICO DE INTERÉS MUNDIAL, ISLA DE PASCUA ENFRENTA CRECIENTES RETOS ENERGÉTICOS, MEDIOAMBIENTALES Y DE CONECTIVIDAD MARÍTIMA Y AÉREA. ACÁ EL PRIMERO DE UNA SERIE DE ARTÍCULOS QUE ABORDARÁN ESTOS TRES EJES DESDE LA MIRADA DE TE PITO, EL “OMBLIGO DE LA TIERRA”.

Por: Equipo Marítimo Portuario 

Fotos en Isla de Pascua: Pablo Castro Vergara

Declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por UNESCO en 1995, Te Pito o Te Henua, el “Ombigo de la Tierra”, Isla de Pascua, Rapa Nui constituye uno de los destinos turísticos internacionales más relevantes de Chile y del mundo. En su condición de isla alejada del Continente –terreno de origen volcánico que ocupa una superficie de 163,6 km² situada a 3.600 km al oeste de Caldera- su conectividad se vincula con tres ejes: el marítimo, aéreo y las telecomunicaciones.

Con una población local estimada en 5 mil personas, esta cifra se eleva a 6 mil permanentes, gracias a los visitantes nacionales y extranjeros que visitan Rapa Nui durante todo el año. Según precisa el “Informe Anual 2012: Turismo”, publicado en 2013 en forma conjunta por el INE y Servicio Nacional de Turismo (Sernatur), la oficina local de dicho Servicio en Isla de Pascua envía el número de llegadas y pernoctaciones obtenidas a partir de información entregada por establecimientos de alojamiento



turístico de la zona, lo que en 2012 consideró a 14 hoteles y 18 residenciales. Según ello, los arribos de nacionales sumaron 16.050 y la de extranjeros, 24.163, lo que en conjunto significó un alza del 19,9%. Estas cifras son una mera referencia, dado que los turistas durante su estadía en la Isla pueden alojarse en más de un establecimiento de alojamiento, no todos ellos participan en este estudio y los pasajeros de cruceros normalmente pernoctan en las naves y no en la Isla.

De los 40.213 turistas llegados a alojamientos turísticos, el 25,6% de ellos provino de Europa, el 62,5% de América, incluyendo a Chile, donde internamente, el 51,6% corresponde a América del Sur y el 10,8% a América del Norte. El 6,8% procedió de Asia y el 2,9% de Oceanía. Destacan las llegadas de chilenos (16.050), estadounidenses (3.333), franceses (2.820) y peruanos (1.914). Una visión mensual mostró que junio fue el mes de menor demanda y noviembre el de mayor demanda.

Fuera de Sernatur, otras fuentes proveen información acerca de los flujos en la Isla. En efecto, la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) informó de 135.081 llegadas y salidas entre Santiago y Rapa Nui, número un 13,7% mayor al de 2011. En el tráfico aéreo internacional, en 2012 hubo viajes desde Papeete y Lima a la Isla, con 7.403 pasajeros (3.726 llegados y 3.677 salidos) y 26.001 (13.449 llegados y 12.552 salidos), respectivamente.

La Corporación Nacional Forestal (Conaf) informó de 52.202 visitantes al Parque Nacional Rapa Nui durante 2012, compuestos por 26.844 chilenos y 25.358 extranjeros (un 15,6% provino de EE.UU., el 9,9% de Francia y el 9,3% de Brasil).

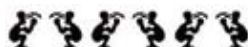
La conectividad y el abastecimiento

Si bien la Isla cuenta con todos los servicios básicos, *“la principal dificultad está en llevar agua potable y luz a los sectores rurales, que se están poblando rápidamente. Al respecto, en nuestra gestión en la gobernación, propusimos subsidiar con el fondo ‘Glosa Insular’ la instalación de paneles solares fotovoltaicos y molinos de viento en las casas de los vecinos en los sectores rurales y, paulatinamente, en Hanga Roa. Sin embargo, el directorio de SASIPA Ltda., filial de la Corfo, que produce la energía eléctrica de toda la Isla con motores generadores diésel, priorizó el consumo de ese cada día más escaso combustible, pero que nos llega a un precio similar al del Continente, porque en la Isla no se pagan impuestos”,* según precisa Carolina Hotu Hey, ex Gobernadora de la Provincia de Isla de Pascua, cargo que ocupó entre marzo de 2006 hasta marzo de 2010.



Marítimo Portuario fue recibido por la ex Gobernadora de Isla de Pascua, Carolina Hotu Hey.

Habitante de la Isla y conocedora de la realidad local, pues cuenta con una amplia trayectoria en el servicio público en Rapa Nui, en entrevista exclusiva con **Marítimo Portuario**, Carolina Hotu añade que *“esperamos que ahora, dada la mayor conciencia ambiental que existe, masifiquemos en la Isla el uso de energías alternativas en las casas de los vecinos, así como en la iluminación de vía públicas que hoy quedan a oscuras con los cortes de luz que frecuentemente causan fallas en el sistema, principalmente en días de fuertes vientos. Además, el consumo de gas licuado también podría reducirse si se subsidiara la adquisición de calentadores solares de agua para las casas de los vecinos, que verían reducir sus gastos y bajaría el consumo de gas en toda la Isla. Esto incluso ayudaría a evitar emergencias que en ocasiones*





Declarada Patrimonio de la Humanidad, nuestra Isla de Pascua es un sitio único de interés turístico y arqueológico que debemos preservar.

sufre la población por la escasez de este combustible. Durante nuestra gestión, más de una vez superamos esas emergencias con el apoyo de la FACH y la Armada que transportaron los balones de combustible que distribuimos a través de EMAZA, la hoy desaparecida Empresa de Abastecimiento de Zonas Aisladas, lo que nos permitió mantener el precio de costo, sin incluir el transporte que fue gratis, y priorizar las necesidades sociales más urgentes”.

Aclara que la gasolina nunca ha escaseado, gracias a que RPC ha sido muy responsable. *“De atrasarse sus buques en reabastecer los estanques de esa empresa en el Terminal Vinapu de Rapa Nui usando tuberías bajo el mar, toda la economía de la Isla sufriría con los graves problemas que enfrentaría la línea aérea”.*

El aporte de SASIPA

Surgida en 1966 como agencia de Corfo, la actual Sociedad Agrícola y Servicios Isla de Pascua, SASIPA Ltda. surgió con el objeto de administrar servicios de utilidad pública y otros bienes de Isla de Pascua. Cuando SASIPA se constituyó, la población de la Isla sumaba unas 800 personas. Actualmente, es la responsable de proveer de los servicios básicos de utilidad pública como agua potable, electricidad y descarga marítima, así como de la explotación de algunas concesiones otorgadas por el Estado a su administración, con la mayor eficiencia, eficacia, economía y oportunidad. Las áreas de negocio de SASIPA son la generación y distribución de energía eléctrica y producción y distribución de agua potable.

Desde Rapa Nui, en conversación con **Marítimo Portuario**, el gerente general de SASIPA, Pedro Hey Icka, explicó que *“si bien la energía y agua potable son nuestras responsabilidades, el gran problema es la dependencia y uso del combustible fósil -en particular por las fluctuaciones en el precio del petróleo- y de aprovisionamiento, porque llega un barco tanque con petróleo cada 3 meses, con todas las complicaciones del caso. La Isla suma un gasto mensual en diésel de \$ 120 millones, lo que equivale a 2.400 m³ (2,4 millones litros)”.*

En tanto, el gas arriba en barco en forma de cilindros de 45 kg. *“A veces un barco está 2 semanas a la gira por mal tiempo (viento, lluvia) y se nos termina el gas....es preocupante y dramático, pues todos nos vemos afectados (la familia, turismo, empresas)”*, añade Hey.

Si bien un lugar tan aislado como Rapa Nui siempre va a tener problemas de conectividad, la idea es minimizarlos. Hoy, los productos perecibles vienen por avión y también en barcos con cadena de frío. También vía marítima arriban materiales, maquinarias, repuestos, en fin. Un barco toma entre 10 a 12 días desde Valparaíso. Pero si llega a la Isla con mal tiempo, puede estar días y semanas a la gira sin posibilidad de desembarco. Ello, desde el punto de vista de SASIPA es un serio problema, por eso Hey dice que *“nuestra misión es velar por la seguridad de las personas y de los bienes, entonces debemos garantizar un proceso de descarga segura en la Isla, pues somos los únicos que descargamos acá. Y esa decisión se toma considerando factores climáticos que varían de un momento a otro, en forma impredecible, las mareas y el viento”.*



Nuevo muelle para Hanga Piko

Por ello, el gran desafío es contar con un mejor muelle para atracar barcos de mediano calado, permitiendo hacer una descarga en forma segura y a un menor costo del transporte en general. Hey recuerda que *“en Pascua hubo proyectos evaluados por la DOP del Ministerio de OO.PP. para construir tres muelles, pero como se trata de territorios donde existen involucradas comunidades indígenas, el Estado debió consultar a dichas comunidades y éstas se opusieron por completo”*. No obstante, la comunidad aprobó mejorar un muelle en una zona ya intervenida y que corresponde a la bahía de Hanga Piko. Las obras contemplarían ganar espacio con mayor pavimentación, mejorar el proceso de carga y descarga y otros, pero esta iniciativa está pendiente de aprobación en OO.PP.

Tal como agrega Carolina Hotu, *“el no tener una solución portuaria significa subir aún más los precios de las mercancías, porque además de los 10 días de navegación que significa el viaje, se suma el costo extra que debe cancelarse a SASIPA para que sus barcazas lleven a tierra la mercadería que desembarcan mar aduera. Además, en las tarifas por m³ se contempla la pérdida por eventuales demoras que la naviera pueda tener por demoras a causa del mal tiempo. Sufren también comerciantes que pierden productos perecibles, como papas y cebollas que se pudren esperando que el tiempo mejore. En todo caso, los agricultores han aumentado su producción para el abastecimiento local, apoyados con todos los proyectos que se les han entregado para ese fin. También está la aerolínea LAN que no solo cumple un rol vital en el transporte de pasajeros a la Isla, sino que transporta carga de todo tipo, en particular los perecibles”*.

EVIDENTEMENTE HAY PRODUCTOS QUE NO SE ENCUENTRAN, COMO REPUESTOS DE AUTOS, EQUIPOS ELECTRÓNICOS, CIERTOS ALIMENTOS, ETC... PERO VÍA INTERNET ESTOS BIENES PUEDEN SER COMPRADOS DIRECTAMENTE DESDE LA ISLA AL COMERCIO DE SANTIAGO.

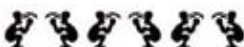


Puerto San Antonio

- Cuatro terminales especializados
- Plataforma del comercio exterior
- Gran conectividad caminera y ferroviaria

Líder en Transferencia de Carga

Empresa Portuaria San Antonio - Alan Macowan 0245 (San Antonio, V Región - Chile) - Fono: (35) 586000 - www.sanantonioport.com





Rapa Nui cuenta con una superficie de 163,6 km² y una densidad poblacional de 30,8 habitantes por km².

En efecto, Pedro Hey sostiene que el otro gran desafío de SASIPA es lograr bajar el costo del transporte aéreo y generar una mayor frecuencia de carga, es decir, que una vez a la semana viajen aviones cargados con víveres. *“Lo que sucede ahora es que los aviones de turismo completan peso con víveres, pero eso no es suficiente”.*

Recuerda Hey que como empresa del Estado, la misión de SASIPA es entregar el servicio de carga y descarga de naves. *“Para ello contamos con la infraestructura desarrollada por Corfo en 1975 y entregada a SASIPA. Para la carga y descarga de las naves a la gira, disponemos de 3 barcasas (una de ellas en mantención), grúas, grúas horquillas, maquinarias las respectivas concesiones marítimas necesarias. Lo que no dice que quizá no sea el mejor sistema. Por eso, esperamos a mediano plazo que la Isla cuente con un muelle que garantice una operación al día. Ello sería como un traspaso de beneficios a nuestros clientes, donde lo más relevante sería que los habitantes de la Isla sientan que efectivamente habrá una reducción de los precios de los víveres”.*

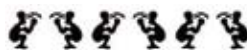
Hey adelanta que SASIPA está adquiriendo dos barcasas nuevas y una o dos grúas para operar en el muelle de Hanga Piko, con el propósito de modificar la lógica de la descarga en la Isla y tender al uso de un contenedor de 20 TEU's y evitar con ello el traslado

de la carga suelta a granel. *“Nuestra estadística nos habla que para las naves que llegan a Isla cargadas es mucho más rápido y seguro el proceso de descarga de un contenedor que una que venga con carga a granel. Ello porque además acá el clima cambia de un momento a otro”.*

El calado del muelle actual tiene 5 mts más o menos. Existe en cartera un proyecto de la DOP para dragar el fondo marino para la bahía de Hanga Piko, *“en tanto si se creara un muelle deberíamos tener sobre los 20 mts. de calado, lo que es bastante difícil. Lo que tenemos que hacer ahora es ganarle al agua para contar con un nuevo muelle. El Ministerio de OO.PP. hizo un estudio batimétrico para construir un muelle, pero dicha iniciativa está en carpeta”*, concluye Hey.

