



**“PROPUESTA DE UNA METODOLOGÍA DE
ANÁLISIS DE RIESGO DE DAÑOS EN LA
MAQUINARIA DE UN PUERTO ANTE LA
OCURRENCIA DE UN TSUNAMI POR SISMO DE
ORIGEN CERCANO, ANALIZADO PARA EL
PUERTO DE IQUIQUE”**

CAROLINA SEGOVIA LÓPEZ

INGENIERA CIVIL OCEÁNICA (E)

PREPARADO PARA EL OTORGAMIENTO DE TÍTULO DE INGENIERA CIVIL
OCEÁNICA

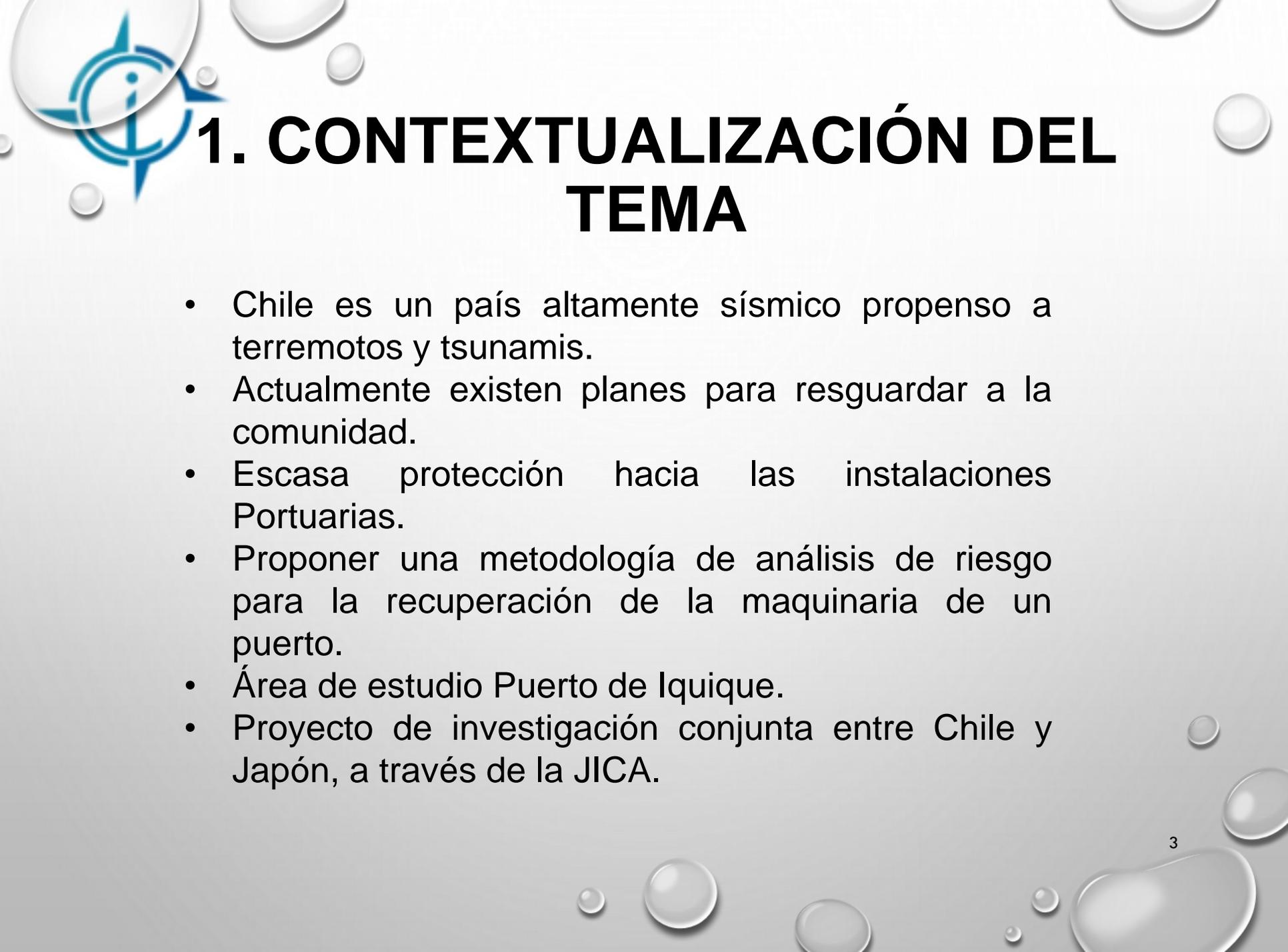
UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

JULIO 2020



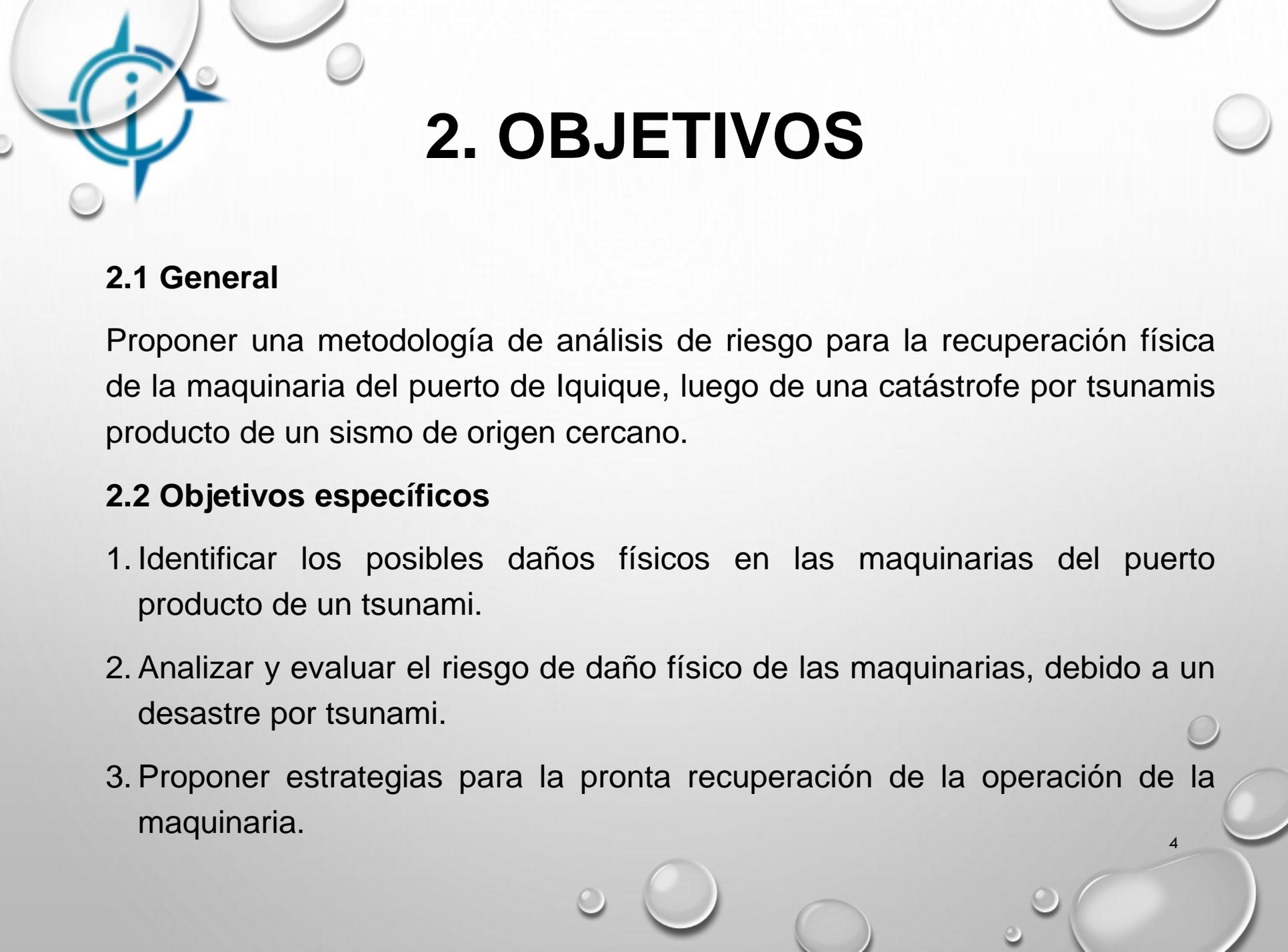
CONTENIDO

1. Contextualización del tema
2. Objetivos
3. Alcances y Limitaciones
4. Esquema de los Tópicos Fundamentales
5. Metodología/aplicación
6. Conclusiones
7. Discusiones y Recomendaciones
8. Referencias



1. CONTEXTUALIZACIÓN DEL TEMA

- Chile es un país altamente sísmico propenso a terremotos y tsunamis.
- Actualmente existen planes para resguardar a la comunidad.
- Escasa protección hacia las instalaciones Portuarias.
- Proponer una metodología de análisis de riesgo para la recuperación de la maquinaria de un puerto.
- Área de estudio Puerto de Iquique.
- Proyecto de investigación conjunta entre Chile y Japón, a través de la JICA.



2. OBJETIVOS

2.1 General

Proponer una metodología de análisis de riesgo para la recuperación física de la maquinaria del puerto de Iquique, luego de una catástrofe por tsunamis producto de un sismo de origen cercano.

2.2 Objetivos específicos

1. Identificar los posibles daños físicos en las maquinarias del puerto producto de un tsunami.
2. Analizar y evaluar el riesgo de daño físico de las maquinarias, debido a un desastre por tsunami.
3. Proponer estrategias para la pronta recuperación de la operación de la maquinaria.



3. ALCANCES Y LIMITACIONES



El proyecto tendrá por objetivo solo la situación de la maquinaria, dejando fuera del alcance de este estudio la revisión pormenorizada de la infraestructura, soporte de tecnologías de información y comunicación, líneas de vida, impactos humanos u otros componentes del sistema.



Independiente de la cantidad de máquinas, el análisis se llevará a cabo para una de cada tipo, asumiendo que los resultados son representativos para todas.

