

de 73 m x 198 m aproximados, se orienta en forma transversal a las salas de recepción. Para lograr una plataforma horizontal, en esta zona será necesario previamente un movimiento de tierras, en algunos casos con rellenos estructurales y en otros con corte en roca, hasta conformar la plataforma proyectada. Igualmente tendrá que hacerse este movimiento para proyectar el túnel que albergará las fajas transportadoras, la faja alimentadora y las tolvas. Toda la infraestructura: zapatas, pedestales, muros, túneles y losas de piso se han proyectado en concreto armado.

La nave será diseñada de acuerdo a la tendencia moderna, es decir, es una nave de acero de sección triangular, con la particularidad de haber ubicado en la parte superior del triángulo a dos fajas Tripper, encargadas de apilar el concentrado a lo largo del almacén. Este tipo de edificio sigue el perfil de la ruma, de tal manera que se reduce el espacio muerto al interior del ambiente, por tanto es un volumen interior menor y los equipos de colección también son de menor capacidad y menor consumo de energía.

La nave además tendrá un sistema de cobertura metálica y hermeticidad con un sistema de presión negativa. También posee al ingreso una zona de lavado de llantas, para los camiones y otros vehículos que ingresen al interior por algún requerimiento. Próxima al ingreso a la nave se ha ubicado una estructura de acero y cimentación de concreto, para el equipo denominado colector de polvo húmedo, cuya función es captar los polvos que se producen interiormente debido a la operación, también se ha previsto SS.HH. para el personal que trabaja en el área, la infraestructura será de concreto armado y albañilería de ladrillo.

La operación de embarque se realizará con cargadores frontales, trasladando el concentrado hacia las 5 tolvas de embarque ubicadas



El proyecto estima un periodo de 19 meses para la etapa de construcción y una vida útil en función de los derechos de concesión portuaria de hasta el año 2029.

Tabla		
Recurso	Unidad	Cantidad
Lado tierra		
Topógrafo	hh	898,20
Capatáz	hh	33,434.10
Operario	hh	175,036.05
Oficial	hh	126,467.25
Peón	hh	498,408.75

en un túnel. El sistema de fajas en el túnel lleva el concentrado hacia otra faja transversal, que hará la transferencia en el exterior hacia la faja tubular y desde ésta, al Shiploader directamente a la nave para el embarque.

Todas las áreas destinadas a las facilidades del proyecto, (Servicios Generales, Área de Oficinas Administrativas y Comedor) serán tomadas en cuenta y ubicadas convenientemente de acuerdo a la nueva disposición de tránsito interno (grading), la infraestructura de todas las edificaciones será de concreto armado y albañilería de ladrillo.

Se implementará una nueva Sala Eléctrica que será alimentada desde la Subestación Principal N°1 mediante una nueva línea de transmisión de 10KV.

La nueva Sub-Estación Eléctrica distribuirá la energía a tres subestaciones, una para las facilidades

complementarias, otra para Recepción y la tercera para embarque y Shiploader, quienes alojarán los equipos para accionamiento, maniobra y control de las nuevas zonas de recepción, almacenamiento y embarque en la bahía Islay. Contará con los servicios auxiliares básicos además de un sistema de detección de incendios y de presurización.

El requerimiento de Mano de Obra para la etapa de construcción será aproximadamente el siguiente:

En la etapa operativa se generarán 46 puestos de trabajo adicionales, entre personal operativo, mantenimiento, administrativo y seguridad.

### Cronograma

El proyecto estima un periodo de 19 meses para la etapa de construcción y una vida útil en función de los derechos de concesión portuaria de hasta el año 2029. **TM**