En ese sentido, Carolina Hotu sostiene que *“permanece como desafío la postergación indefinida de la construcción de un pequeño puerto (muelle) adecuado a las necesidades de la Isla, a pesar de que el Gobierno había decidido destinar recursos para construirlo. Fue un desafío que nos superó porque los estudios realizados para definir lugares donde construir esa infraestructura, indicaron que la única alternativa viable estaba en la bahía de Hanga Roa. Y esa opción la rechazó la comunidad en general, así como la mayoría de los entes representativos, Comisión de Desarrollo, concejales, Concejo de Ancianos y demás organizaciones comunitarias consultadas, principalmente porque consideraron que el entorno de la bahía, que es eminentemente turístico, sería afectado negativamente. Así fue sobrepasada la visión de que un pequeño sacrificio estético permitiría mejorar notablemente su conectividad marítima de la Isla, reduciendo el alto costo de vida de la comunidad debe soportar”.*

Agrega que el otro desafío fue el cierre del aeropuerto Mataverí por espacio de tres días a causa de la ocupación ilegal del recinto realizado por un grupo radicalizado que reclamaba un control de residencia para evitar el fenómeno de inmigración que enfrentan Rapa Nui. *“Fue una situación complicada, que amenazó la economía local por la cancelación de vuelos y la incertidumbre que se estaba creando entre los agentes turísticos. Se trató de un conflicto más bien político, porque se sabía que el Gobierno estaba a punto de anunciar las medidas que finalmente solucionaron el conflicto, es decir, el ingreso al Poder Legislativo de un proyecto de Reforma Constitucional previo a la presentación de un proyecto de Ley de Control de residencia en la Isla. La Reforma fue rápidamente promulgada, pero el proyecto de ley aun no se ingresa al Legislativo. Es un desafío pendiente para este segundo gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet”.*



Sobre el aprovisionamiento de la Isla, explica que si bien se encuentran bien abastecidos dentro de lo posible, “evidentemente hay productos que no se encuentran, como repuestos de autos, equipos electrónicos, ciertos alimentos, etc... Pero vía Internet estos bienes pueden ser comprados directamente desde la Isla al comercio de Santiago, quienes se encargan de su despacho en las dos agencias privadas de carga que trabajan exclusivamente con la Isla. Al mismo tiempo, las frecuencias de vuelos han aumentado al punto de tener un avión diariamente arribando de Santiago en temporada alta, lo que permite que los productos adquiridos por Internet lleguen a la Isla en cosa de días. Esta nueva tecnología ha incorporado totalmente a la Isla con el resto del mundo en cosa de 10 años, no solo en lo comercial. Ya parecen muy lejanos los tiempos en que las cartas se demoraban 6 meses o un año en ser respondidas, a pesar que esa tardanza de los correos había finalizado con los vuelos de itinerario a la Isla iniciados a partir de 1967/68.

En todo caso, a pesar de que hoy existe bastante competencia para regular precios, hoy se echa de menos el rol regulador de precios y abastecimiento que en sus inicios cumplió EMAZA, empresa que cerró sus puertas definitivamente en 2011, luego que fue siendo paulatinamente reemplazada por la empresa privada. Durante nuestra gestión avanzamos en la creación de una organización local que reemplazara a EMAZA, pero no fructificó, y al dejar el gobierno la nueva autoridad retornó el terreno donde funcionaba esa empresa a quienes habían sido sus dueños originales”.

Otras tareas pendientes

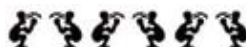
Explica Carolina Hotu que hasta hace unos 15 años las navieras no se interesaban en hacer cabotaje hacia la Rapa Nui, porque no les resultaba atractivo navegar 4 mil km a un lugar donde la descarga la hacían barcazas mar afuera, y sin tener carga de



60 minutos máximo desde que entras hasta que sales del Terminal

En San Antonio Terminal Internacional (STI) sabemos que tu tiempo es muy valioso y por eso nos jugamos por ustedes. Garantizamos la atención en un máximo de 60 minutos.

Si requieres más información escríbenos a comercial@stiport.com. Bases ante notario Ximena Ricci, San Antonio y publicadas en www.stiport.com



retorno. Entonces el subsidio era imprescindible para que las navieras se interesaran en la Isla. Pero, en un momento, una segunda naviera comenzó a realizar la operación de abastecer la Isla, sin tener el subsidio, luego se incorporó una tercera naviera. Entonces, ese subsidio se eliminó.

Sin embargo, señala Carolina Hotu, *“el subsidio se justifica en ciertos casos. Por ejemplo, se nos está agotando la cantera de basalto donde se fabrican a un alto costo la arena y áridos para todas las construcciones que se hacen en la Isla. Soy partidaria que hoy mismo comiencen a enviarnos desde el Continente adocretos subsidiados, para poder pavimentar las calles del pueblo. Así preservaríamos los áridos para que los particulares puedan construir sus casas y también asegurar materiales para la mantención y futuras repavimentaciones con asfalto de la pista aérea, y los caminos costeros y centrales”*.

Finalmente, propone establecer una Barrera Sanitaria con el Continente, como la que existe con Tahití tanto vía aérea como marítima. Según indica, *“el ingreso de nuevas plagas agrícolas e insectos dañinos no pueden seguir ingresando sin control. Esa barrera no se ha instalado*

porque tiene un costo que a nuestra comunidad le resultaría muy duro de afrontar, por eso creo que la Barrera Sanitaria debe ser subsidiada por el Estado. También debe ser más estricto el control de las navieras para poder frenar el ingreso de drogas duras que se está notando en la Isla. A diferencia de la vía marítima, el ingreso por el aeropuerto está bien controlado por parte de PDI, que ha demostrado gran compromiso para prevenir el consumo de estas sustancias en la Isla y proteger a las nuevas generaciones. Quizá en el Estatuto Especial que la Isla tendrá (es otra tarea pendiente para las autoridades del presente Gobierno), en razón de que constitucionalmente ya fue declarada Territorio Especial, podrían incluirse normas relacionadas con la conectividad”.

En la segunda parte de esta serie, abordaremos diversas iniciativas vinculadas con la eventual introducción de Energías Renovables No Convencionales (ERNC) en Rapa Nui y la posición de las autoridades locales y de la comunidad residente sobre este particular. 🌐





En la U. de Los Lagos, de izq. a der., Manuel Bagnara y Constantino Kochifas de Armasur; Raúl Moya, director del Instituto Tecnológico de la U. de Los Lagos; Cristóbal García, ONG Canales y Héctor Toledo, de la U. de Los Lagos.

Convicción y abordaje del capital humano:

LA DIFÍCIL Y HERMOSA TAREA DE GESTAR UNA CRUZADA POR LA EDUCACIÓN PARA EL MAR

ARMASUR SE HA COMPROMETIDO PROFUNDAMENTE EN ENTREGAR HERRAMIENTAS FORMATIVAS A JÓVENES INTERESADOS EN EL QUEHACER MARÍTIMO PORTUARIO DE LAS REGIONES AUSTRALES DE CHILE Y HA DISEÑADO UNA INÉDITA EXPERIENCIA CON LA EDUCACIÓN TÉCNICA.

En una reciente exposición en el ámbito de Educación Técnica, Manuel Bagnara, gerente general de Armasur -gremio que reúne a 26 empresas del ámbito portuario y de la marina mercante sur austral-, destacó la experiencia inédita de una asociación gremial en Chile que logra implementar, por la necesidad de la industria, una carrera técnica en una universidad pública y regional.

El contexto de esta cruzada en favor de la educación técnica se da gracias al crecimiento explosivo de la industria salmoneera, la que se fue instalando cada vez más lejos de los centros poblados y llevó a un crecimiento de la flota de cabotaje en las regiones australes, pasando de seis naves mayores en la década de los 80 a 215 naves en la actualidad, lo que trajo consigo la falta de dotaciones o personal embarcado en el mercado.

“Esto llevó al gremio de la marina mercante sur austral, a verse involucrada en la formación de personal para tripular naves. Se potenció toda una dinámica en pro de la educación técnica dentro de Armasur y se gestó la convicción de abordar fuertemente la formación y capacitación del capital humano como eje del desarrollo marítimo portuario en las regiones australes”, señaló Bagnara.

El gremio concibió un fuerte impulso por emprender la difícil tarea de generar en la zona austral una cruzada por la educación para el mar y producir un importante engranaje, *“si se unía a este fuerte desarrollo económico, gatillado por la industria del salmón, más la cuna de los hijos de los canales australes, algo interesante podría ocurrir. Entonces se abrió la idea que la ciudad que lleva nombre y condición de mar: Puerto Montt, se convirtiera en la capital de la marina mercante nacional, lugar donde se concentra el 90% de la flota de cabotaje en Chile”,* expuso.

Navieros buscan el Aula

El paso más emblemático fue el unir al gremio con la academia. No siendo la educación un negocio naviero, a mediados de 2012 se hicieron reuniones con las universidades que impartían carreras marítimas en Valparaíso y Valdivia, para explorar la posibilidad de abrir una carrera marítima en Puerto Montt, gestiones que no prosperaron, por falta de interés de las universidades.

“Luego de analizar una nueva estrategia, donde definimos que la carrera debiera tener como máximo cinco semestres y con una universidad local, nos contactamos con el rector de la universidad de Los Lagos (ULAGOS), presentándoles nuestra inquietud”, indicó el ejecutivo de Armasur.

La ULAGOS se comprometió en dar una solución en seis meses. Cumplido dicho plazo se formó un equipo multidisciplinario, entre académicos del Instituto Tecnológico de la ULAGOS y capitanes de las empresas asociadas a Armasur. Dentro de este equipo se dio forma a la carrera de “Técnico Universitario en Transporte Marítimo Costero”, carrera que se está impartiendo desde abril de 2013 con un total de 46 alumnos, de los cuales 16 fueron becados por Armasur. Además, se han otorgado becas, apoyo docente, infraestructura y prácticas profesionales.



Charlas para estudiantes de liceos técnicos.

“Este es un caso inédito en Chile. Es primera vez que se arma una carrera desde cero, aunando la pertinencia de un territorio y la necesidad del mercado” explicó Bagnara.

Al respecto el vicepresidente de Armasur y uno de los grandes impulsores de esta apertura, Constantino Kochifas Cañuecar, manifestó que la carrera técnica universitaria en transporte marítimo costero tiene una duración de dos años y medio, más práctica profesional de seis meses, ocupación que cuenta con una gran demanda laboral. *“Un ejemplo es que hoy un tripulante de cubierta, que egresa de la enseñanza técnica de un liceo puede optar a un sueldo líquido que parte en \$ 400 mil, y como piloto regional iniciar en \$800 mil mensuales, teniendo todas las posibilidades para continuar una carrera de ascenso”,* indicó Kochifas.