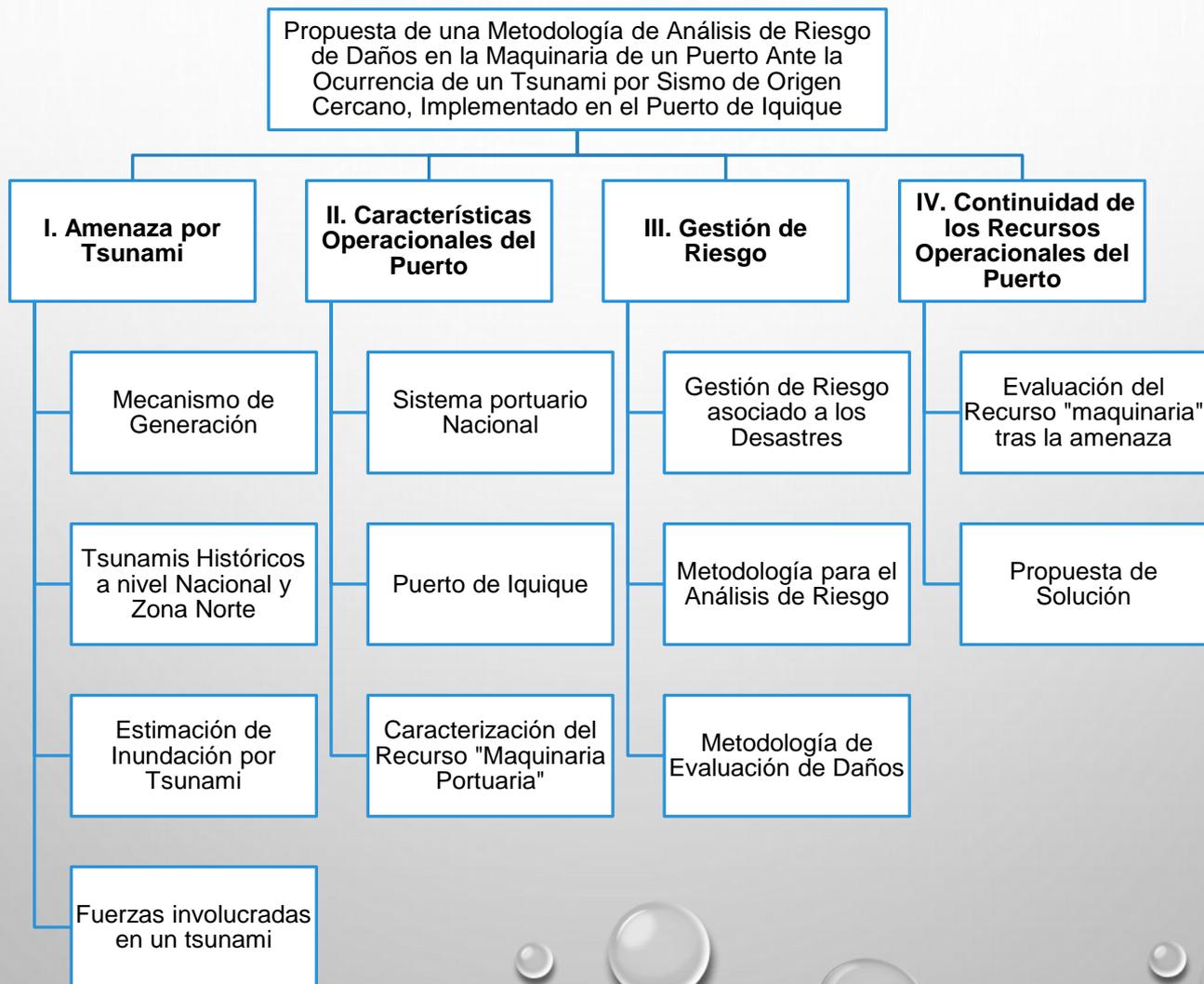


Se analizan los daños post tsunami; por lo tanto no se hace un estudio de simulación de impacto en la maquinaria durante la ocurrencia del evento.

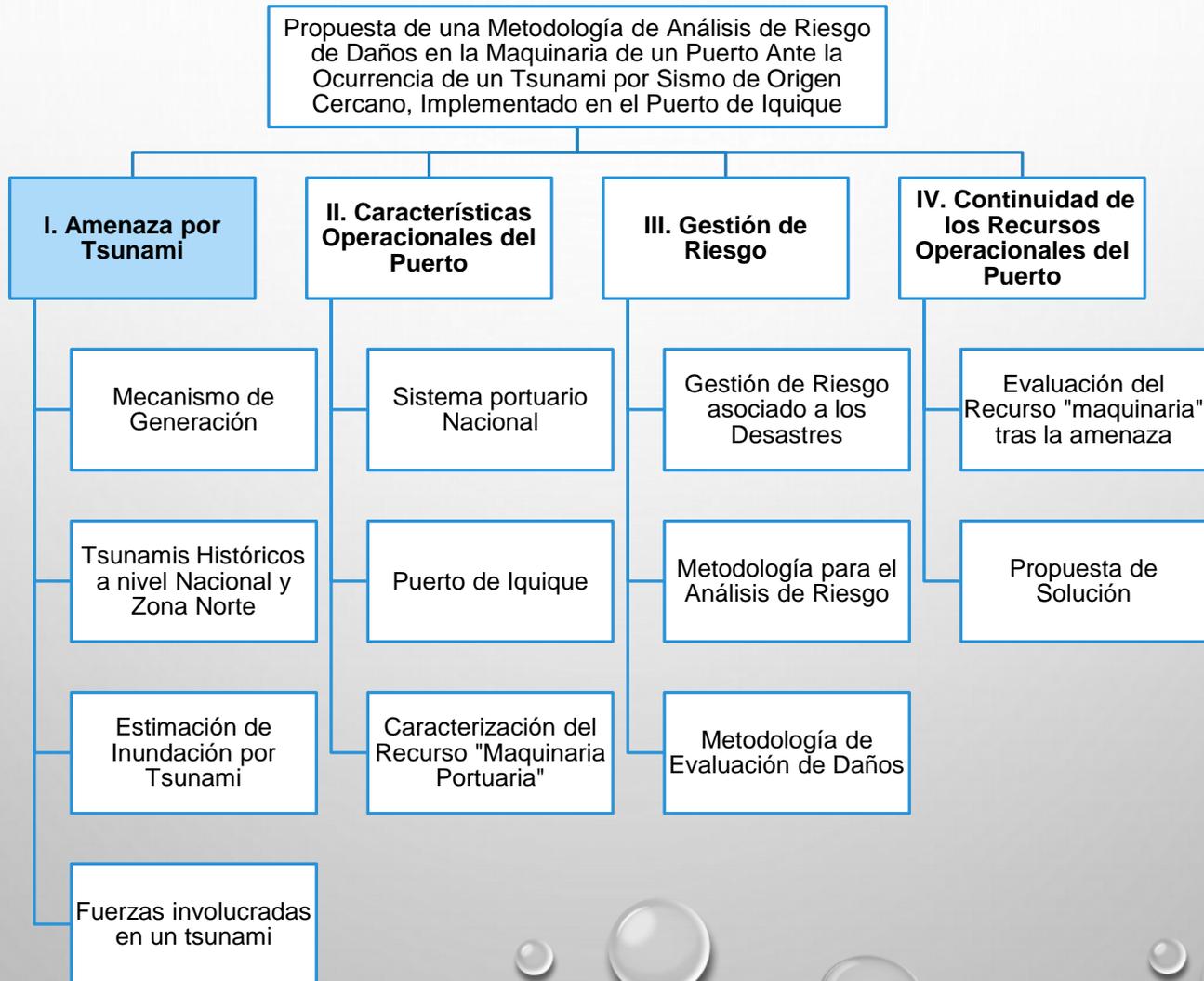


En este proyecto no son considerados los temas legales y administrativos asociados a los seguros implicados, responsabilidades económicas estatales y/o privadas, implicancias sociopolíticas o medioambientales, entre otros.

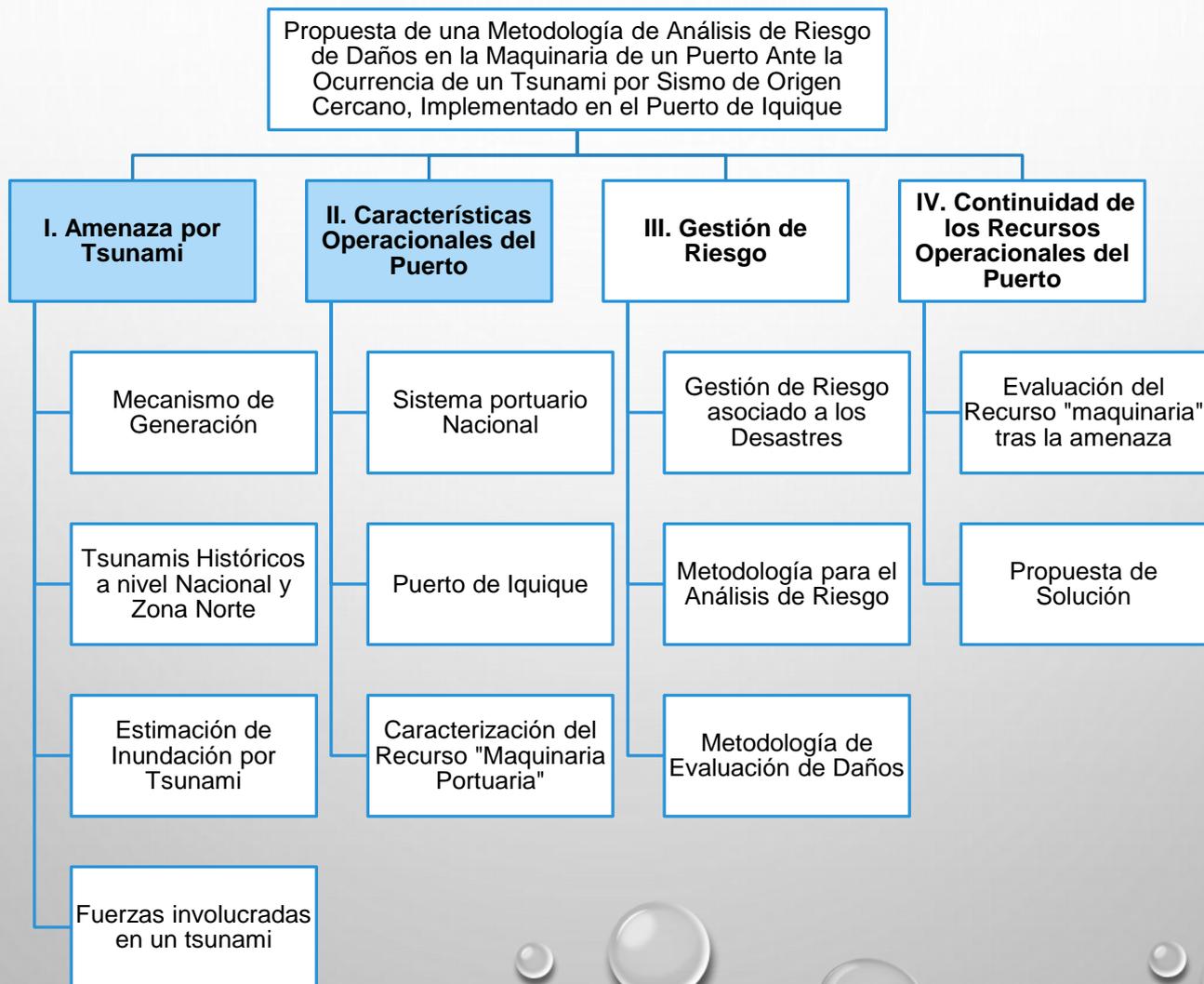
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS



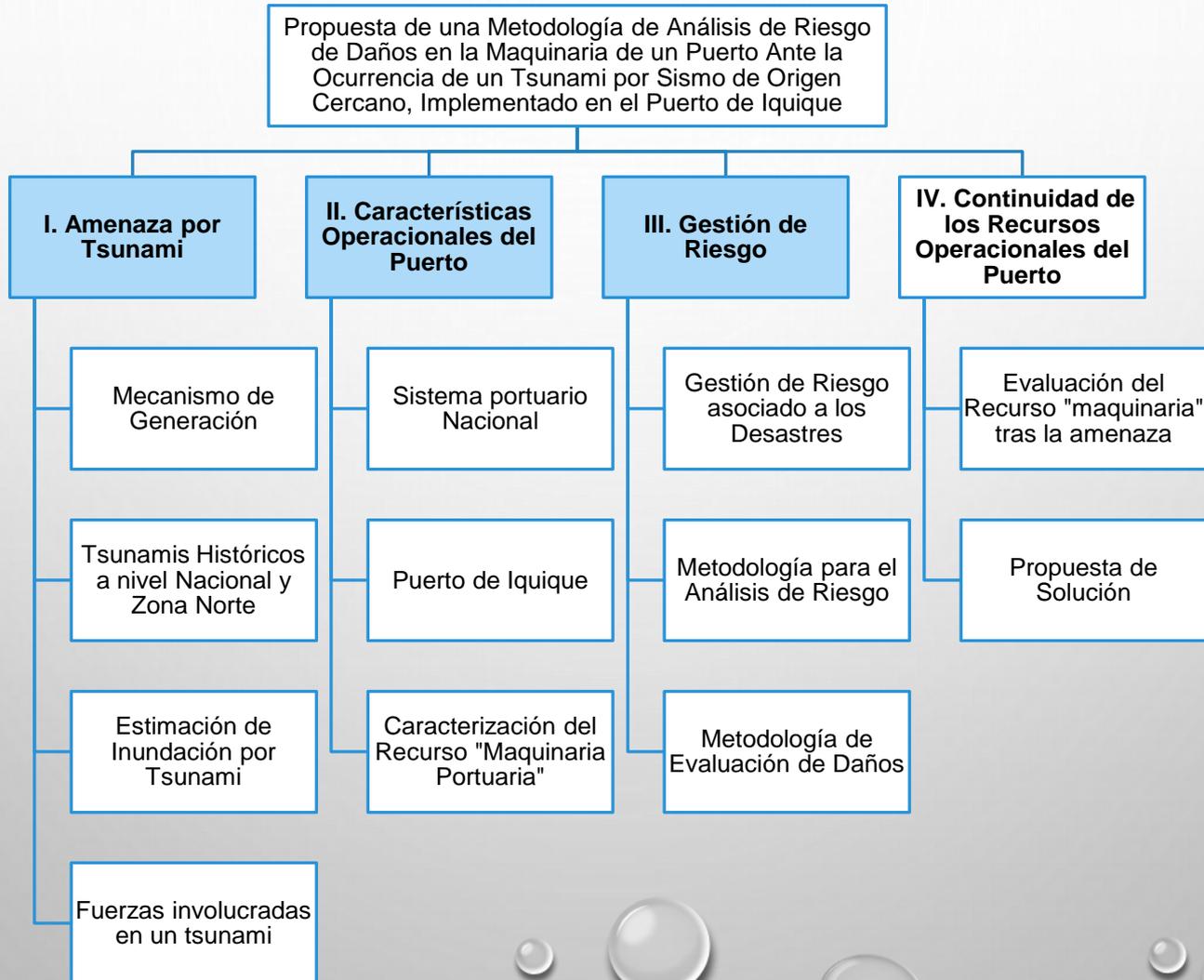
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS



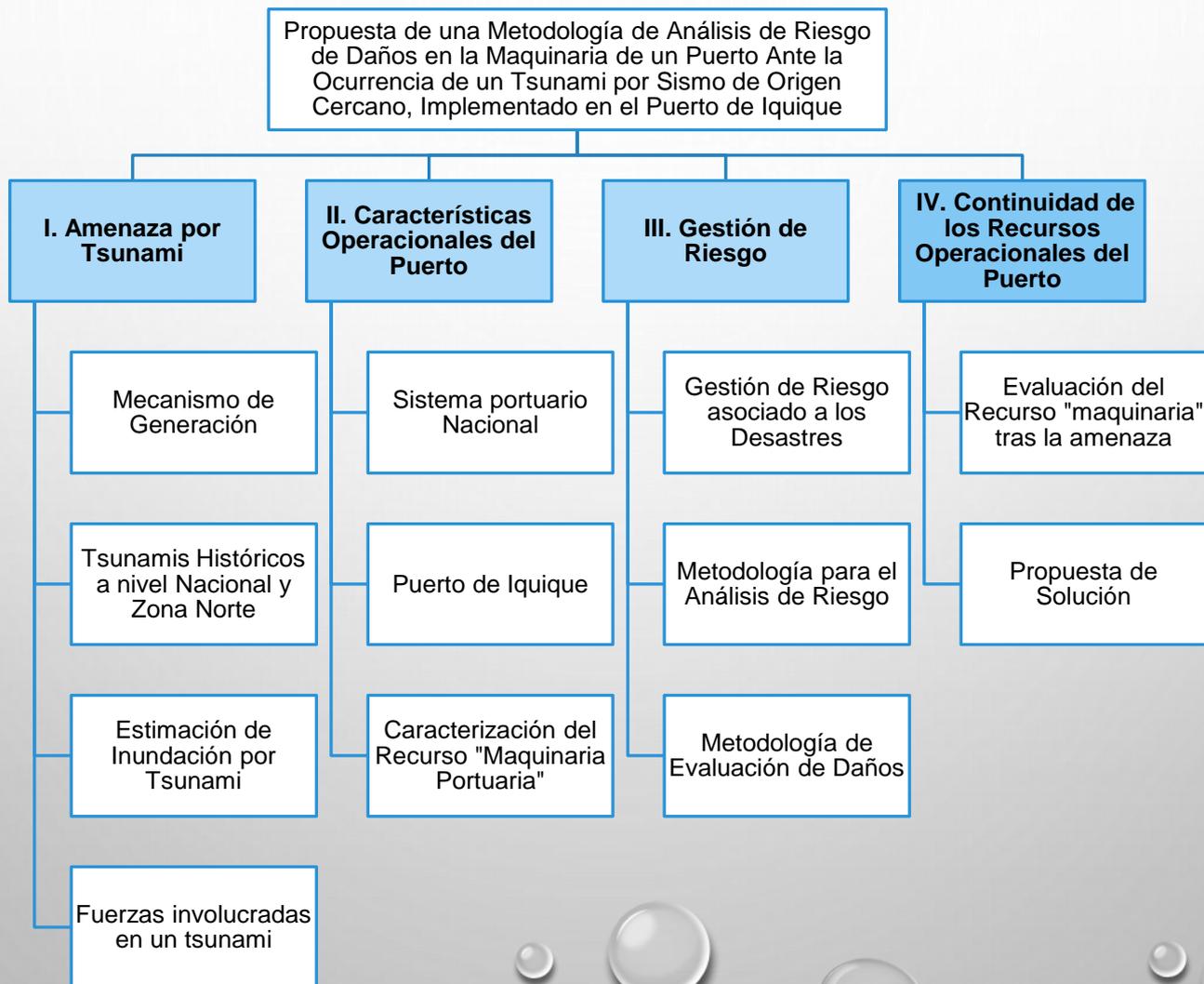
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS



4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

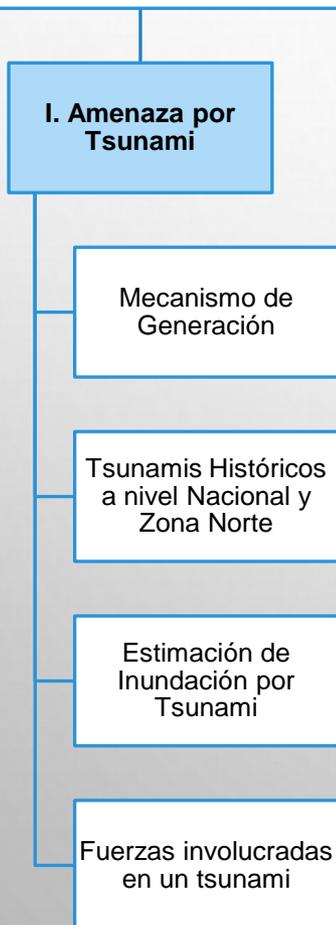


4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS



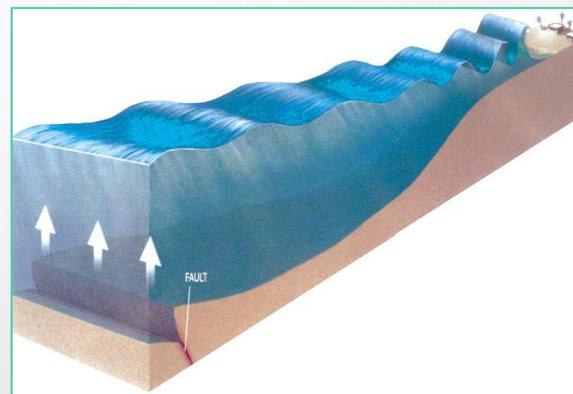
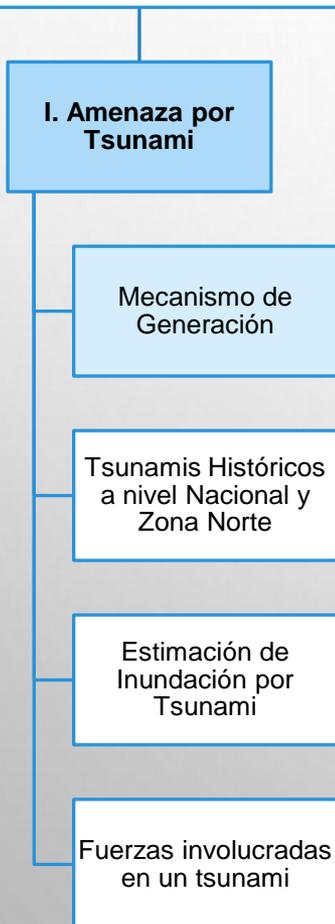
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

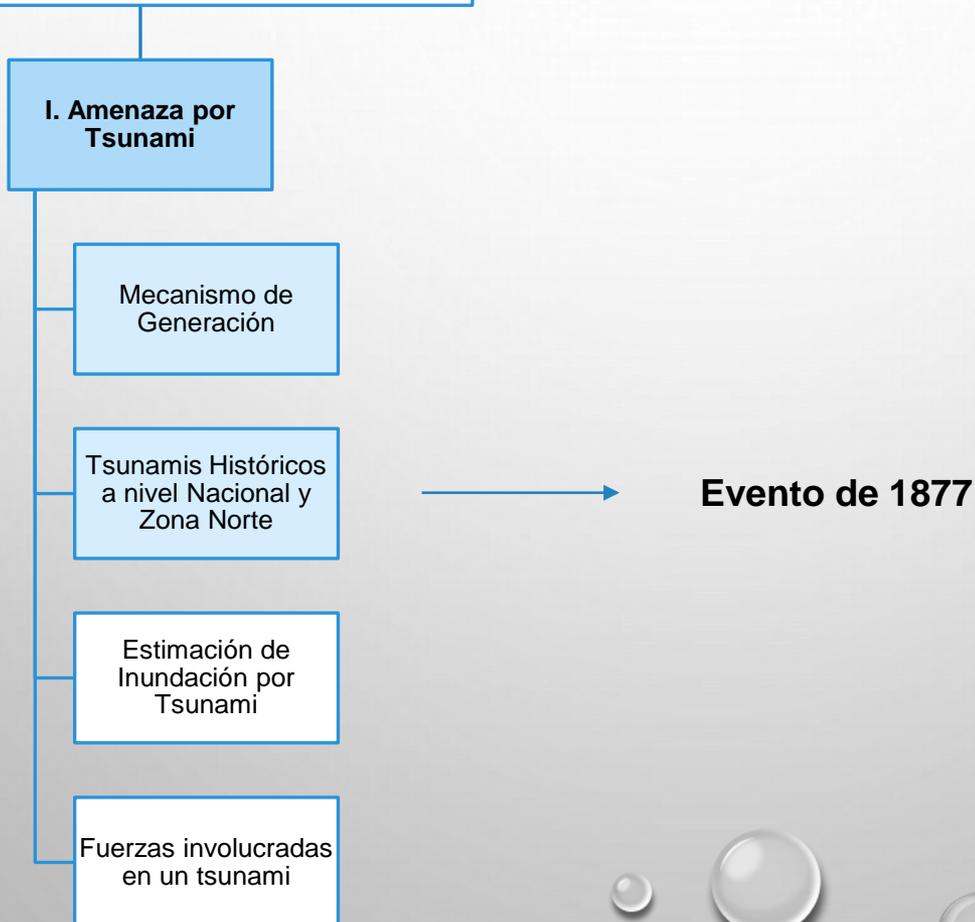
Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



Fuente: Ejemplos de mecanismos de generación, Google Maps

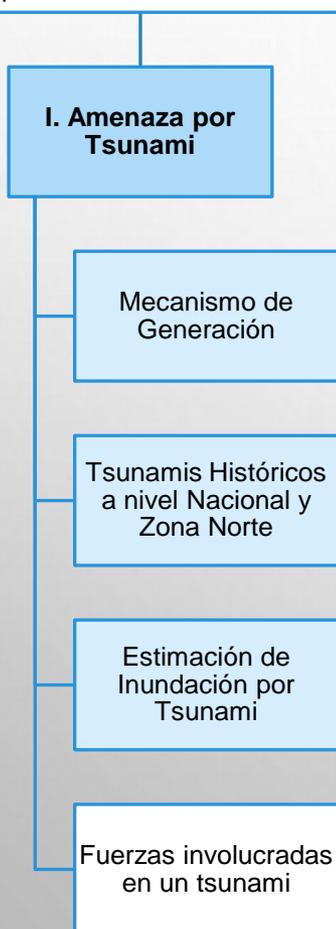
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



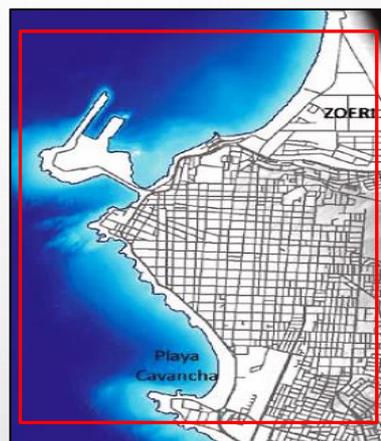
4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



“Numerical simulation of new proposed tsunami scenarios for Iquique, Chile”

“Guía para la estimación de peligro de tsunami”



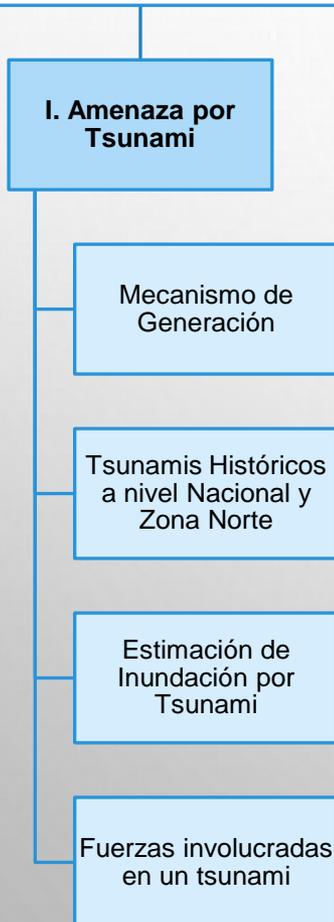
Fuente: (SATREPS, 2016)

| PARÁMETROS PRINCIPALES DEL TSUNAMI | |
|------------------------------------|---------------|
| Altura de la ola | 8 [m] |
| Altura de inundación | 2 – 5 [m] |
| Velocidad máxima de corriente | 5 – 7 [m] |
| Tiempo de arribo del tsunami | 15 – 85 [min] |

Fuente: Elaboración Propia, A partir de (Aranguiz et al, 2015; SATREPS, 2016)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



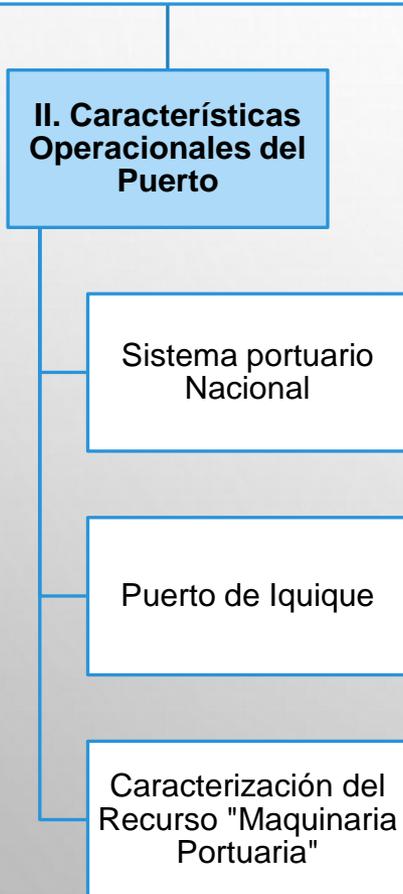
- Norma Chilena NCh 3363: “**Diseño estructural para edificaciones en áreas de riesgo de inundación por tsunami o seiches**”

| TIPO DE FUERZAS | |
|-----------------------|--|
| Hidrostáticas | Hidrostática Boyantes |
| Hidrodinámicas | De Arrastre Impacto del frente de ola Impacto por objetos flotantes Apilamiento por objetos flotantes |

Fuente: Elaboración propia, A partir de (INN, 2015; FEMA, 2008)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

II. Características Operacionales del Puerto

Sistema portuario Nacional

Puerto de Iquique

Caracterización del Recurso "Maquinaria Portuaria"



4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

II. Características Operacionales del Puerto

Sistema portuario Nacional

Puerto de Iquique

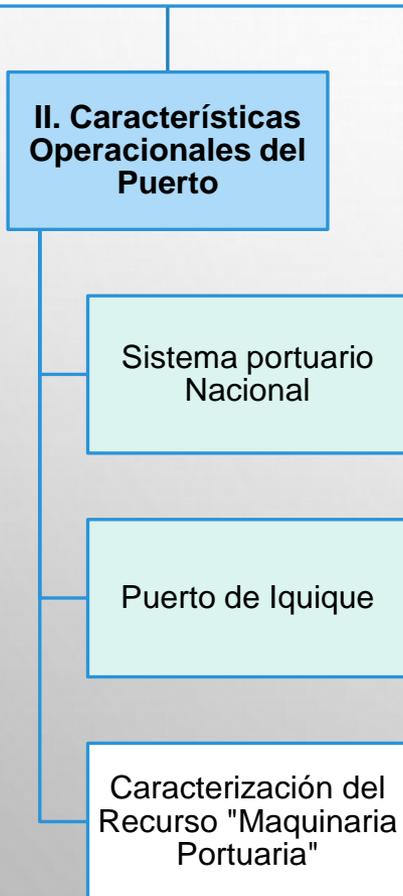
Caracterización del Recurso "Maquinaria Portuaria"



Fuente: Terminales y sitios de atraque puerto de Iquique, (Puerto de Iquique, 2014)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