El director del Instituto Tecnológico de la ULAGOS, Raúl Moya, subrayó que *“como universidad, nos embarcamos en la primera carrera técnica de estas características asumiendo que estamos frente a un área vital para el futuro del país en el marco de la formación técnica especializada. La experiencia ha sido del todo satisfactoria y da muestra de la articulación que tenemos con el empresariado regional y que nuestro Instituto Tecnológico Regional está en condiciones de entregar una óptima respuesta formativa de acuerdo a las necesidades emergentes en la zona”.*

Tras el éxito que significó la puesta en marcha de la primera carrera en transporte marítimo, nuevamente el mundo privado decidió aportar en la formación técnica regional, organizando durante 2014 la carrera de Técnico Universitario en Electromecánica Marítima, buscando proporcionar una rápida y oportuna opción para jóvenes que les interese formarse como oficial de máquinas.

Bagnara, expresó que *“es otro desafío para nuestro gremio, los empresarios están apuntando fuertemente hacia la educación, y esta unión entre el mundo privado y una universidad estatal abre rutas, en el sentido de ir explorando proyectos similares a futuro”.*

El presidente del gremio, Orlando Almonacid, destaca la rapidez del cuerpo directivo y docente de la ULAGOS por abordar y corresponder con los requerimientos que emanaron del sector privado ligado al mar y por potenciar el desarrollo del conocimiento en un área estratégica para la zona sur austral.

“Esta carrera está pensada para jóvenes con vocación de mar y de familias de la zona que no siempre pueden enviar a sus hijos a otras regiones, en especial aquellos jóvenes que egresan de liceos técnicos de la Región”, destacó Almonacid, quien también expuso la importancia que tiene la formación de tripulantes y gente de mar en una ciudad emblemática en estas materias como Puerto Montt.

Bagnara agregó que Armasur, a través de sus asociados, apoyará nuevamente a los alumnos interesados en estudiar en la ULAGOS. *“Mientras, se mantendrán*

las becas otorgadas en 2013 a quienes avanzaron en la carrera de piloto regional, y para esta nueva especialidad en electromecánica marítima, se entregarán diez becas íntegras por el total del arancel y la matrícula”.

Esta cifra, sumada a lo que el gremio entregó en 2013 a los estudiantes favorecidos en la carrera de piloto regional, ha sido un compromiso fundamental del mundo privado con la educación y un referente en responsabilidad social.

Las empresas asociadas a Armasur están invirtiendo sobre los \$ 50 millones en educación técnica en esta casa de estudios, a lo que se le suman las prácticas en las empresas del gremio y el apoyo en vivienda para los jóvenes becados desde la Región de Magallanes.

Para el director del Instituto Tecnológico de la ULAGOS es muy relevante que se pueda seguir consolidando el vínculo con Armasur, ya que beneficia directamente a los jóvenes de la región, en una zona eminentemente marítima considerando el transporte de Puerto Montt al sur y el crecimiento explosivo de los últimos años en materia acuícola. *“Saldar esas nuevas necesidades en concordancia con una universidad estatal que sabe escuchar a la comunidad y sus actores, es clave”,* concluyó.

El aporte en los liceos técnicos

Armasur también ha estado apoyando a liceos técnicos que imparten educación para el desarrollo marítimo portuario, a través de charlas, prácticas profesionales, donativos de implementación de maquinaria, entre otros.

Existe un trabajo puntual con el Liceo Industrial de Puerto Montt, el Liceo Politécnico de Mirasol, el Instituto del Mar de la Fundación Carlos Condell en Chonchi y Liceo Industrial Armando Quezada Acharán de Punta Arenas.

Por su parte, Almonacid indica que *“hemos desarrollado un trabajo ejemplar de RSE, somos protagonistas en la creación de la ONG Canales, dedicada a generar vínculos entre las empresas y la educación técnica, logrando un noble compromiso de nuestros asociados, quienes han ido sumándose para incrementar el apoyo dirigido a los liceos técnicos que imparten educación para el desarrollo marítimo portuario. También hemos firmado un protocolo de apoyo con el Municipio de Puerto Montt, con la Gobernación de Última Esperanza y con el Instituto IDEMAR en Chonchi”.*

Esta acción en la educación ha sido levantada en conjunto con la ONG Canales, ente que trabaja en la articulación de redes y relaciones




Liceos técnicos de Puerto Montt y Chonchi en nave Skorpios.



Armasur se reunió con el rector de U. de Los Lagos, Oscar Garrido.

entre diversos sectores, liderada por el director de Armasur y socio de Empresas Oxxean, Jorge Pacheco, quien se ha jugado por fomentar la unión de diversos gremios para implementar acciones en pos de la formación técnica.

“Esta tarea es el camino para lograr una sociedad más justa. La sociedad va a cambiar si creamos una educación de calidad”, señaló Pacheco, quien ha expuesto en diversas instancias que el sector privado debe liderar procesos cuando el desarrollo del país así lo requiere y ha participado activamente en ampliar el apoyo del sector empresarial en las tres regiones australes.

Para quienes integran esta conexión en pro de la formación exponen que la pasión nace mediante la idea de conocer y cuando se habla de carreras técnicas no se debe olvidar que se trata de estudiantes que van a aprender un oficio, una técnica que pueden emplear de manera inmediata, la cual si no se practica, se olvida, de ahí la importancia de “canalizar” al mundo empresarial con la formación del capital humano, el eje de todo desarrollo. 

Positiva temporada para Puerto de Iquique



Cinco fueron los cruceros que visitaron Iquique esta temporada, siendo el más importante en términos de capacidad, el "MS Albatros", que recaló el 17 de febrero pasado con 737 pasajeros y 346 tripulantes, principalmente desde Alemania.

En total, desde el 18 de octubre de 2013 hasta el 19 de marzo de 2014, 2.356 turistas visitaron Iquique vía cruceros, conociendo las principales atracciones de la región, como las salitreras y geoglifos de pintados.

Junto a los pasajeros, cerca de 1.400 tripulantes recalaron en dicho terminal, lo que no es menor, considerando que, en promedio, cada turista deja en Iquique cerca de US\$ 100 diarios y un tripulante, aproximadamente US\$ 80.

Arribo de 2 mil pasajeros pone fin a temporada en Puerto Montt



Según balances preliminares, 73.748 pasajeros –entre turistas y tripulantes– arribaron a Puerto Montt en las 43 recaladas de la temporada 2013-2014.

La Empresa Portuaria de Puerto Montt finalizó la temporada de cruceros con el arribo de 1.342 pasajeros y 606 tripulantes del buque holandés "Zaandam", durante los primeros días de abril. La lujosa embarcación, cumplió su décima recalada en el puerto estatal, posicionándose como la nave con más arribos a la capital regional.

El "Zaandam" es considerado crucero de primera categoría, ya que cuenta con 2 restaurantes, 6 bares y salones, casino, jacuzzi, biblioteca, cine, sala de juegos, spa y gimnasio, entre otros.

El presidente del Directorio de Empormontt, Carlos Geisse, destacó el trabajo y buen desarrollo de esta temporada bajo tres áreas. *"En primer lugar, el funcionamiento del puerto con los cruceros, en cuanto al personal, seguridad y logística, estuvo impecable durante toda la temporada. Por otro lado, estamos muy orgullosos del crecimiento sostenido que ha tenido Castro como destino turístico en aumento. Y finalmente, producto de lo bien que se ha hecho y trabajado tanto en Puerto Montt como en todo el país, es una gran noticia volver a contar con Norwegian Cruise Line, quienes ya tienen contemplado arribar con su crucero SUN durante la temporada 2015-2016"*.

Por su parte, el gerente general de Empormontt, Alex Winkler, indicó que *"estamos muy satisfechos con el resultado de esta temporada 2013-2014, pues el puerto ha cumplido de muy buena manera su principal misión, que es atender los cruceros y pasajeros en un ambiente seguro y en forma fluida, confortable y amigable. Adicionalmente, nos hemos preocupado por mantener informada a toda la comunidad sobre el programa de cruceros de este año. Respecto a lo que se viene, trabajamos para mejorar la atención de cruceros en Castro y estamos muy contentos por el regreso de la naviera NCL, el cual significará un crecimiento de un 35% de pasajeros respecto a esta temporada"*.

En esta temporada, iniciada el 25 de octubre con el arribo del "Sea Adventurer", 20 cruceros internacionales visitaron Puerto Montt. Dentro de las naves con mayor número de arribos, estuvo el "Zaandam" con diez recaladas y el "Seabourn Quest", "Golden Princess" e "Infinity", todos con 4 recaladas.

Concluye exitosa temporada de cruceros 2013-2014 de Puerto Valparaíso

Con la llegada del buque de pasajeros "Zaandam", que trajo a más de 18 mil personas en sus seis recaladas, Puerto Valparaíso y el municipio porteño dieron por finalizada la temporada de cruceros 2013-2014, que sumó un total de 36 arribos de este tipo embarcaciones, movilizandando a cerca de 89 mil personas, entre pasajeros y tripulación.

Al respecto, el alcalde de Valparaíso, Jorge Castro, sostuvo que *"culminamos una muy buena temporada en la que aumentó de manera importante la llegada de cruceristas. De esta manera, espero tengamos las confirmaciones para la temporada de cruceros 2014-2015 durante diciembre; y esperamos con los brazos abiertos a todos quienes quieran venir a disfrutar de nuestra hermosa ciudad por mar"*.

Por su parte, el gerente de Asuntos Corporativos de Puerto Valparaíso, Cristian Calvetti, comentó que *"esta temporada ha sido exitosa para la ciudad-puerto, gracias al trabajo conjunto del Municipio, Sernatur, los operadores y el compromiso del Puerto con el fomento del turismo en la zona. Esto demuestra que podemos trabajar en otras áreas distintas que apoyen el desarrollo de nuestra comunidad"*.



Otro aspecto considerado exitoso fue la experiencia piloto de la tarjeta Just for Crew, la cual motivó a 3 mil tripulantes a recorrer Valparaíso y disfrutar de descuentos en hoteles, tours, restaurantes, bares, pubs, artesanía y souvenirs. Este programa se realizó conjuntamente entre EPV y el municipio, con apoyo de Sernatur, y las cuatro agencias cruceristas: AJ Broom, Agunsa, Inchcape y Ultramar, y ya se proyecta su continuidad para 2014-2015.

Asimismo, seis de las 36 recaladas de cruceros implicaron la permanencia de sus pasajeros por más de 24 horas en la ciudad, lo que además de confirmar la condición de "homeport" del crucerismo de Valparaíso, corrobora el interés por los encantos de la zona.

La próxima temporada tiene comprometidos 30 arribos y 14 cruceros entre octubre de 2014 y febrero de 2015, incluyendo una nueva recalada de la línea italiana Costa Crociere, y -para la temporada subsiguiente- el regreso la línea Norwegian Cruise Line (NCL), una de las más importantes del mundo, que llevaba seis años sin venir a Chile.

Regresa relevante línea de cruceros a Arica para temporada 2015-2016



La tercera línea de cruceros del mundo, la Norwegian Cruise Line (NCL), regresará a Arica con sus naves después de varios años sin recaladas en Chile, como parte de una nueva ruta que finalizará en Buenos Aires.

El anuncio lo realizó el presidente de la Corporación de Puertos del Cono Sur y vicepresidente del Directorio de Puerto Arica, Sebastián Montero, en el marco de su participación en la "Cruise Shipping Miami", donde se reunió con los ejecutivos de NCL para confirmar el retorno de una de las principales navieras del mundo a Chile para la temporada 2015-2016.

En 2009 NCL anunció la exclusión de los puertos nacionales en su itinerario, debido a las alzas en los costos de los puertos chilenos y a la imposibilidad de operar los casinos que los cruceros que traen a bordo, entre otras dificultades.

Al respecto, Montero recordó que el trabajo desarrollado por la Corporación de Puertos del Cono Sur en conjunto con otras entidades del sector, permitieron la aplicación de las nuevas normativas que

permiten el funcionamiento de los casinos en aguas territoriales chilenas y una reducción en los costos de uso de faros y balizas.

Agregó que el retorno de NCL será altamente positivo, pues la Compañía realizará 39 recaladas en Chile, de norte a sur, contemplando en Arica e Iquique dos cada uno, en Valparaíso 5 y Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas, 10 en cada uno. Ello significará la llegada de cerca de 100 mil turistas adicionales al país, generando ingresos adicionales por más de US\$ 10 millones.

La llegada de NCL a Arica significará 5 mil turistas entre pasajeros y tripulantes, lo que incrementará aún más el dinamismo de la economía regional en el ámbito turístico.

A esta positiva noticia, se suma el anuncio de la línea Celebrity (Infinity) en el sentido que estudia el arribo a Puerto Arica en dos visitas adicionales, lo que significará alrededor de 5 mil turistas nuevos que recorrerán la región. *"Las perspectivas para la industria de cruceros en la región son altamente positivas. Con estas dos noticias hablamos que llegarán a la región aproximadamente 10 mil turistas adicionales, lo que sin duda, nos permitirá revitalizar el desarrollo turístico de la zona"*, afirmó Montero.

La temporada de cruceros en Arica fue altamente positiva, con un total de 10 naves que arribaron a la Región.


Países del Tratado Antártico se citan en Brasil preocupados por turismo

La XXXVII Reunión del Tratado Antártico efectuada en Brasilia manifestó "preocupación" por el aumento de la actividad turística en el continente blanco y su posible impacto sobre ese ecosistema.

En la reunión, a la que asistieron delegaciones de 50 países, se debatieron iniciativas para la preservación y la cooperación desde los aspectos político, de medio ambiente y operacional.

El contralmirante Marcos Silva Rodrigues, secretario de la Comisión para los Recursos del Mar de la Marina brasileña, explicó que *"las cuestiones sobre medio ambiente tienen un interés particular, debido a la propia fragilidad del ecosistema antártico. Existe cierta preocupación con el impacto que pueda tener la mayor actividad turística"*, pues la Antártida es un destino cada vez más ofrecido por cruceros y aviones de turismo.

No obstante, aclaró que las decisiones que puedan adoptarse en Brasilia supondrán una suerte de "código de conducta" no vinculante, aunque apoyarían una futura discusión, en la que incluso se podría optar por limitar el turismo en esa región.

El Tratado Antártico, que cuenta con respaldo de 50 países, fue firmado en 1959 por Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica, la extinta Unión Soviética, el Reino Unido y Estados Unidos. Tiene como principal meta preservar a la Antártida como una zona desmilitarizada, reservada exclusivamente para la investigación científica y en la que se prohíbe expresamente la explotación de recursos naturales. 

El “Baile Da Ilha Fiscal” de Río de Janeiro, 1889.

FIESTA EN RÍO DE JANEIRO EN HONOR DEL ACORAZADO CHILENO “ALMIRANTE COCHRANE” FUE ÚLTIMA CELEBRACIÓN DE LA MONARQUÍA BRASILEÑA QUE REINÓ HASTA FINES DEL SIGLO XIX.

Por: Patricio Cavieres Korn



Corría octubre de 1889, cuando recaló en Río de Janeiro el acorazado chileno “Almirante Cochrane”, comandado por el Capitán de Navío, Constantino Bannen. El navío fue recibido por la Familia Imperial, personeros del Estado y Parlamento, quienes subieron a bordo a saludar a los ilustres visitantes.

En retribución a las atenciones recibidas por la tripulación del “Almirante Barroso”¹, en Valparaíso el año anterior, el Presidente del Consejo de Ministros de Brasil, Afonso Celso de Assis Figueiredo, Vizconde de Ouro Preto, organizó una fiesta para homenajear a los oficiales chilenos.

Según Juan Carlos Toledo², en enero de 1889 recaló en Valparaíso el navío de instrucción “Almirante Barroso” de Brasil, al mando del que sería posteriormente Almirante Custodio José de Mello, gran figura de la Marina de Guerra de ese país, y de destacada actuación en la vida política de la República. En su obra “21 meses alrededor del planeta” Custodio José de Mello dedicó a Chile las siguientes líneas: *“De todas las Repúblicas hispano-americanas, Chile es la más bien gobernada y el pueblo chileno el más sincero, más culto, llano y hospitalario. Son el pueblo que más confianza nos debe dar a los brasileños. Las manifestaciones de que fuimos objeto a los oficiales y tripulantes del ‘Almirante Barroso’ fueron increíbles, casi llegaron al delirio. Fueron tantas y tan afectuosas, que mi pluma se reconoce muy pequeña y oscura para describirlas en toda su importante realidad”*.

Esta vez en Brasil, la tripulación³ del “Almirante Cochrane” sería celebrada el 9 de noviembre de 1889 en el Palacio Leopoldina, en la Isla Fiscal de Río de Janeiro. La fiesta quedó registrada en la historia como el “Baile da Ilha Fiscal”⁴ y fue el último de la monarquía antes de la Proclamación de la República Brasileña el 15 de noviembre de 1889.

Inicialmente fijado para el 19 de octubre, se postergó por el fallecimiento del Rey Luis I de Portugal (1861-1889) sobrino de Pedro II de Brasil. La fiesta que reunió a toda la sociedad del Imperio, si bien oficialmente homenajeara a los oficiales del navío chileno, se aprovechaba para conmemorar las bodas de plata de la hija del Emperador, la Princesa Isabel y del Conde d’Eu. La intención del Vizconde de Ouro Preto, era que este baile fuese inolvidable, para fortalecer la posición del Imperio, contra las conspiraciones republicanas.

El dinero gastado en este baile fue enorme, ya que correspondía a casi el 10% del presupuesto de la Provincia de Río de Janeiro para el año siguiente, 1890.

Se enviaron 5.000 invitaciones. Setenta y dos horas antes del baile ya no había espacios en las peluquerías de la ciudad. Las señoras copaban las tiendas de ropa fina y los caballeros recorrían las sastrerías, para ajustar sus trajes y las barberías para arreglarse el cabello, los bigotes y barbas.

El último gran baile

Se estima que cerca de tres a cinco mil personas participaron de este baile, que fue marcado por el exceso y la extravagancia: la isla fue adornada con globos venecianos, lámparas chinas, vasos franceses y flores brasileñas. Los invitados descendían de las embarcaciones y eran recibidos por jóvenes disfrazadas de hadas y sirenas. Nunca se había visto en Brasil tanto lujo. Detrás del palacete se instalaron dos mesas, en forma de cerradura, donde se sirvió una cena para 500 invitados seleccionados. Entre las cabeceras de las mesas, dos enormes pavos reales extendían sus colas multicolores. Luego los platos con peces y aves de caza colocados alternadamente y, entre ellos, había enormes castillos de azúcar, en cuyos torreones se colocaron bombones. Al frente de cada plato había nueve copas diferentes, tres de color blanco y seis de colores. Cuarenta y ocho cocineros trabajaron durante tres días para preparar la cena, servida por 150 personas. La carta incluía piezas enteras de caza y pesca, además de una infinidad de aves exóticas, inhambus, faisanes y macucos. En el punto alto de la cena fueron servidos dulces, entre los cuales había helados, una novedad para la época. Entre las comidas servidas en platos ornamentados con flores y frutas exóticas, se consumieron, 800 kilos de camarones, 1.300 pollos, 500 pavos, 64 faisanes, 1.200 latas de espárragos, 20.000 sándwiches, 14.000 helados, 2.900 platos con dulces, 10.000 litros de cerveza, 304 cajas de vinos, champaña y bebidas diversas.

Una orquesta instalada a bordo del "Almirante Cochrane"- el navío homenajeado - tocó bales y polcas hasta la madrugada. Además, dos bandas militares tocaban cuadrillas, bales, polcas y mazurcas para que los invitados bailaran en seis salones del castillo.

La familia imperial llegó a la fiesta encabezada por D. Pedro II vestido de almirante. En un salón exclusivo, estaban reunidos los miembros del cuerpo diplomático, extranjeros, oficiales y algunos selectos invitados de la sociedad carioca.



El Palacio Leopoldina como luce en la actualidad, cuidadosamente mantenido.

En el banquete del Palacio Leopoldina, se exhibía una hermosa pintura del artista Castagneti, representando al navío "Riachuelo" de Brasil y al "Almirante Cochrane" de Chile en la Bahía de Guanabara, donde se destacaban los escudos de Brasil y Chile entrelazados en su marco. Don Pedro Augusto de Sajonia Coburgo y Braganza -nieta del Emperador e hijo de la Princesa Leopoldina- obsequió esta pintura al Comandante Bannen. El donante era hermano del Teniente 2º Augusto Leopoldo que había sido homenajeado en Chile a comienzos de 1888. **Este cuadro se encuentra hoy en la entrada de un salón del Club Naval de Valparaíso.**

El baile de la Isla Fiscal fue inolvidable, pero lo que lo invitados no imaginaban, ni tampoco el Emperador D. Pedro II, es que se bailaba sobre un volcán. A la misma hora en que se encendían las luces del palacete para recibir a los miles de invitados, los republicanos se reunían en el Club Militar, presididos por el Teniente-Coronel Benjamín Constant, para organizar la caída del Imperio.



Cuadro de pintor brasileño que recrea una escena de la fiesta imperial.

Pocos días después, en la mañana del 15 de noviembre se iniciaba la revolución encabezada por el Mariscal Manoel Deodoro da Fonseca (1827-1892) para derrocar al Emperador de Brasil. 🌐

(1) "Almirante Barroso" era un navío de Instrucción de Guardia Marinas que debía su nombre al Almirante Francisco Manuel Barroso da Silva (1804-1882), destacado oficial de la armada brasileña, que en 1865 derrotó a la escuadra paraguaya en el Combate de Riachuelo (frente a Corrientes, Argentina). Fue Ministro de Guerra de Brasil en 1868.

(2) Artículo "Amistad sin Precedentes" de Juan Carlos Toledo de la Maza, Vicealmirante (R) e historiador, publicado en El Mercurio del 11.7.1993.

(3) La nómina de los oficiales del "Cochrane" homenajeados fueron los siguientes: Segundo Oficial a bordo: Capitán de Corbeta Eduardo Valenzuela; los Capitanes de Corbeta: Fernando Gomes, Eduardo Riquelme y Alessandro Silva y los Tenientes 2º: Emilio Garín, Juan Williams y el Dr. Rodolfo Gutiérrez.

(4) Libro "El último baile del Imperio - El Baile de la Isla Fiscal" de Claudio da Costa Braga, Embajada de Brasil e Instituto de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2007.



SISTEMA PORTUARIO COLABORA CON DAMNIFICADOS DE INCENDIO

A POCOS DÍAS DE OCURRIDO EN SINIESTRO DE LOS CERROS DE VALPARAÍSO, PUERTO VALPARAÍSO INICIÓ UNA CRUZADA CON LOS CONCESIONARIOS VTP Y PUERTO BARÓN PARA HABILITAR LA BODEGA SIMÓN BOLÍVAR Y EL TERMINAL DE PASAJEROS COMO CENTRO DE ACOPIO E IR EN AYUDA DE LOS DAMNIFICADOS DEL INCENDIO QUE AFECTÓ A LA CIUDAD.

En coordinación con la Municipalidad de Valparaíso, la Gobernación y la Dirección Regional de la Oficina Nacional de Emergencias (Onemi), en VTP, Bodega Simón Bolívar y almacenes anexos, se comenzó a recibir, desde la región y resto del país, las donaciones llegadas a Valparaíso, convocando a cientos de jóvenes voluntarios, entre ellos ejecutivos y trabajadores de EPV, universitarios, cadetes de la Escuela Naval, Carabineros y miembros del Ejército, para clasificar la ayuda.

Al respecto, Cristian Calvetti, gerente de asuntos corporativos de Puerto Valparaíso destacó esta labor, instando a los voluntarios a mantener el entusiasmo. *"Han sido fundamentales, presentes día a día, las 24 horas, trabajando a la par con nosotros, para ayudar en el ordenamiento y distribución de la ayuda. Ha sido una gran cruzada, en la que los voluntarios han respondido y*

esperamos que este entusiasmo no decaiga y se intensifique en los próximos días".

El ministro de Interior, Rodrigo Peñailillo, visitó el centro de acopio, ocasión en la que el gerente general de Puerto Valparaíso, Harald Jaeger, explicó la disponibilidad de la Empresa para colaborar con los más de 11 mil damnificados. También la Presidenta Michelle Bachelet visitó el lugar, comprobando in situ cómo se ha recibido y clasificado la ayuda y distribuida por los cientos de voluntarios.