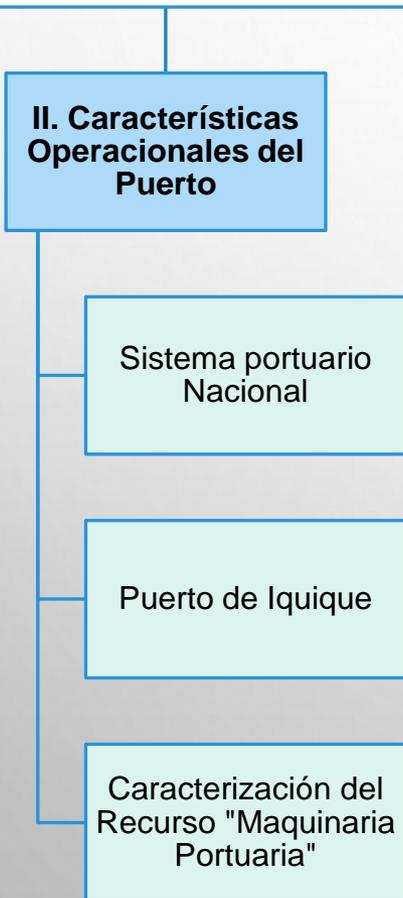


| Cantidad | Tipo |
|----------|---|
| 4 | Grúas de muelle (100 toneladas) |
| 1 | Grúa de muelle (50 toneladas) |
| 3 | Cintas transportadoras de Graneles |
| 10 | Equipos de patio Top-Lifter y Reach-Stacker |
| 9 | Tractocamiones de uso permanente en el Puerto |
| 5 | Naves remolcadoras |
| | Otros equipos adicionales de apoyo |

Fuente: Elaboración Propia, a partir de (EPI, 2016)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



| Cantidad | Tipo | Modelo |
|----------|---|---|
| 4 | Grúas de muelle (100 toneladas) | Grúa super Post-Panamax HMK8410 |
| 10 | Equipos de patio Top-Lifter y Reach- Stacker | Top-Lifter DCF 80-100 Reach stacker C4531 TL/5 |
| 9 | Tractocamiones de uso permanente en el Puerto | Kalmar Ottawa |

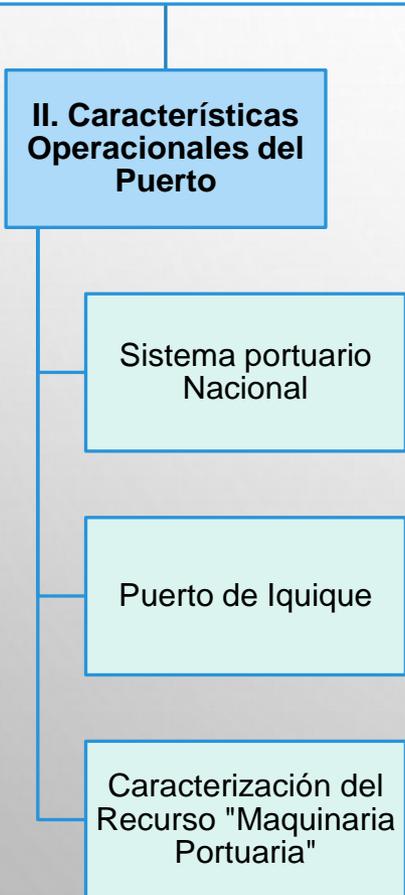
Fuente: Elaboración Propia



Fuente: (konecranes, 2017)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



| Cantidad | Tipo | Modelo |
|----------|---|---|
| 4 | Grúas de muelle (100 toneladas) | Grúa super Post-Panamax HMK8410 |
| 10 | Equipos de patio Top-Lifter y Reach-Stacker | Top-Lifter DCF 80-100 Reach stacker C4531 TL/5 |
| 9 | Tractocamiones de uso permanente en el Puerto | Kalmar Ottawa |

Fuente: Elaboración Propia



Fuente: (Oitsa, 2017)



Fuente: (IBÉRICA, 2017)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

II. Características Operacionales del Puerto

Sistema portuario Nacional

Puerto de Iquique

Caracterización del Recurso "Maquinaria Portuaria"

| Cantidad | Tipo | Modelo |
|----------|---|---|
| 4 | Grúas de muelle (100 toneladas) | Grúa super Post-Panamax HMK8410 |
| 10 | Equipos de patio Top-Lifter y Reach-Stacker | Top-Lifter DCF 80-100 Reach stacker C4531 TL/5 |
| 9 | Tractocamiones de uso permanente en el Puerto | Kalmar Ottawa |

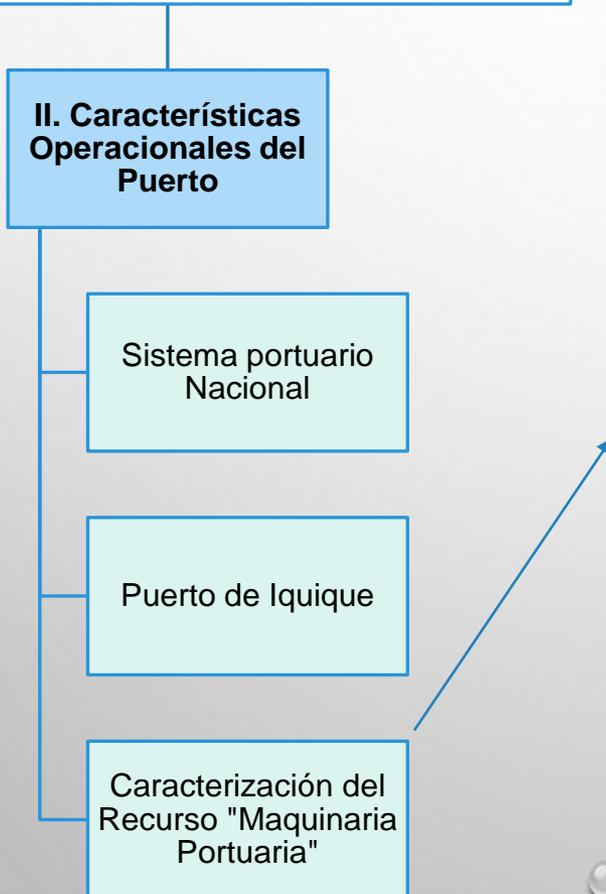
Fuente: Elaboración Propia



Fuente: (KALMAR, 2017)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique



| SISTEMA |
|---|
| 1. Sistema o unidad de potencia |
| 2. Sistema o unidad de transmisión |
| 3. Sistema o unidad de locomoción |
| 4. Sistema hidráulico |
| 5. Sistema eléctrico y electrónico |
| 6. Sistema de frenos |
| 7. Sistema de suspensión |
| 8. Sistema de carrocería |

Fuente: Elaboración propia, a partir de (Males et al, 2007)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

III. Gestión de Riesgo

Gestión de Riesgo asociado a los Desastres

Metodología para el Análisis de Riesgo

Metodología de Evaluación de Daños

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

III. Gestión de Riesgo

Gestión de Riesgo asociado a los Desastres

Metodología para el Análisis de Riesgo

Metodología de Evaluación de Daños

“Riesgo de Desastres Naturales”

- **Ciclo de Desastres**

| FASES | | |
|------------------|-------------------|--------------------|
| ANTES DEL EVENTO | DURANTE EL EVENTO | DESPUÉS DEL EVENTO |

Fuente: (Medicina De Desastres, 2004)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

III. Gestión de Riesgo

Gestión de Riesgo asociado a los Desastres

Metodología para el Análisis de Riesgo

Metodología de Evaluación de Daños

ANÁLISIS DE RIESGO

MÉTODO CUANTITATIVO

MÉTODO CUALITATIVO

Fuente: (SUBDERE, 2011)

Ecuación: Expresión de Riesgo de Desastre

$$R = P * D$$

Fuente: Pliefke et al (2007)

4. ESQUEMA DE LOS TÓPICOS RELACIONADOS

Propuesta de una Metodología de Análisis de Riesgo de Daños en la Maquinaria de un Puerto Ante la Ocurrencia de un Tsunami por Sismo de Origen Cercano, Implementado en el Puerto de Iquique

III. Gestión de Riesgo

Gestión de Riesgo asociado a los Desastres

Metodología para el Análisis de Riesgo

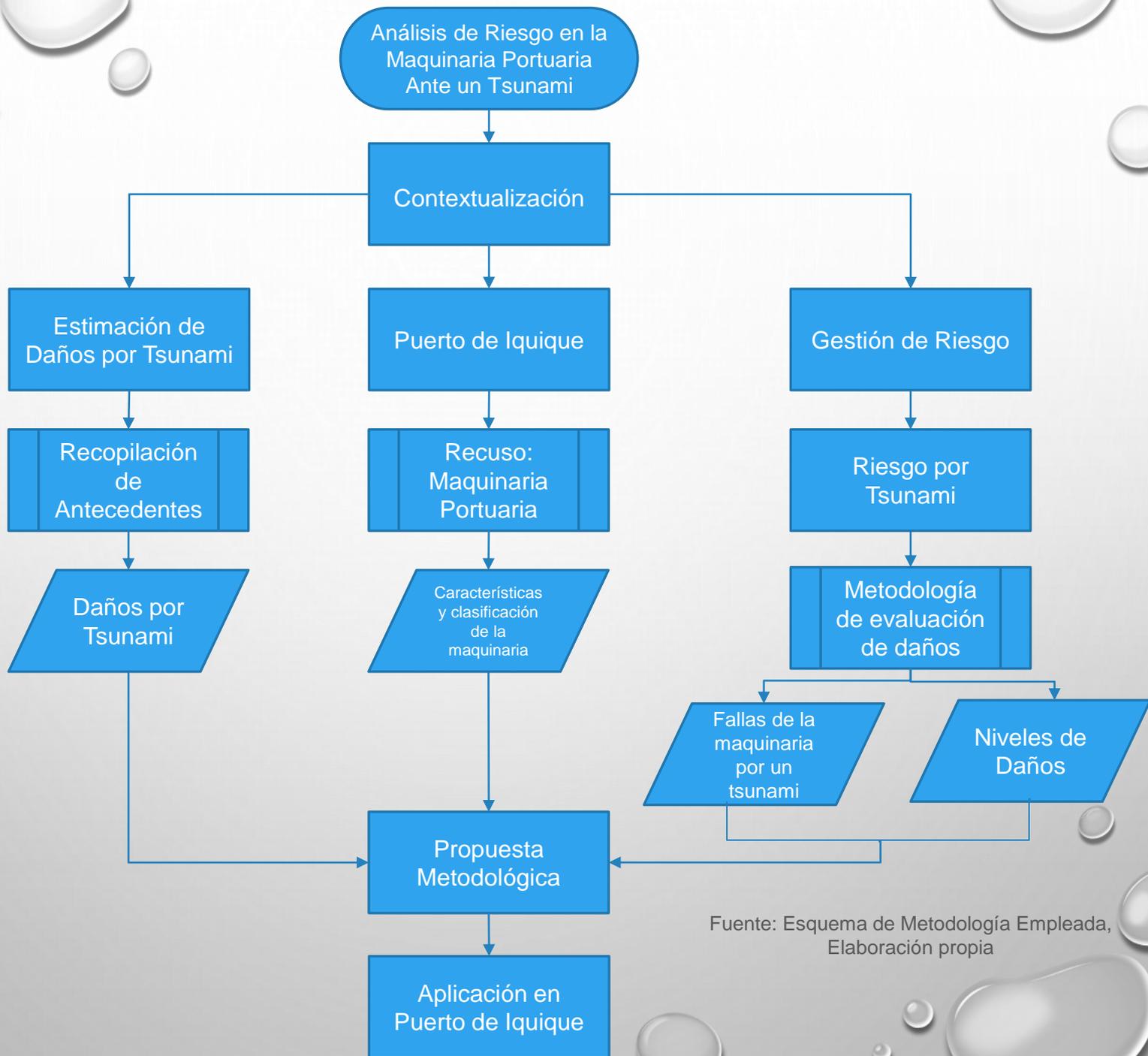
Metodología de Evaluación de Daños

| EVENTO DE DESASTRE | CAUSAS PROVOCADORAS | FALLAS |
|--------------------|----------------------|---|
| Tsunami | Fuerza hidrodinámica | Desmante de elementos Pérdidas de elementos Deformación Fractura Desmante de material |
| | Fuerza hidrostática | Sulfatación Corto circuito |