Sistema portuario

El sistema portuario se ha involucrado activamente en las labores de colaboración con las autoridades. Puerto Barón aportó sus espacios en la Bodega Simón Bolívar, dispuso de equipamiento

para el despeje en los cerros e inició diversas campañas solidarias junto al Hogar de Cristo e instituciones locales para ir en ayuda de las familias damnificadas.

TPS ha aportado equipos y operarios al centro de acopio en la Bodega Simón Bolívar, apoyado a sus trabajadores damnificados y entregado más aportes económicos a lo ya recaudado en el partido de Wanderers. VTP, en tanto, además de brindar sus instalaciones, puso a disposición de las autoridades equipamiento, personal, apoyo logístico, seguridad y apoyo en el tránsito, además de aportar directamente a las familias de los trabajadores de Agunsa afectados.

TCVAL también entregó aportes directos a los trabajadores damnificados y puso a disposición del Gobierno equipos y operarios para el centro de acopio y cuadrillas para remoción de escombros en los cerros afectados. También haría un aporte en dinero a la ciudad. ZEAL, otro de los concesionarios, ha concentrado su ayuda en las familias de sus trabajadores afectados.

Finalmente, EPV dispuso de recursos para aportes y compra de materiales para los afectados, disponiendo permanentemente a personal para coordinar el centro de acopio del VTP, distribución de la ayuda y labores solidarias, como la masiva entrega de huevos de pascua. También participa en cuadrillas de despeje en los cerros y dispondrá de un equipo de profesionales para las instancias del plan maestro de reconstrucción.

Según un catastro realizado entre las instituciones miembros de FOLOVAP, al menos 77 personas de alguna de las entidades del puerto, trabajadores eventuales, agencias de aduana, empresas de transporte y servicios públicos fiscalizadores, que se vieron directamente afectadas por el incendio.

Por ello, Puerto Valparaíso llamó a las distintas empresas del sector portuario a intensificar los aportes. *“Todo el sistema portuario está funcionando en una labor tremenda y coordinada. Entregamos un mensaje de esperanza, porque el puerto, los privados, las distintas entidades involucradas, están en sintonía con lo que está ocurriendo. Invitamos a que se sumen y continuemos apoyando a todos quienes están sufriendo esta tragedia”*, describió Calvetti.

Ayuda en Semana Santa

De igual forma y con propósito de brindar a las familias afectadas un momento de alegría en medio de la pena y la tragedia, tras el incendio del 12 de abril, trabajadoras y trabajadores



de Puerto Valparaíso, además de amigos y familiares se reunieron en el VTP y desde allí se animaron a ir en búsqueda de una sonrisa en los rostros de pequeños niños que perdieron todo en el siniestro, llevándoles huevitos de chocolates y otras golosinas, con motivo de la Pascua de Resurrección.

Durante cinco horas la alegre caravana “portuaria” recorrió los cerros La Cruz, El Litre y Las Cañas, donde entregaron coloridos paquetes, saludos de esperanza y sonrisas a más de 650 familias porteñas, buscando que los pequeños pasaran una linda tarde y olvidaran por unos instantes los difíciles días que han vivido.

Los funcionarios de Puerto Valparaíso han querido estar presentes de distintas formas ayudando y apoyando a las familias afectadas por la tragedia, de forma complementaria a lo que está haciendo el Puerto. Ello puesto que se encuentran organizando una campaña interna de recolección de fondos y participarán, en cuadrillas, en la remoción de escombros y levantamiento de viviendas de emergencia. 🌐



CHILE, ¿HUB PORTUARIO?

CONSIDERANDO EL CRECIENTE TRÁFICO COMERCIAL VÍA MARÍTIMA, ¿ALGUNO DE NUESTROS TERMINALES OFRECE EL POTENCIAL REQUERIDO PARA CONVERTIRSE EN UN HUB REGIONAL? ES LO QUE BUSCAMOS RESPONDER EN ESTAS LÍNEAS.

Mientras el comercio mundial en contenedores siga incrementándose al ritmo que los expertos lo han proyectado –a pesar de periodos donde la economía muestra una ralentización como la producida entre 2013/14 en los mercados externos, atribuida a fenómenos cíclicos propios de los commodities y un menor crecimiento de las principales economías asiáticas, en particular la de China-, continuarán presentándose una serie de desafíos para las principales navieras que surcan los mares del planeta. Para enfrentar esta circunstancia, los armadores estudian en forma permanente estrategias como profundizar aún más una gestión eficiente, incrementar la capacidad de los barcos, buscar más rendimientos, mover menos buques, hacer menos escalas, generar una mayor conectividad multimodal y ¿por qué no decirlo? estructurar consorcios que abran nuevas vías, aúnen esfuerzos y capital de trabajo, como sería el caso de la Alianza P3; de la G-6; de CKYH: Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin con Evergreen y acá en Chile, Hapag Lloyd con CSAV, entre otras.

Los puertos en tanto, ¿estarán preparados para responder ante este nuevo escenario que busca, entre otros, terminales más eficientes y obtener economías de escala? ¿Se reforzará la tendencia a priorizar el atraque en puertos HUB, en desmedro de los *feeder*?

¿Cómo y qué es un puerto HUB?

Un puerto HUB (punto de intercambio o conexión) que se caracteriza por ser un concentrador de la carga, puede ser un terminal central o de redistribución de carga. Es ese puerto donde arriban las líneas navieras de largo recorrido, descargando sus mercancías en dicho puerto, las que después son redistribuidas mediante otras líneas de recorrido más corto, hacia puertos *feeder*, que atienden a naves más pequeñas.

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) los puertos HUB se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia.

Un puerto HUB es aquel que opera como terminal de tráfico oceánico, es decir, que no necesita enlaces directos con el sistema terrestre, dado que su infraestructura le permite operar y transbordar buques porta contenedores a buques feeder que operen con varios destinos locales.

Es el caso de muchas ciudades del mundo que resultan ser ideales para concentrar negocios y además cuentan con un movimiento portuario relevante. Son ciudades-puerto HUB como Rotterdam, Shanghái y Hong Kong, las que han ido adaptando sus infraestructuras y regulaciones para que las grandes empresas las encuentren atractivas y como potenciales para instalar sus operaciones y abrir nuevas oficinas.

Hong Kong es una ciudad que tiene una info e infraestructura adecuada y que presenta más demanda por empresas multinacionales, debido a que se encuentra en una zona estratégica que le facilita el acceso a los mercados emergentes de Asia. Esta ciudad cuenta con infraestructura de altos acabados, tecnologías de punta, bajas barreras a la inversión extranjera y puertos con alta rotación de mercancías.

Así también, el puerto HUB más relevante de España es Algeciras. Las navieras cuyas cargas provienen de Oriente Próximo, Norteamérica e incluso del Norte de Europa, concentran la descarga de sus barcos en Algeciras, y desde allí redistribuyen a diferentes puntos finales de entrega. Por tanto, Algeciras hace la función de puerto HUB.

Fenómeno de la concentración de la carga

Una serie de factores como el crecimiento del movimiento de contenedores en el mundo, los itinerarios y otros elementos han propiciado esta concentración de la carga.

El transporte de contenedores ha experimentado un crecimiento continuo a nivel mundial, y con ello se ha ido produciendo un reacomodo de las características de las naves especializadas en su transporte. Es un proceso que se ha ido experimentando desde el momento mismo de la introducción del contenedor, pero que desde los años noventa en adelante sus efectos se han notado más fuertemente, razón por la que los puertos e instalaciones especializadas, así como la logística requerida, también han debido ir adaptándose para no quedar atrás.

Es que el beneficio logrado por las economías de escala al usar naves de mayor envergadura, basado en un creciente mercado mundial, en conjunción con frecuencias predecibles y mejoras en tecnologías y sistemas de información, ha dejado su huella y ha sido un aliciente para un aumento constante en el tamaño y capacidad de las naves.

Hoy es bastante común observar naves con más de 300 mts de eslora, sin perjuicio que se proyectan naves que superen los 400 mts de longitud, con el consiguiente aumento de capacidad a unos 17.000 a 20.000 TEU's (1 TEU equivale a un contenedor de 20 pies de largo).

Si bien es cierto el promedio del tamaño de capacidad de los buques portacontenedores que actualmente efectúan comercio internacional se sitúa en torno a capacidades de entre 3.000 a 4.000 TEU's, claramente las señales de la industria apuntan a una participación cada vez más habitual, de naves de mayor capacidad de transporte.

Lo dicho, está afectando las instalaciones portuarias, las que han debido ir adaptándose, creciendo, con el propósito de otorgar una correcta cabida a estos gigantes del mar. Este tema, la infraestructura existente, pudiese ser una de las condicionantes para el crecimiento; incluimos por cierto los canales, estrechos y canalizos de acceso a los puertos actuales, ya que un HUB –o puerto concentrador de carga- también tiene como característica ser un puerto con una profundidad de aguas mayor que las que se observan en los puertos latinoamericanos.

Por tanto, los puertos HUBS deben eliminar las limitaciones para la atención de naves y que definen la capacidad actual; esto, con el objeto de cobijar a las nuevas naves que se han construido y las que se proyectarán a futuro. Estas tienen exigencias de unos 16 mts de calado efectivo y de unos 450 mts lineales de muelle, sin perjuicio de la manga, que tiende a rondar los 55 mts o más (Maerks cuenta con varios de estos colosos ya en operación).



Si esto no se hace, se puede transformar en un límite para que un puerto quede integrado al itinerario de una naviera. Debe tenerse en consideración que una naviera trata de minimizar sus recaladas y estadía en puerto. Aquí toma pleno sentido el dicho *"el naviero solo gana cuando navega"*. La nave tocará unos puertos muy precisos y no otros, y si éstos no están en condiciones -de gestión, operativas o físicas-, entonces el terminal puede quedar fuera del itinerario, arriesgando a quedar como un mero *feeder* -puerto que atiende naves más pequeñas- y que es un alimentador del "HUB".

En esa misma dirección, una de las medidas en curso precisamente es la construcción de nuevas esclusas en el Canal de Panamá, con el propósito que esta vía pueda permitir el paso de naves de mayor tamaño que las actuales, estimándose que podrían circular por aquél naves con capacidades del orden de los 12.000 TEU's, embarcaciones que hoy por hoy son catalogadas como Post Panamax. Si bien es cierto, las nuevas capacidades del Canal no permitirán el paso de las naves de mayor tamaño en uso, la ampliación permitirá el paso de navíos de 366 metros de eslora, con manga de 49 metros y un calado de 15 metros.

Canal Panamá	Restricciones	
	Panamax (hoy)	New Panamax (¿2015?)
Eslora	294 mts	366 mts
Manga	320 mts	49 mts
Calado	12 mts	15 mts

Con todo, existe un efecto solidario entre los puertos que conforman el itinerario de la nave, que permite generar la rentabilidad de la línea naviera, ya que para alcanzar las economías de escala se requiere de transporte masivo de contenedores (tamaños de embarque/descarga adecuados al porte del buque), por lo que se trata de manejar grandes

flujos de carga por viaje. Lo indicado también puede convertirse en una restricción en sí misma, ya que grandes tamaños de carga repercuten en requerimientos de gran cantidad de áreas en los recintos asociados al terminal portuario (recinto portuario, antepuerto, extraportuarios, ZAL), por la logística que obliga para mantener las cadencias de transferencia.

Perspectivas del mercado global

Según el informe anual de la Organización Mundial de Comercio (OMC), el comercio mundial aumentará un 4,7% en 2014, más del doble que en 2013 (2,1%), proyección que si bien apunta a una mejora de la economía internacional, todavía no la regresa a los niveles del 5,3% de crecimiento medio de los últimos veinte años. Este informe presentado hace poco en Ginebra, considera que actualmente los riesgos en los países desarrollados son menores que en el pasado inmediato, pero que han aumentado en las economías en desarrollo. Según la OMC, los intercambios comerciales progresaron apenas un 2,1% en 2013, en términos de volumen, lo que para el director general de la organización, el brasileño Roberto Azevedo, demuestra el letargo que sigue sufriendo el comercio. Al presentar las proyecciones de la OMC, Azevedo subrayó que el crecimiento de 2014 será *"modesto"* puesto que ni siquiera llega al promedio histórico, pero al menos indica *"que estamos en la buena dirección"*, con miras a una consolidación de esta mejora en 2015.