Fuente: Elaboración propia, A partir de (Mancilla , 2018)

| NÚMERO DEL NIVEL DE DAÑO | NIVEL DE DAÑO | RANGO DEL NIVEL DE DAÑO | DEFINICIÓN DEL NIVEL DE DAÑO |
|--------------------------|---------------|-------------------------|---|
| 0 | Nulo | 0 – 0.9 | No hay presencia de daño en elementos o piezas |
| 1 | Muy bajo | 1 – 1.9 | Hay presencia de daño superficial, pero no afecta el funcionamiento de la pieza o elemento, no se aprecia daño a simple vista |
| 2 | Bajo | 2 – 2.9 | Hay presencia de daño en el elemento, en este caso se visualiza un daño, pero no impide su funcionamiento |
| 3 | Medio | 3 – 3.9 | Se observa un daño parcial del o los elementos, este produce fallas intermitentes en el funcionamiento |
| 4 | Alto | 4 – 4.9 | Presencia de un daño considerable en la pieza o elemento, requiere reparación inmediata para su funcionamiento |
| 5 | Muy alto | 5 – 5.9 | Deterioro irreversible del elemento y/o sus piezas, que impide su uso y debe ser sustituido |

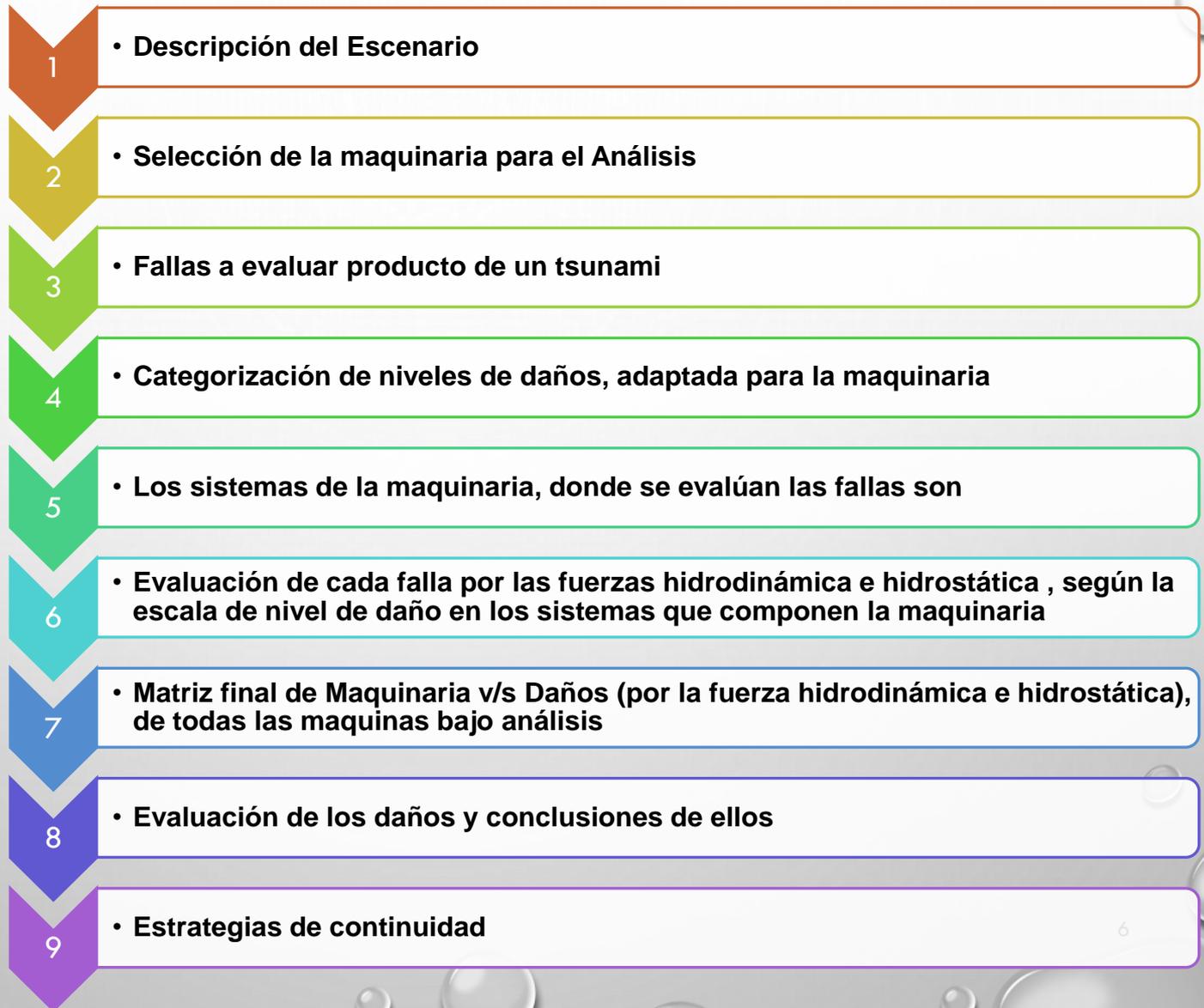
Fuente: Elaboración propia



Fuente: Esquema de Metodología Empleada, Elaboración propia



PROPUESTA METODOLÓGICA



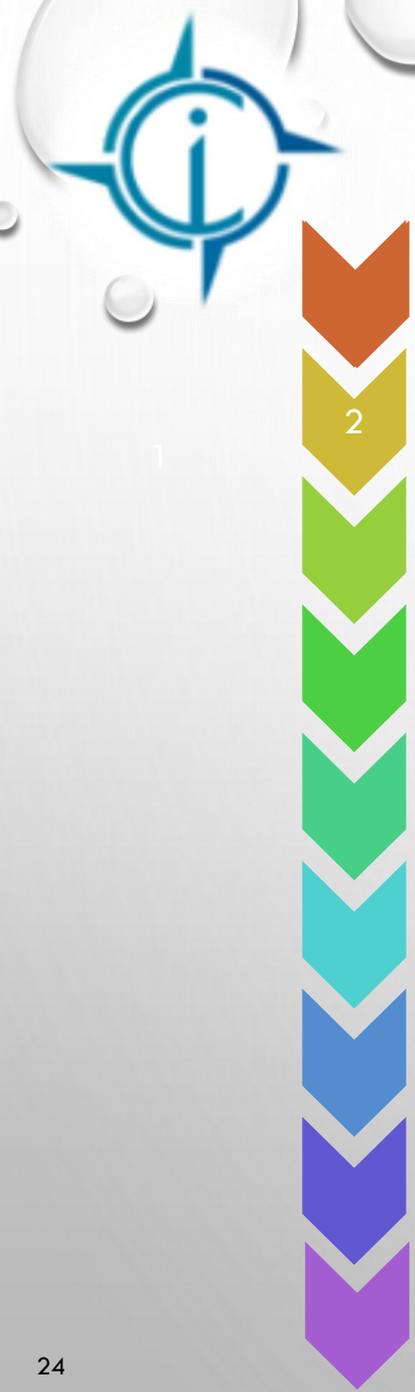
5. METODOLOGÍA/APLICACIÓN

PROPUESTA METODOLÓGICA

1. Descripción del Escenario



Fuente: Escenario seleccionado, Elaboración Propia



2. Selección de la Maquinaria para el Análisis

La máquina fue seleccionada por los siguientes conceptos: su operatividad en la zona de operaciones terrestres, cantidad, dimensiones y uso.

| Cantidad | Tipo | Modelo |
|----------|---|--|
| 4 | Grúas de muelle (100 toneladas) | Grúa super Post-Panamax HMK8410 |
| 10 | Equipos de patio Top-Lifter y Reach- Stacker | Top-Lifter DCF 80-100 Reach Stacker C4531 TL/5 |
| 9 | Tractocamiones de uso permanente en el Puerto | Kalmar Ottawa |

Fuente: Elaboración Propia

3. Fallas a Evaluar Producto de un Tsunami en la Maquinaria

Las posibles fallas provocadas producto de un tsunami se señalan en la siguiente tabla:

| Evento de Desastre | Causas provocadoras | Fallas |
|--------------------|----------------------|---|
| Tsunami | Fuerza Hidrodinámica | Desmante de elementos Pérdidas de elementos Deformación Fractura Desmante de material |
| | Fuerza Hidrostática | Sulfatación Corto circuito |

Fuente: Elaboración Propia

4. Categorización de Niveles de Daños, adaptada para la Maquinaria.

| Número del nivel de daño | Nivel de Daño | Rango del nivel de daño | Definición del nivel de daño |
|--------------------------|---------------|-------------------------|---|
| 0 | Nulo | 0 - 0.9 | No hay presencia de daño en el elemento o pieza |
| 1 | Muy bajo | 1 - 1.9 | Hay presencia de daño superficial, pero no afecta el funcionamiento de la pieza o elemento, no se aprecia daño a simple vista |
| 2 | Bajo | 2 - 2.9 | Hay presencia de daño en el elemento, en este caso se visualiza un daño, pero no impide su funcionamiento |
| 3 | Medio | 3 - 3.9 | Se observa un daño parcial de la pieza o elemento, este produce fallas intermitentes en el funcionamiento |
| 4 | Alto | 4 - 4.9 | Presencia de un daño considerable en la pieza o elemento, requiere reparación inmediata para su funcionamiento |
| 5 | Muy alto | 5 - 5.9 | Deterioro irreversible del elemento o pieza, que impide su uso y debe ser sustituido |

Fuente: Elaboración Propia

5. Sistemas de la Maquinaria, donde se Evalúan las Fallas

| SISTEMA | DESCRIPCIÓN |
|------------------------------------|--|
| 1. Sistema o unidad de potencia | Este sistema se encarga de generar el movimiento de la máquina para que esta pueda cumplir la función para la que fue diseñada. Está constituido básicamente por el motor, que es el encargado de transformar la energía (eléctrica o de combustibles) en energía mecánica, dentro de los que existen los más comunes son de dos tipos: Motor de combustible: tipo de motor que utiliza gasolina, diésel o gas como fuente de energía. Ejemplos, los tractocamiones, grúas entre otros. Motor eléctrico: este tipo de motor utiliza la energía eléctrica para que funcione la maquinaria. Ejemplos, locomotoras eléctricas, autos entre otros. |
| 2. Sistema o unidad de transmisión | Este sistema está referido a los elementos que intervienen en el acto de transferencia de la fuerza del motor a las ruedas motrices, que permiten poner en movimiento la máquina. Dentro de estos elementos se encuentran: el embrague, la caja de cambios, mando final (entrega potencia a las ruedas) entre otros. |
| 3. Sistema o unidad de locomoción | Está comprendido por los elementos que ocupa la maquinaria para su desplazamiento, este se divide en dos tipos; los que ocupan tren de rodaje (elementos que sufren mayor desgaste y requieren mantención continua) y los neumáticos (son más comunes, utilizados y con desgaste menor al tren de rodaje). |
| 4. Sistema hidráulico | Este sistema se fundamenta en las leyes de los fluidos. Sus elementos funcionan, regulan y hacen funcionar la circulación de un líquido, donde por lo general es aceite hidráulico. Está constituido por bombas, válvulas, líneas de trabajo entre otros. |
| 5. Sistema eléctrico y electrónico | Sistema presente en toda maquinaria que trabaja en base a electricidad, funcionan a través de baterías recargables, pilar o red eléctrica. Los circuitos electrónicos presentan piezas de tamaño muy pequeño, como es el caso de los chips que están conformados por miles y miles de componentes. Se caracteriza por dar facilidad a una gran variedad de funciones, está compuesto por: un computador central, baterías, alternador, motor de arranque, sensores, placas entre otros. |
| 6. Sistema de frenos | Este sistema se caracteriza por equipar a la maquinaria con una serie de mecanismos encargados de disminuir la velocidad o detener por completo la máquina con adecuadas condiciones de seguridad reflejadas con frenadas proporcionales al esfuerzo del conductor en distancias mínimas y conservando la trayectoria de la máquina. Entre sus elementos están: los forros, cilindros neumáticos, cañerías del sistema de neumáticos, discos, pastillas, retardador. |
| 7. Sistema de suspensión | Se denomina suspensión al grupo de elementos elásticos que se encuentran entre los órganos suspendidos (bastidor, carrocería, pasajeros y carga) y los órganos no suspendidos (ruedas y ejes). Como sistema su misión es dar estabilidad a la máquina, asegurando la comodidad del vehículo y del conductor, para que esto sea posible los neumáticos se encargan de absorber los impactos por inestabilidad que puede presentar el terreno. Conformado por: muelles, barras y almohadillas |
| 8. Sistema de carrocería | Sistema asociado a la cubierta, también conocido como la carcasa o chasis, dado que es el armazón que sostiene a toda la máquina y que a su vez sirve para proteger a la máquina en sí. Dependiendo del tipo de máquina, será su configuración, puede ser más o menos rígida para que pueda soportar todos los demás sistemas presentes en la máquina. Elementos del sistema: chasis, protecciones, bastidor. |

5



6. Evaluación de cada Falla, según la escala de Nivel de Daño en los Sistemas que componen la Maquinaria, relacionando las Tablas de los puntos anteriores (puntos 3, 4 y 5), para Cada Maquinaria.

Matriz de riesgo en escenario propuesto

| SISTEMAS DE LA MÁQUINA | GRUA SUPER POST-PANAMAX | REACH-STACKER | TOP-LIFTER | TRACTOCAMIÓN |
|------------------------|-------------------------|---------------|------------|--------------|
| Sistema de potencia | Medio | Medio | Medio | Alto |
| Sistema de transmisión | Alto | Medio | Medio | Medio |
| Sistema de locomoción | Muy bajo | Medio | Medio | Bajo |
| Sistema hidráulico | Bajo | Medio | Medio | Medio |
| Sistema eléctrico | Alto | Alto | Alto | Alto |
| Sistema de frenos | Alto | Medio | Medio | Bajo |
| Sistema de suspensión | Medio | Medio | Medio | Medio |
| Sistema de carrocería | Bajo | Bajo | Bajo | Bajo |

Fuente: Elaboración propia

| GRÚA | Tipo de Falla por Fuerza Hidrodinámica P(1) | | | | | P(1) Sub total | Tipo de Falla por Fuerza Hidrostática | | P(2) Sub total | Total | Ponderación Final Nivel cualitativo de l Daño |
|------------------------|---|-----------------------|-------------|----------|----------------------|-------------------|---------------------------------------|-----------------|-------------------|-------|--|
| | Desmonte de elementos | Pérdidas de elementos | Deformación | Fractura | Desmonte de material | | Sulfatación | Corto circuitos | | | |
| Sistemas de la Máquina | | | | | | | | | | | |
| Sistema de potencia | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3,5 | Medio |
| Sistema de transmisión | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 4 | 5 | 5 | 4 | Alto |
| Sistema de | 3 | 3 | 1 | 2 | | | | | | | |

Fuente: Elaboración Propia

7. Matriz Final de Maquinaria v/s Daños (por la fuerza hidrodinámica e hidrostática), de Todas las Máquinas bajo Análisis

Matriz de Maquinarias v/s Daños

| MÁQUINA | FUERZAS HIDRODINÁMICA | FUERZAS HIDROSTÁTICA | TOTAL |
|-------------------------|-----------------------|----------------------|----------|
| Grúa Super Post-Panamax | Alto | Muy alto | Alto |
| Reach- Stacker | Muy alto | Muy alto | Muy alto |
| top- Lifter | Muy alto | Muy alto | Muy alto |
| Tractocamión | Muy alto | Muy alto | Muy alto |

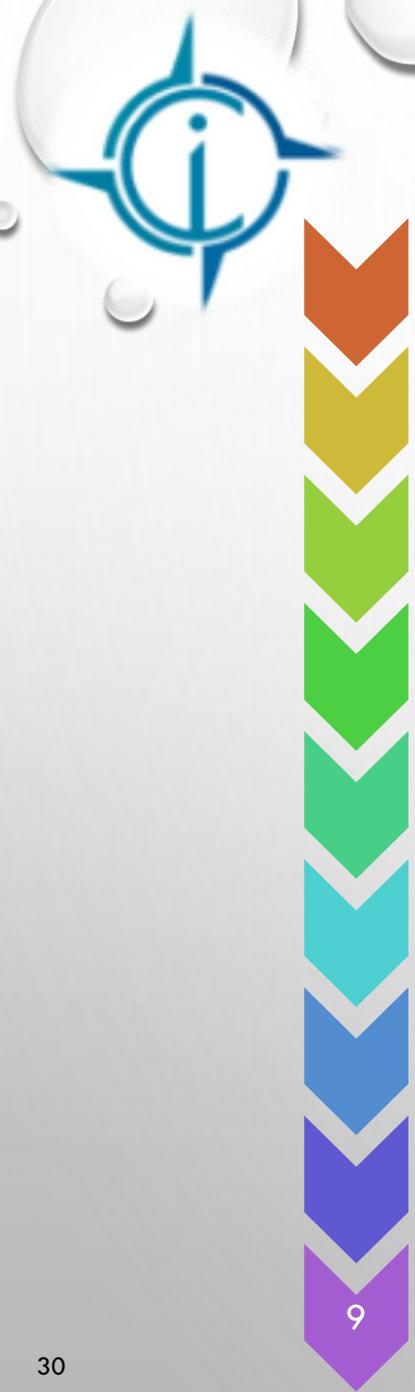
Fuente: Elaboración propia

| Fuerza Hidrodinámica | Sistemas de la Maquina | | | | | | | | Ponderación final | |
|-------------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| Maquina | Sistema de potencia | Sistema de transmisión | Sistema de locomoción | Sistema hidráulico | Sistema eléctrico | Sistema de frenos | Sistema de suspensión | Sistema de carrocería | Total | Nivel cualitativo del Daño |
| Grúa super post-panamax | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | Alto |
| Reach- stacker | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | Alto |

Fuente: Elaboración Propia

8. Evaluación de los Daños y Conclusiones de Ellos

Se indica los resultados de las evaluaciones de las tablas anteriores con respecto a los daños encontrados y se indican las conclusiones de manera particular y general de cada maquinaria analizada.



9. Estrategias de Continuidad

Finalmente se definen las **estrategias** como medida de resiliencia respecto de los resultados entregados en el análisis, para esto se debe focalizar en el o los sistema/s que tuvo o tuvieron **mayores daños** para generar medidas de **recuperación a corto, mediano y largo plazo**.