El comercio internacional será arrastrado, otro año más, por Asia, cuyas exportaciones crecerán un 6,9%, mientras que las importaciones lo harán en un 6,4%, una mejora sólida con respecto al 4,6% y al 4,5% de 2013. *"Asia lidera el camino"*, recalcó el economista Robert Teh, quien sostuvo que las proyecciones para este año parten del supuesto que habrá una recuperación relativa de la demanda y de la actividad



económica en Europa en los próximos dos años. Se recordó que, con crisis y todo, el bloque comunitario representa dos tercios del comercio mundial, lo que explica su importancia para lo que ocurra con otras regiones.

Por su parte, Azevedo aclaró que estas cifras representan la "mejor estimación" de la OMC y están basadas en el escenario internacional actual. Advirtió que podrían ser revisadas a la baja en caso de alguna nueva crisis, refiriéndose al impacto de las tensiones entre Ucrania y Rusia. "Es muy difícil predecir el momento y el

impacto de una crisis, que puede venir de cuestiones económicas o geopolíticas. Dependiendo del tamaño, del momento y de su naturaleza, su impacto puede ser muy diferente".

La OMC tuvo que revisar el año pasado su previsión inicial de crecimiento del comercio en Europa, que rebajó del 3,3 al 2,5%, aunque al final sólo fue del 2,1%. Esa revisión se debió a que la recesión en la Unión Europea no terminó en el primer trimestre de 2013, sino en el segundo, lo que implicó que la recuperación de su actividad económica fue más lenta de lo esperado.

Cuadro N°1 América Latina y el Caribe: Movimiento portuario contenedorizado TEU's - Primeros semestres (2010-2013) Los 25 principales puertos - TEU's totales movilizados

Puesto	Puerto	País	2010	2011	2012	2013	Var. 2013/12
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	1.256.887	1.560.459	1.769.773	1.675.989	-5,3%
2	Santos	Brasil	1.206.532	1.387.624	1.499.703	1.604.478	7,0%
3	Balboa	Panamá	1.209.312	1.549.680	1.671.928	1.592.768	-4,7%
4	Manzanillo	México	669.500	824.417	943.891	1.035.457	9,7%
5	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar)	Colombia	699.972	900.411	1.008.938	958.280	-5,0%
6	Callao	Perú	581.121	755.072	870.751	885.411	1,7%
7	Kingston	Jamaica	866.523	792.097	853.214	864.156	1,3%
8	Guayaquil (todos terminales)	Ecuador	491.579	683.444	782.933	788.794	0,7%
9	San Antonio	Chile	441.550	484.459	550.520	604.906	9,9%
10	Freeport	Bahamas	600.000	600.000	600.000	600.000	0,0%
11	Buenos Aires (sin Exolgan)	Argentina	515.701	544.784	495.800	549.300	10,8%
12	Caucedo	República Dominicana	450.000	450.000	513.008	545.512	6,3%
13	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	469.180	472.548	517.058	535.867	3,6%
14	Lazaro Cárdenas	México	355.519	427.648	586.091	532.726	-9,1%
15	Valparaiso	Chile	442.474	531.661	497.695	485.734	-2,4%
16	Veracruz	México	312.340	356.045	379.818	434.874	14,5%
17	Montevideo	Uruguay	306.441	365.143	376.699	402.440	6,8%
18	Buenaventura	Colombia	294.322	250.293	399.880	387.633	-3,1%
19	Paranaguá	Brasil	334.700	326.544	372.635	358.002	-3,9%
20	Puerto Cabello	Venezuela	197.125	321.478	407.914	350.785	-14,0%
21	PortoNave	Brasil	-	275.615	282.693	315.647	11,7%
22	Puerto Cortes	Honduras	284.371	311.659	306.285	303.152	-1,0%
23	Altamira	México	232.218	276.085	288.470	290.965	0,9%
24	Rio Grande	Brasil	315.290	303.204	287.764	283.347	-1,5%
25	Talcahuano/San Vicente	Chile	177.723	207.455	274.294	258.342	-5,8%

Fuente: El ranking es elaborado a partir de información pública o proporcionada por los propios puertos u organizaciones nacionales a CEPAL. Última Actualización: 18/11/2013

Sin embargo, el transporte marítimo sigue presentando un flujo importante en el movimiento de mercancías contenedorizadas en los principales puertos; el cual representa el 80% del comercio internacional.

Principales HUB del mundo

En 2012, los países con mayor movimiento de mercancías contenedorizadas a través de esta vía fueron los asiáticos: el puerto de Shanghai (China) con 32 millones de TEU's, seguido por el puerto de Singapur (Singapur) con 31 millones de TEU's y el puerto de Hong Kong (China) con 23 millones de TEU's. Estos tres puertos representaron el 30% del movimiento de TEU's a nivel mundial. Otros puertos que con movimientos significativos de contenedores –y considerados HUB– fueron Rotterdam, Bremen, Los Ángeles, Long Beach, New York-New Jersey, Colón y Santos.

La mayoría de estos terminales se sitúan en Asia, Europa y EE.UU. Fuera de Santos (Brasil), ningún otro puerto sudamericano alcanza volúmenes de movimiento que otros puertos del mundo sí registran. Los países con mayor movimiento de TEU's en América del Sur son el puerto de Santos (Brasil) con más de 1,4 millones de TEU's, el Puerto del Callao (Perú) con más de 900 mil TEU's, el Puerto de Guayaquil (Ecuador) con más de 750 mil TEU's y finalmente el puerto de San Antonio (Chile) con más de 550 mil TEU's, según datos de CEPAL al

primer semestre de 2012. **Vale precisar que los puertos de Valparaíso y San Antonio, atienden a un mismo hinterland, ambos con empresas estatales y, desde el punto de vista marítimo, se encuentran uno al lado del otro. Por tanto, para efectos comparativos es usual que se sumen ambos, en especial para la comparación con otros puertos latinoamericanos. (Cuadro N° 1).**

Muchos de estos puertos, debido a las tecnologías que utilizan y la estructura que acogieron para la disposición de ellos, no se encuentran optimizados. Para que se pueda alcanzar el nivel de movimiento de los grandes puertos de diferentes países del mundo, habrá que enfocarse hacia la optimización de los recursos naturales y tecnológicos.

En el caso de Valparaíso, es digno de mencionar que su alta competitividad se respalda en el eficiente uso de sus recursos que se sustentan en esfuerzos enfocados hacia la integración de sus sistemas, en un proceso de mejora continua.

Canal de Panamá, HUB de las Américas

El Canal de Panamá representa también un interesante caso, toda vez que es el punto en donde se concentra gran parte del tráfico naviero mundial. Según un informe publicado en el Boletín Interamericano de Puertos (CIP, N°41, octubre 2012), con una tasa de crecimiento del 10% de su PIB, Panamá está en camino a convertirse en el centro logístico de las Américas debido al proyecto de expansión de su Canal. La inversión del Gobierno de Panamá de US\$ 5.250 millones, busca no sólo duplicar la capacidad del Canal con la construcción de un tercer juego de esclusas, ampliando el tamaño su profundidad, sino que permitir por primera vez, tal como ya se indicó, el tránsito de los barcos Post-Panamax con capacidades de entre 12.000 a 15.000 TEU's.

Si bien el cronograma de la expansión del Canal se ha visto retrasada por la suspensión de los trabajos, huelgas de trabajadores y otros inconvenientes, no es menos cierto que esta mega obra impulsará decididamente la posición geográfica estratégica del país, estableciendo el marco para una mayor actividad económica. En ese sentido, el Gobierno incentiva las zonas económicas de "Zona Libre de Colón" en el Océano Atlántico (la segunda más grande zona libre de impuestos después de Hong Kong) y la de "Panamá Pacífico" en lado del Océano Pacífico.

En Panamá interactúan puertos privados en ambos océanos, interconectados por el ferrocarril interoceánico, carreteras y aeropuertos internacionales, con capacidad de ofrecer todo tipo de servicios para el manejo de la carga y la atención a pasajeros.



Por ello, Panamá busca mejorar su sector de servicios a través de la modernización de sus puertos y terminales de contenedores, creando un entorno favorable para las empresas. Estas reformas se esperan conduzcan a un conglomerado (Clusters) que reúna a los servicios relacionados con el transporte aéreo, ferroviario y marítimo con los complementarios servicios financieros y legales.

Tal como bien lo describe la Agencia de Atracción de Inversión y de Promoción de Exportación de Panamá, (Proinvex Panamá), dependiente del Ministerio de Comercio e Industrias, a través del Canal se espera convertir a esta nación en un socio estratégico para el comercio exterior de los países para los cuales la ruta es relevante al ofrecer beneficios en la reducción de tiempo y costo de transporte.

Anualmente por el Canal transitan en promedio 14.000 barcos a través de 144 rutas a más de 80 países a nivel mundial movilizando 12 millones de TEU's y 300 mil CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal Arqueo de Buques) al año.

La creación de una industria de "servicios logísticos de valor agregado" (SLVA) aprovecharía el volumen del Canal para captar un mayor valor y mejorar el empleo doméstico, estimándose la creación de más de 30.000 empleos en las industrias relacionadas con la logística al año 2020.

Los SLVA se componen de una variedad de actividades relacionadas con el envío, incluyendo almacenamiento tradicional y en frío, seleccionado y envasado, empaquetado, etiquetado, personalización, y acabado y montaje finales. Hoy, los cuatro terminales de contenedores que operan en Panamá son administrados por tres de los diez principales operadores de terminales de contenedores en el mundo.

Estos puertos (que suman una transferencia de más de 4,25 millones de TEU's anualmente) son considerados entre los más modernos de América Latina y conforman el centro logístico más grande de la región: Manzanillo International Terminal (MIT), Colón Container Terminal (CCT) Panamá Ports Company (PPC), subsidiaria de Hutchinson Ports Holding (HPH).

Mientras el MIT mueve 1,4 millones de TEU's al año, CCT registra 448 mil TEU's y PPC suma 2,4 millones de TEU's anuales.

En la actualidad y con una inversión de US\$ 70 millones se levanta un quinto terminal de contenedores en el Pacífico panameño, frente al terminal de Balboa de PPC, el que será operado por Ports Singapore Authority (PSA). Tendrá una capacidad para mover cerca de medio millón de TEU's.

Panamá ocupa en el movimiento de carga en contenedores a nivel mundial, uno de los primeros lugares de América Latina y el Caribe con una participación de mercado de 14,1% del tráfico total de la región, generando el 25,6% del total de movimiento portuario de contenedores en Centro América y el Caribe.


En este marco, el Ferrocarril de Panamá, que une al Atlántico y Pacífico en una hora, ofrece el servicio de transbordo de carga de contenedores, con una capacidad de movimiento de 350 mil contenedores al año.

La logística de valor agregado en Panamá ofrece soluciones que considera reducir el tiempo de las mercancías en tránsito, la volatilidad en tiempo de las mercancías en tránsito y los costos de insumo directos de las actividades de logística.

También ha programado desarrollar soluciones de conectividad para dinamizar facilidades logísticas existentes como el Aeropuerto de Tocumen, que contemplan extender la autopista Panamá-Colón, incrementar la conectividad entre Corredores de la Ciudad de Panamá, solucionar la congestión Intra-Colón, extender el Corredor Norte para llegar al aeropuerto Tocumen, ofrecer conexión directa a las instalaciones de transporte de carga de Tocumen, mejorar las tarifas de los transportes en camiones y servicio de clase mundial y crear un plan maestro para un centro de transporte de carga en Tocumen.

Ello toda vez que el Aeropuerto de Tocumen atiende a más 5 millones de pasajeros al año con más de 54 destinos a través de 14 aerolíneas internacionales. Su nuevo plan maestro considera su desarrollo hasta el año 2025, para permitir el tránsito de 30 millones de pasajeros anuales con el funcionamiento de 20 terminales de manejo de carga.

Con una inversión del orden de US\$ 4 millones y una infraestructura de unos 3.500 m², la compañía Gulf Coast International Cargo estudia levantar un centro de manejo logístico en el aeropuerto de Tocumen, dispuesto de un centro de acopio y recibo de la cadena de frío destinado a la transferencia aérea de productos refrigerados únicamente y que contará con los servicios de la pre certificación para atraer la carga. Países como Chile, Ecuador, Perú, México y Brasil han manifestado interés en utilizar los servicios de la cadena de frío de Panamá a fin de convertir a esta nación en un Centro de Distribución de las exportaciones hacia EE.UU. y Europa.

A la vista de lo expuesto, en la segunda parte de este artículo, se analizarán las condiciones y requisitos que debería tener Chile para que alguno de sus puertos pudiese transformarse en el HUB del Pacífico Sur. 

EN EL SISTEMA DE EMPRESAS PÚBLICAS

El Ministerio de Economía designó a Carlos Álvarez Voullieme como nuevo presidente del Consejo Directivo del Sistema de Empresas Públicas (SEP), y a Cristián Larraín Pizarro y Juan Carlos Latorre Carmona como directores de dicho organismo. De igual forma, Cristina Orellana Quezada asumirá como directora ejecutiva de la entidad.

Carlos Álvarez es ingeniero civil industrial y cuenta con un master en Economía de la U. de Chile y master en Administración Pública de la U. de Harvard. Ex subsecretario de Economía y ex vicepresidente de la Corporación de Fomento de la Producción (Corfo). Por su parte, Cristián Larraín es ingeniero comercial de la U. de Chile y candidato a doctor en Economía de la U. Católica de Lovaina-la-Nueva. Se ha desempeñado como Coordinador de Finanzas Internacionales del Ministerio de Hacienda, asesor de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras y consultor financiero. Es socio de CLGroup. Juan Carlos Latorre, en tanto, es ingeniero industrial de la U. de Chile. Fue diputado desde 2006 a 2014 y se desempeñó como subsecretario de Obras Públicas entre 1998 y 2004. Ha sido académico de la U. de Chile, gerente de proyectos y consultor de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Cristina Orellana es ingeniera en Agronegocios de la U. Central de Chile, con estudios en evaluación económica de proyectos en la PUC de Chile. Fue gerente general del Servicio de Cooperación Técnica (Sercotec) y directora del área empresa y emprendimiento de ComunidadMujer.

EN LA ZOFRI S.A. DE IQUIQUE

Zofri S.A. cuenta con un nuevo Directorio, presidido por el administrador público y empresario local, Patricio Sesnich Stewart, quien dirigirá los destinos de la Compañía en los próximos dos años. Sesnich asumió como presidente, luego de ser elegido como director en última Junta de Accionistas, junto al abogado Felipe Pérez Walker (director independiente reelecto), al empresario Giorgio Macchiavello Yuras (director reelecto), la abogada Claudia Rojas Campos (ex gerente legal de la empresa), la asistente social Carmen Adriana Delpiano Puelma (ex ministra de Bienes Nacionales y ex directora de Zofri S.A. en 1999), el sociólogo Eugenio Hidalgo González (ex director regional de CORFO) y el economista Gerardo Uña (funcionario del Ministerio de Hacienda).

Patricio Sesnich es administrador público (U. de Chile), con especialización en Comercio Exterior. Fue funcionario del Departamento de Investigación de Fraudes y Contrabando de la entonces Superintendencia de Aduanas (1969-1972 en Valparaíso y Coquimbo), hoy Servicio Nacional de Aduanas de la Contraloría General de la República. Desde 1977 a la fecha administra su Agencia de Aduana Patricio Sesnich y Cía. Ltda., que se especializa en Energía y Minería. Entre 2002 y 2010 Sesnich fue director de Zofri S.A., ejerciendo la vicepresidencia del Directorio en los periodos comprendidos entre 2006 y 2010.

EN LA CORPORACIÓN DE PUERTOS DEL CONO SUR

En la ciudad de Punta Arenas fue elegido el nuevo directorio de la Corporación de Puertos del Cono Sur, que ejercerá para el periodo 2014-2015. El gerente de Logística de Puerto Valparaíso, Gonzalo Davagnino, fue electo como nuevo presidente del directorio. En estas funciones será acompañado por el gerente general de Empresa Portuaria Austral, Ignacio Covacevich, como vicepresidente; por Sebastián Montero, vicepresidente de Empresa Portuaria Arica (segundo vicepresidente); Juan Esteban Bilbao, gerente general de Valparaíso Terminal de Pasajeros, VTP (tesorero); y por Carlos Geisse, presidente de Empresa Portuaria Puerto Montt (secretario).

La Corporación de Puertos del Cono Sur es una corporación de derecho privado sin fines de lucro, que agrupa a los puertos o empresas portuarias de Chile que reciben buques de crucero, al Terminal de Pasajeros de Valparaíso (VTP) y al principal operador turístico receptor de cruceros en Chile, Destination Management Chile (DMC). Son miembros de esta organización los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Puerto Montt y Castro, Chacabuco, Punta Arenas y Puerto Natales, junto a VTP y DMC. 🌊



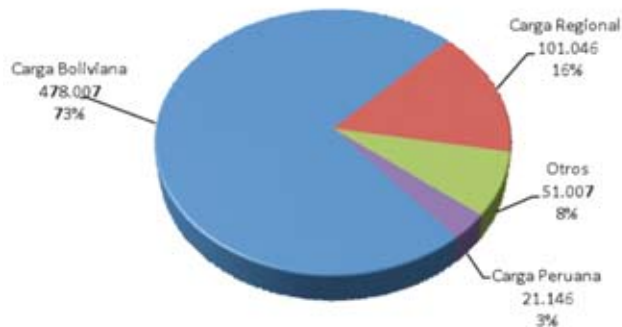
Puerto de Arica

Evolución transferencia total (en ton.) Enero - Marzo 2013/2014

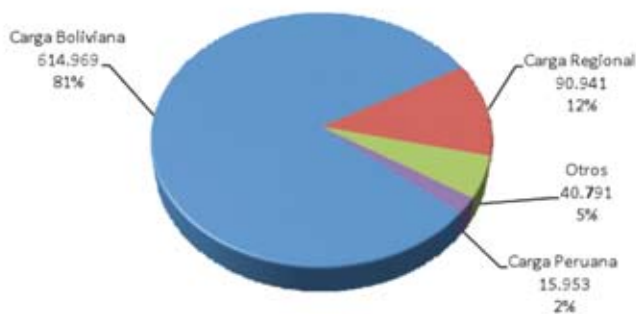
	2013	2014
Enero	185.715	278.123
Febrero	440.596	510.383
Marzo	651.206	762.654
Total	1.277.517	1.551.160

Fuente: Puerto de Arica

Transferencia por Tipo de Mercado
Marzo 2013



Transferencia por Tipo de Mercado
Marzo 2014

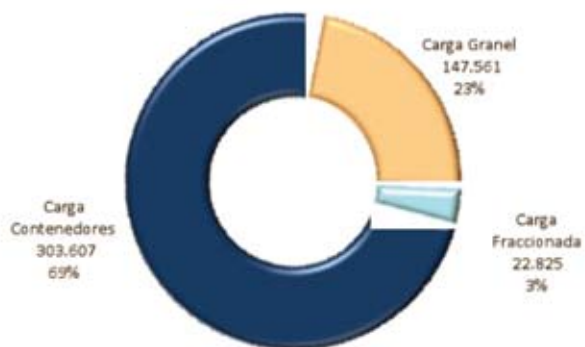


Comercio exterior boliviano Enero - Marzo 2013/2014

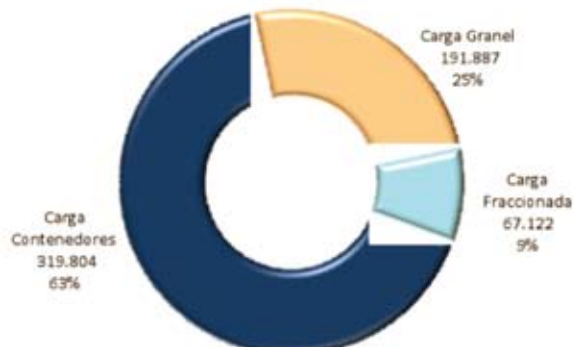
	2013	2014
Enero	137.521	213.858
Febrero	328.250	403.684
Marzo	478.007	614.969
Total	943.778	1.232.511

Fuente: Puerto de Arica

Transferencia por Tipo de Carga
Marzo 2013



Transferencia por Tipo de Carga
Marzo 2014



Empresa Portuaria de Iquique

Transferencia total (en ton.) - Enero – Febrero 2014

	Expo.	Imp.	Cabotaje	Tto. otros países	Tto. Bol. Emb.	Tto. Bol. Desc.	T/S	Falso E/D	Total
Enero	17.430	41.470	-	233	1.350	1.760	73	7.895	70.211
Febrero	70.529	121.507	17	1.120	11.564	11.040	536	22.280	238.593
Acum. 2014	87.959	162.977	17	1.353	12.914	12.800	609	30.175	308.804

Por tipo de carga (en ton.) - Enero – Febrero 2014

	Contened.	Fraccionado	Autom. sólidos	Graneles líquidos	Graneles
Enero	54.954	8.453	1.388	5.414	-
Febrero	182.614	28.765	23.270	-	3.945
Acumulado	237.568	37.218	24.658	5.414	3.945

Por tipo de carga (en ton.) - Enero – Febrero 2014

	Cobre (Ton.)	H. pescado (Ton.)	A. pescado (Ton.)	Azufre (Ton.)	Vehículos (Unidades)	Naves (Unidades)
Enero	3.789	9.535	-	-	3.045	16
Febrero	19.586	11.867	5.312	-	17.075	44
Acumulado	23.375	21.402	5.312	-	20.120	60

Contenedores (TEU's) Enero – Febrero 2014

Meses	In	Out	In+Out
Enero	5.073	2.289	7.362
Febrero	12.627	13.406	26.033
Acumulado	17.700	15.695	33.395

Fuente: Puerto de Iquique

Fuente: Empresa Portuaria de Iquique

Empresa Portuaria Antofagasta

Transferencia carga total (en ton.) - Enero – Marzo 2014

Operación	Enero	Febrero	Marzo	2014
Importación	6.568	52.250	18.070	76.888
Exportación	11.923	176.780	194.567	383.270
Cabotaje	-	-	-	-
Int. boliviana	-	133	-	133
Ex. boliviana	9.813	11.654	40.038	61.505
Int. argentina	-	-	-	-
Exp. argentina	-	-	-	-
Tara Teu's emb.	1.851	10.311	10.244	22.406
Tara Teu's des.	796	9.185	11.587	21.568
Falsos	2.140	12.300	17.010	31.450
Totales	33.092	272.613	291.515	597.220

Fuente: Empresa Portuaria Antofagasta

Puerto de Coquimbo

Transferencia carga total (en ton.) Acumulado a Marzo 2014

Cliente	
Real Break Bulk	30.040
Sulfur (Azufre)	-
Wheat (Trigo)	10.097
Cement	19.944
Others	-
Iron Ore	33.000
Copper Concentrate	134.257
Teck	74.007
Punitaqui	23.012
Trafigura	31.989
Caseros/Codelco	5.250
Carga de Proyecto	11.481
Palletized Fruit	59.787
Containers	1.862
Total	270.428

Fuente: Terminal Puerto Coquimbo (TPC)

Puerto de San Antonio

Transferencia carga total (en ton.) Enero - Febrero 2013 / 2014

Fuente: EPSA	Meses	2013	2014	Variación %
	Enero	1.402.566	391.096	-72,1%
Febrero	1.367.691	1.559.636	14,0%	
Total a Febrero	2.770.257	1.950.732	-29,6%	

Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) Enero - Febrero 2013 / 2014

Fuente: EPSA	Meses	2013	2014	Variación %
	Enero	899.583	191.541	-79%
Febrero	934.703	1.063.919	14%	
Acumulado	1.834.286	1.255.461	-31,6%	

Transferencia TEU's Enero - Febrero 2013 / 2014

Fuente: EPSA	Meses	2013	2014	Variación %
	Enero	93.651	19.512	-79%
Febrero	100.267	110.634	10%	
Acumulado	193.918	130.146	-32,9%	