Como primer paso, se deben asociar los distintos niveles de daños (Tabla punto 4) a una categorización que permita **identificar si los elementos o piezas debe ser mantenidos, reparados o cambiados**, para ello se propone la implementación de tarjetas de identificación las que se definen de la siguiente manera:



| TARJETA | COLOR | USO |
|------------|----------|--|
| SERVIBLE | VERDE | <ul style="list-style-type: none">• Para identificar componentes y accesorios mecánicos, electromecánicos, eléctricos y electrónicos originales o reparados, cuya operatividad ha sido asegurada luego de ocurrido el tsunami.• Para identificar componentes y accesorios mecánicos, electromecánicos, eléctricos y electrónicos originales o reparados, (cuya operatividad ha sido asegurada luego de ocurrido el tsunami) retirados de una máquina para ser usados en otra o ser almacenados para un uso posterior. |
| REPARABLE | AMARILLO | <ul style="list-style-type: none">• Para la identificación de cualquier elemento de una máquina, cuya operatividad luego de ocurrido el tsunami no se encuentre asegurada y requiera ser probado funcionalmente, sometido a revisión, reparado, modificado o recertificado.• Para identificar elementos de una máquina, cuya condición sea desconocida luego de ocurrido el tsunami.• Para identificar cualquier elemento que habiendo sido APROBADO o que tenga tarjeta de condición SERVIBLE luego de ocurrido el tsunami, se descubra o sospeche de daños internos o externos. |
| INSERVIBLE | ROJO | <ul style="list-style-type: none">• Para identificar cualquier elemento que haya perdido las características de diseño luego de ocurrido el tsunami y que habiendo sido reparado o intentado su reparación no puede volver a cumplir con sus funciones para las cuales fue diseñado y fabricado.• Para identificar aquellos productos cuya vida de servicio este próxima a finalizar o hayan caducado y no puedan ser recalificados o recertificados. |

Fuente: Elaboración Propia

- 
- **El Procedimiento de Trabajo como mínimo debe Contemplar:**

MANO DE OBRA

- Especialistas calificados en las distintas áreas de mantenimiento (eléctricos, electrónicos, mecánicos, entre otros).
- Normas y procedimientos.
- Horas de trabajo necesarias (hh)

MATERIALES

- Disponibilidad de repuestos necesarios según sea el caso.
- Herramientas de trabajo, útiles, instrumentos especializados, bitácoras entre otros.
- Contemplar actividades auxiliares (traslado de elementos)



Además, cada procedimiento debe contener:

- Descripción de las **operaciones a realizar**
- Número de **personas necesarias** y calificadas para cada operación
- Condiciones e indicaciones de **seguridad en tareas** riesgosas

Por su parte, para conocer los **tiempos de trabajo** es necesario:

- Programarlos
- Medir la eficiencia de los equipos humanos

Finalmente, para **estimar el tiempo total**, se debe considerar el **ciclo completo del trabajo** contemplando todas las especialidades involucradas y todos los tiempos empleados:

- Tiempo de preparación
- Tiempo de ejecución
- Tiempo de esperas e imprevistos
- Tiempos de desplazamientos (traslado de piezas)



MEDIDAS DESPUÉS DEL EVENTO DE TSUNAMI

Realizar:

1. Previo a la implementación de la metodología:
 - Realizar un catastro con las maquinarias que lograron soportar el evento de tsunami.
 - Clasificación de ellas según tipo e importancia para la empresa portuaria.
2. Implementación de la metodología propuesta
3. Aplicación del uso de las tarjetas de identificación

Utilidad:

Con los tres pasos indicados, se podrán estimar el tiempo de recuperación de la maquinaria y verificar la vida útil efectiva que tendrá luego de ocurrido el tsunami.



MEDIDAS ANTES DEL EVENTO POR TSUNAMI

Realizar:

Historial de cada máquina (registro de sus actividades)

El registro debe contemplar:

1. **Fabricante:** País de procedencia y razón social del fabricante.
2. **Representante:** Chile y en la zona.
3. **Adquisición del equipo:** Fecha de adquisición y el valor de compra del equipo.
4. **Máquina o Equipo:** Se registra el nombre de la máquina.
5. **Tipo o Modelo:** Se indica el tipo o modelo de la máquina.
6. **Número de registro:** Número de registro de la máquina o equipo en el inventario.
7. **Características técnicas del equipo:** Registro de medidas y capacidades (potencia, torque, entre otras).
8. **Número de serie:** Se obtiene de la placa del equipo.
9. **Ubicación:** Se señala la sección donde se encuentra el equipo.
10. **Tipo de mantenimiento:** Mantenimiento del equipo durante su uso habitual
11. **Registro de estado de piezas:** Se debe registrar si alguna pieza o elemento a sido cambiado o reparado en el interior del equipo.

Utilidad:

En el caso de requerir un repuesto de alguna pieza se tendrán los datos del fabricante y representante en Chile

Con el historial de cada máquina se puede tener con claridad en que momento de su vida útil se encuentra



6. CONCLUSIONES

- Si bien la amenaza de tsunami afecta en su conjunto al sistema portuario, las consecuencias que este fenómeno provoque dependerán de la capacidad de respuesta que tenga cada puerto.
- La inundación producto de un tsunami además de provocar un rápido ascenso del nivel de agua, puede provocar la flotación de las máquinas más livianas.
- Los tiempos de arribo y la velocidad pueden provocar deriva de la maquinaria, como también choques con otros elementos y provocar daños internos como externos.
- La gestión de desastres no corresponde a un fin último sino a un proceso con el objetivo de disminuir los riesgos existentes y la prevención de nuevos riesgos.
- Las fallas del tipo catastrófica son repentinas y complejas, por lo tanto, luego de ocurrido un desastre natural, se debería observar de qué forma quedan afectados las distintas piezas, elementos o el sistema en su totalidad de cada maquinaria.



7. DISCUSIONES Y RECOMENDACIONES

- De la búsqueda bibliográfica se constata que hay escaso material que relacione el análisis de riesgo con la maquinaria portuaria en caso de la ocurrencia de un tsunami.
- Se recomienda realizar una modelación específica de lo que puede ocurrir en el puerto, para obtener resultados más precisos de los parámetros principales de un tsunami focalizados solo en la zona de interés.
- Para los daños en los distintos sistemas de cada maquinaria se recomienda que sea realizada por expertos especializados en cada área del mantenimiento industrial (eléctricos, electrónicos, instrumentistas, entre otros), con el fin de tener resultados más probables y certeros de lo que pueda suceder en el tipo de escenario propuesto.



7. DISCUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se recomienda realizar un nuevo análisis de las fallas propias de una maquinaria pesada, debido que ellas se pueden ver agravadas y/o aceleradas en el tiempo producto del tsunami (fallas anormales) y en complemento considerar nuevos tipos de mantenimientos post-tsunami.
- Se recomienda tener resguardo con la infraestructura que componen el puerto, ya que, si esta se ve afectada también se podrían ver afectadas las maquinarias que trabajan sobre ellas.
- Finalmente, se recomienda considerar la reducción del riesgo de desastre con el fin de poder prevenir en las distintas áreas que constituye el sistema portuario pérdidas futuras producto de fenómenos como un tsunami



8. REFERENCIAS

- ÁLVAREZ, R. P. (2010). ZONAS OSCURAS EN EL SISTEMA DE ALARMA DE ADVERTENCIA DE TSUNAMI EN CHILE. OBTENIDO DE [HTTP://DX.DOI.ORG/10.4067/S0718-33052010000300005](http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33052010000300005): [HTTP://WWW.SCIELO.CL/SCIELO.PHP?PID=S0718-33052010000300005&SCRIPT=SCI_ARTTEXT](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-33052010000300005&script=sci_arttext)
- CATÓLICA, U. (S.F.). [HTTP://WWW7.UC.CL/SW_EDUC/GEO_MAR/HTML/H714.HTML](http://www7.uc.cl/sw_educ/gEO_MAR/html/H714.html). OBTENIDO DE [HTTP://WWW7.UC.CL/SW_EDUC/GEO_MAR/HTML/H714.HTML](http://www7.uc.cl/sw_educ/gEO_MAR/html/H714.html).
- CIIFEN. (2009). CENTRO INTERNACIONAL PARA LA INVESTIGACIÓN DEL FENÓMENO DEL NIÑO. OBTENIDO DE [HTTP://WWW.CIIFEN.ORG/INDEX.PHP?OPTION=COM_CONTENT&VIEW=CATEGORY&ID=84&LAYOUT=BLOG&ITEMID=111&LANG=ES](http://www.ciifen.org/index.php?option=com_content&view=category&id=84&layout=BLOG&Itemid=111&lang=es)
- DIRECCIÓN DE OBRAS PORTUARIAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. (2005). SISTEMA PORTUARIO DE CHILE.
- EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE. (7 DE JULIO DE 2015). EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE. OBTENIDO DE EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE: [HTTP://WWW.EPI.CL/WORDPRESS/PUERTO-DE-IQUIQUE/CARACTERISTICAS/](http://www.epi.cl/wordpress/puerto-de-iquique/caracteristicas/)
- FERRER, R. (2006). METODOLOGIA DE ANALISIS DE RIESGO. METODOLOGIA DE ANALISIS DE RIESGO. BOGOTÁ , COLOMBIA .
- LAGOS. (2000). TSUNAMIS DE ORIGEN CERCANO A LA COSTA DE CHILE. REVISTA DE GEOGRAFÍA NORTE GRANDE, 27:93-102.



8. REFERENCIAS

- OMAR, C. (2003). EVALUACIÓN DE LA AMENAZA, LA VULNERABILIDAD Y EL RIESGO. OBTENIDO DE [HTTP://WWW.DESENREDANDO.ORG/PUBLIC/LIBROS/1993/LDNSN/HTML/CAP3.HTM](http://www.desenredando.org/public/libros/1993/ldnsn/html/cap3.htm)
- REVISTA CUBANA DE HIGIENE Y EPIDEMIOLOGÍA. (DICIEMBRE DE 2011). SCIELO . OBTENIDO DE DEFINICIONES ACERCA DEL RIESGO Y SUS IMPLICACIONES: [HTTP://SCIELO.SLD.CU/SCIELO.PHP?SCRIPT=SCI_ARTTEXT&PID=S1561-30032011000300014](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1561-30032011000300014)
- REYES, M. (2013). A PROPOSAL OF TSUNAMI RISK ASSESSMENT METHOD FOR IQUIQUE CITY, CHILE. TOKYO, JAPAN.
- REYES, M. (2DO SEMESTRE DE 2014). GESTIÓN DE DESASTRES NATURALES EN ZONAS COSTERAS. (P. P. 2014, INTÉRPRETE) CHILE.
- SHOA. (2008). GENERALIDADES DE UN TSUNAMI: SHOA.CL. OBTENIDO DE [HTTP://WWW.SHOA.CL/SERVICIOS/TSUNAMI/GENERALIDADES.HTM](http://www.shoa.cl/servicios/tsunami/generalidades.htm)
- SHOA. (S.F.). TSUNAMIS HISTÓRICOS. OBTENIDO DE TSUNAMIS HISTÓRICOS: [HTTP://WWW.SHOA.CL/SERVICIOS/TSUNAMI/DATA/TSUNAMIS_HISTORICO.PDF](http://www.shoa.cl/servicios/tsunami/data/tsunamis_historico.pdf)
- WINCKLER, R. C. (2011). RECOMENDACIONES DE DISEÑO DE OBRAS MARÍTIMAS Y TERRESTRES SOMETIDAS A CARGAS DE TSUNAMI. INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE.



INGENIERÍA CIVIL
OCEÁNICA



GRACIAS POR SU ATENCIÓN