Transferencia de carga fraccionada (en ton.) Enero - Febrero 2013 / 2014

Fuente: EPSA	Meses	2013	2014	Variación %
	Enero	127.202	27.947	-78%
Febrero	131.220	98.699	-25%	
Acumulado	258.422	126.647	-51,0%	

Puerto de San Antonio

Transferencia de graneles sólidos (en ton.) Enero - Febrero 2013 / 2014

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	332.929	63.047	-81%
Febrero	200.847	327.488	63%
Acumulado	533.776	390.535	-26,8%

Fuente: EPSA

Transferencia de graneles líquidos (en ton.) Enero - Febrero 2013 / 2014

Meses	2013	2014	Variación %
Enero	42.852	108.560	153%
Febrero	100.921	69.529	-31%
Acumulado	143.773	178.089	23,9%

Fuente: EPSA

Puerto Talcahuano - San Vicente

Informe Regional Consolidado (en ton.) Enero - Febrero 2014

Regional	Mes Febrero			Comparación acumulados			
	2012	2013	2014	2012	Acumulado Febrero 2013	2014	2014 v/s 2013(%)
Toneladas	1.247.443	1.625.420	1.811.261	2.738.611	2.981.482	2.932.855	-1,6%
Nº de Naves	75	77	66	157	136	108	-21,0%
Nº de Teus	68.918	72.925	97.885	143.335	149.562	146.320	-2,2%

Fuente: Puerto Talcahuano - San Vicente

Informe Regional desglosado por puerto (en ton.) Acumulado a Febrero 2014

Puerto	Mes Diciembre			Acumulado Diciembre		
	Toneladas	Teus	Naves	Toneladas	Teus	Naves
Talcahuano	2.731	0	0	5.354	0	0
San Vicente	462.039	38.641	21	800.937	63.532	35
Lirquén	460.876	7.821	14	650.320	7.821	20
Penco	24.192	0	4	55.695	0	5
Coronel	680.337	51.423	22	1.030.727	74.967	39
Cabo Froward	181.087	0	5	389.822	0	9
Total	1.811.261	97.885	66	2.932.855	146.320	108

Fuente: Puerto Talcahuano - San Vicente

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Consolidado todos los terminales Enero – Marzo 2013 / 2014 (en ton.)

Fuente: Empormontt

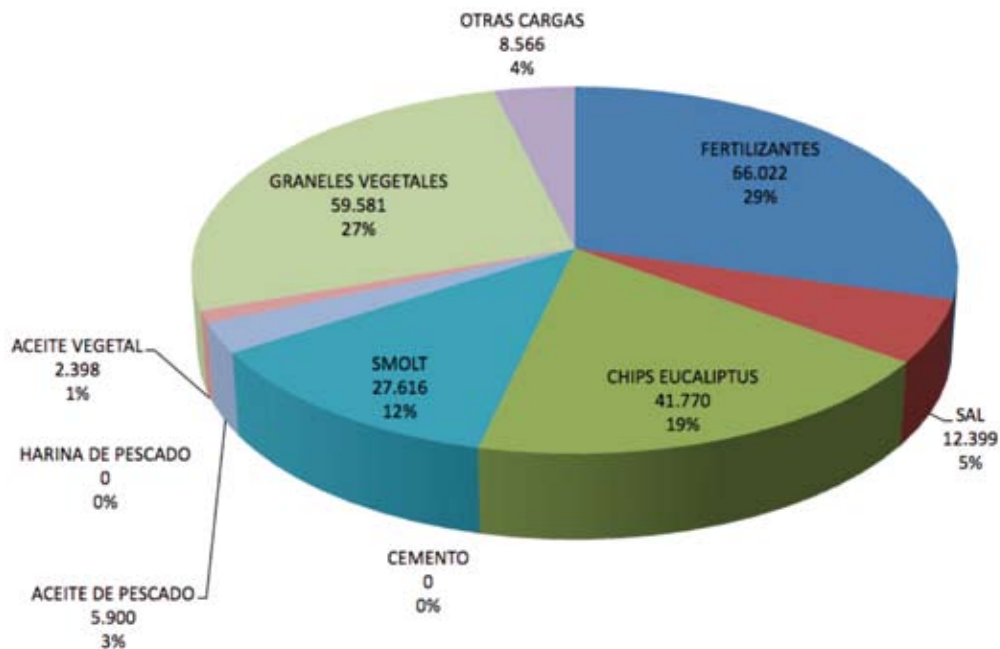
Carga por Terminal	Enero		Febrero		Marzo		Totales		% Desv.
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
Muelle Comercial	98.009	24.358	64.808	137.953	76.816	61.941	239.633	224.252	-6,4%
Terminal Transbordadores	36.276	47.480	40.878	16.240	42.950	15.700	120.104	79.420	-33,9%
Terminales Portuarios Chiloé	8.012	23.195	8.924	38.607	15.147	8.956	32.083	70.758	120,5%
Totales	142.297	95.033	114.610	192.800	134.913	86.597	391.820	374.430	-4,4%

Muelle Comercial Enero – Marzo 2013 / 2014 (en ton.)

Fuente: Empormontt

Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Fertilizantes	62.803	66.022	5,1%
Sal	9.917	12.399	25,0%
Chips eucaliptus	59.178	41.770	-29,4%
Cemento	-	-	N/A
Smolt	17.832	27.616	54,9%
Harina de pescado	13.177	-	N/A
Aceite de pescado	-	5.900	N/A
Aceite vegetal	-	2.398	N/A
Graneles vegetales	57.926	59.581	2,9%
Otras cargas	18.800	8.566	-54,4%
Subtotales	239.633	224.252	-6,4%

Transferencia Principales Productos Muelle Comercial 2014



Empresa Portuaria de Puerto Montt

Terminales Portuarios de Chiloé Enero – Marzo 2013 / 2014 (en ton.)

Fuente: Empormontt

Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Tara vehículos	11.174	17.473	56,4%
Carga surtida (Sobre Rodado)	2.647	30.241	1.042,5%
Alimento peces	6.251	7.138	14,2%
Cosecha salmón	4.040	7.024	73,9%
Mortalidad salmón	1.178	0	-100,0%
Bins con hielo	3	0	-100,0%
Smolt	3.549	5.314	49,7%
Redes	1.487	1.700	14,3%
Otras cargas	1.754	1.868	6,5%
Totales	32.083	70.758	120,5%

Terminal de Transbordadores Enero – Marzo 2013 / 2014 (en ton.)

Fuente: Empormontt

Tipo de carga	2013	2014	% Desv.
Tara vehículos	46.821	29.621	-36,7%
Carga surtida	66.181	45.602	-31,1%
Otras cargas	7.102	4.197	-40,9%
Subtotales	120.104	79.420	-33,9%

Empresa Portuaria Chacabuco

Transferencia de carga por muelles (en ton.) Enero – Marzo 2014 / 2013 (en ton.)

Fuente: Emporcha

	Embarque			Desembarque			Total		
	2014	2013	%	2014	2013	%	2014	2013	%
Muelle Comercial	32.739	34.260	-4%	12.950	13.684	-5%	45.689	47.944	-5%
Terminal de Transbordadores	26.669	26.670	0%	41.348	38.625	7%	68.017	65.295	4%
Muelle Flotante	5	4	25%	5	2	150%	10	6	67%
Total	59.413	60.934	-2%	54.303	52.311	4%	113.716	113.245	0%

Empresa Portuaria Chacabuco

Desembarque de carga por muelles y productos (en ton.) Enero - Marzo 2014 / 2013

Unidad de Negocio	Producto	Total 2014	Total 2013	Variación %
Muelle Comercial				
	Otra pesca fresca	4.855	4.254	14%
	Carga general	3.680	5.798	-37%
	Contenedores vacíos	1.158	2.332	-50%
	Salmón fresco	2.171	659	229%
	Otros pescados congelados	150	175	-14%
	Peligrosos diversos	481	245	96%
	Maquinaria y estructura ind.	29	0	0%
	Marisco fresco	141	115	23%
	Combustible	280	106	164%
	Otros	5	0	0%
	Subtotal	12.950	13.684	-5%
Terminal de Transbordadores				
	Carga general en vehículo	23.158	20.126	15%
	Tara vehículos	14.886	13.925	7%
	Madera elaborada	810	1.645	-51%
	Cemento	1.031	1.486	-31%
	Maquinaria y estructura ind.	676	709	-5%
	Peligrosos diversos	518	457	13%
	Alimento para peces	78	185	-58%
	Ganado	145	54	169%
	Otros	46	38	21%
	Subtotal	41.348	38.625	7%
Muelle Flotante				
	Carga general	0	2	-100%
	Mariscos frescos	5	0	0%
	Subtotal	5	2	150%
	Totales	54.303	52.311	4%

Fuente: Empormont

Embarque de carga por muelles y productos (en ton.) Enero - Marzo 2014 / 2013

Unidad de Negocio	Producto	Total 2014	Total 2013	Variación %
Muelle Comercial				
	Alevines	1.815	264	588%
	Carga general	3.505	2.300	52%
	Carnada	5	0	0%
	Combustible	1.059	1.224	-13%
	Concentrado de oro	4.961	2.566	93%
	Concentrado de plata	1.123	1.469	-24%
	Concentrado de plomo	242	0	0%
	Concentrado de zinc	11.467	11.521	0%
	Contenedores vacíos	438	666	-34%
	Otros	8.124	14.250	-43%
	Subtotal	32.739	34.260	-4%
Terminal de Transbordadores				
	Alimento para peces	0	28	-100%
	Carga general	29	190	-85%
	Carga general en vehículo	6.578	6.443	2%
	Concentrado de oro	0	200	-100%
	Concentrado de plata	0	562	-100%
	Ganado	3.741	2.854	31%
	Harina de pescado	849	2.529	-66%
	Lana	95	76	25%
	Otros	15.377	13.788	12%
	Subtotal	26.669	26.670	0%
Muelle Flotante				
	Carga general	5	4	25%
	Subtotal	5	4	25%
	Totales	59.413	60.934	-2%

Fuente: Empormont

Empresa Portuaria Austral

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Transferencia total (en ton.) Enero – Marzo 2014

Meses	Carga total
Enero	36.084
Febrero	38.798
Marzo	36.559
Total acumulado	111.441

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Transferencia de carga contenedorizada (en ton.) - Enero – Marzo 2014

Meses	Carga total
Enero	14.819
Febrero	18.638
Marzo	11.177
Total acumulado	44.634

Fuente: Empresa Portuaria Austral

TEU's movilizados Enero – Marzo 2014

Meses	Carga total
Enero	960
Febrero	2.491
Marzo	1.854
Total acumulado	5.305

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Transferencia de carga fraccionada (en ton.) - Enero – Marzo 2014

Meses	Carga total
Enero	15.385
Febrero	14.573
Marzo	17.858
Total acumulado	47.816

Fuente: Empresa Portuaria Austral

Hotel Alonso de Ercilla

★★★
EN EL CENTRO COMERCIAL Y
FINANCIERO DE CONCEPCION

- Confortables habitaciones
- Calefacción central
- Servicio de habitaciones y cafetería las 24 horas
- Sala Privada de Internet e Internet Inalámbrico
- Tv cable y DIRECT TV
- Sala de reuniones equipadas para 10, 18, 35 y 90 personas
- Amplio estacionamiento



Colo Colo 334 Casilla 183 • Tel. (56-41) 222 7984 - Fax (56-41) 223 0053
e-mail: halonsoe@entelchile.net • <http://www.hotelalonsodeercilla.cl>
CONCEPCION • CHILE



SIN FRONTERAS AL SERVICIO DE SU COMPAÑÍA



SERVICIOS AGENCIAMIENTO MARÍTIMO

AGENTE PORTUARIO • SERVICIO DOCUMENTAL

AGENTE PROTECTOR • SERVICIO AÉREO • AGENTE EN CRUCE DE CANALES

www.saamsa.com

600 600 7226

linemanager@saamsa.com



Nuestro centro: las personas

Juntos construimos una mejor
calidad de vida y ambientes
laborales más seguros

www.ist.cl

ist

especialistas en prevención