

CARLOS ALBERTO SCHAPIRA

Curriculum Vitæ



Nacido en Buenos Aires, Argentina en 1950.

Estado civil: Casado.

Consultor en Ingeniería Naval y Mecánica.

Perito e Inspector Naval.

IDIOMAS:

Español: nativo.

Inglés: oral y escrito, dominio del vocabulario técnico.

Francés: lectura.

Portugués: oral básico.

EDUCACIÓN:

Ingeniero Naval y Mecánico. Facultad de Ingeniería – Universidad de Buenos Aires, Argentina.

Programa de seis años (este programa cubre la currícula tanto de Ingeniería Naval como de Ingeniería Mecánica en los países del hemisferio Norte).

MEMBRESÍAS Y

ASOCIACIONES PROFESIONALES:

Asociación Argentina de Ingeniería Naval, AAIN.

Consejo Profesional de Ingeniería Naval (CPIN)

Prefectura Naval Argentina, anteriormente registrado como Perito Ingeniero Naval y Mecánico.

Corte Suprema de la Nación, anteriormente registrado como perito Ingeniero Naval y Mecánico.

CURSOS / FORMACIÓN:

Buceo, aplicaciones técnicas-científicas. Instituto Científico Técnico de Actividades Subacuáticas. Universidad de Buenos Aires. (1974).

Microprocesadores y sus aplicaciones. Universidad de Belgrano (1982).

Hidráulica concerniente a grúas marinas y equipos de cubierta. Hagglunds, Sweden. (1984).

ACTIVIDADES PRESENTES.

Socio cofundador de CONSULMAR S.R.L. desde 1991, liderando la consultoría de Ingeniería Naval y Mecánica en Argentina, prestando servicios de inspecciones y consultoría.

Los trabajos realizados incluyen la coordinación del diseño de buques, unidades de transferencia de carga e instalaciones portuarias; el diseño y la dirección de proyectos de grandes conversiones; estudios de hidrodinámica, estabilidad, maniobras y comportamiento en la mar; la dirección de trabajos de grandes reparaciones; tasaciones de buques, evaluaciones de condición y otras inspecciones para armadores y aseguradoras; dirección de operaciones de salvamento; estudios económicos y auditorías, análisis de riesgos; manipulación de cargas pesadas; la investigación técnica de fallas estructurales, averías de máquinas, colisiones de buques, varaduras, defectos de construcción, etc.



Nuestra base de clientes incluye los siguientes: Cooper Brothers (agentes de Lloyd's en Buenos Aires), el gobierno panameño, agentes de seguros de H&M, Clubes de P&I, armadores, Liquidadores de averías, Justicia Argentina, abogados, agentes marítimos, etc.

Las obras más relevantes durante este período (más de 1700 casos atendidos) fueron las siguientes:

2020 – Diseño de un remolcador de 6000 hp propulsado por motores a GNL para la Hidrovía PP.

Participación en el equipo de diseño.

Participación en el estudio económico para el desarrollo de este proyecto en la Hidrovía Paraguaya Paraná.

2019-2018 – Terminal portuaria en el Río Paraná.

Evaluación de las condiciones de atraque en los muelles y propuesta de modificación para mejorar esas condiciones. A cargo del equipo de diseño.

Diseño preliminar de un muelle F. Buque de diseño: tipo Panamax. A cargo del equipo de diseño.

2017 – Conversión de un super yacht en barco de pasajeros.

El barco fue desmantelado y preparado para su conversión en un crucero de aventura de lujo para operar en zona costera marítima. Se llevó a cabo el diseño para la conversión. Director del equipo de proyecto y a cargo de las relaciones con los otros consultores externos.

2016 – Diseño de un crucero fluvial para el alto Paraná.

A cargo del equipo de diseño que desarrolló este nuevo barco. Miembro del equipo que estudió el desarrollo económico de este negocio en la zona del Paraná.

2015 – Diseño de remolcadores.

Diseño de una serie de remolcadores de distintas potencias, optimizados para operar en la Hidrovía Paraná Paraguay.

2011 – Cabria flotante de 300 t.

Diseño de una cabria flotante de 2 ganchos, con 150 t c/u de SWL y dos fanfarrines de hasta 200 t c/u.

2011 – Estación de Transferencia de carga.

Estación de transferencia flotante fluvial para la descarga de mineral desde barcazas fluviales a buques graneleros oceánicos tipo Panamax.

2009 – Conversión de un buque tipo Ro-Ro en Ferry de Pasajeros.

Conversión de ferry para transporte de camiones, a buque de transporte combinado de vehículos y pasajeros. (primer barco en la región cuya estabilidad fue calculada a partir de los métodos estadísticos). Dimensiones principales: L 132.5 m, B 19 m, D 6.75 m, 400 PAX y trailers.

2005 – Flota granelera.

Estudio técnico económico para instalar una flota de convoyes graneleros para transporte de graneles en la Hidrovía Paraná Paraguay.

2004 – Remolcador para LCI / FIFI.

Adecuación de un remolcador de mar para operaciones de Lucha Contra Incendio.

2000 – Alianza G2 – Estación de Transferencia de carga.

Conversión en estación de transferencia de cereales, capaz de recibir cargo de barcazas fluviales y cargar buques oceánicos y/o almacenarla utilizando su capacidad de bodega propias de 37.000 t.

Buque de diseño: Granelero Panamax (60000 DWT) a estribor y dos barcazas fluviales (2500 DWT cada una) a babor.



1998 – F.P.S.O.

Estudio de factibilidad de conversión de un buque tanque de 120.000 DWT en estación F.P.S.O.

1996 – M/V “Atlanticway”.

Granelero de 70,000 DWT. Asistencia en su puesta a seco en Shanghai, China para pasar el Special Survey No. 4 con LRS. Realización de re-escantillado de la estructura del buque para reducir la cantidad de acero a renovar. Dirección de esta gran reparación de acero.

1997 – M/T “Princess Fátima”.

Este productero de 15,000 DWT fue modificado. Jefe de Proyecto de la conversión, también a cargo del diseño de un nuevo sistema de serpentines calefactores para doce tanques de carga. Adicionalmente, se modificaron los sistemas de carga (segregaciones) y lastre originales, y seis tanques de carga fueron recubiertos con pintura epoxy para llevar combustible tipo JP1. Se llevaron a cabo importantes reparaciones en dique seco y a flote, incluyendo modificación y puesta en servicio de la caldera, la cual originalmente quemaba MDO para quemar IFO.

1995 – Karinas / Alianza G1.

Granelero de 62.800 TDW, fue cortado a la altura del mamparo frontal de sala de máquinas, para aprovechar su máquina y casillaje. La proa fue reemplazada por el cuerpo proel de la barcaza oceánica de 35.000 TDW. Para conectar ambas secciones, se diseñó y construyó un bloque de transición de aproximadamente 16 m. El proyecto estuvo lejos de ser un alargamiento de la eslora convencional en vista de las disímiles características de los buques. Involucrado en la asesoría técnica del proyecto.

1992 – Alianza G3.

Esta barcaza oceánica de 37.500 TDW fue convertida de granelera a petrolera para el transporte de productos claros. Una de las pocas conversiones de este tipo en el mundo. La barcaza fue preparada para atracar a un buque tipo Cape Size.

1991 – P/V Terra Australis.

Estudio de la alteración estructural para alargar este buque de pasajeros.

DESARROLLOS COSTEROS.

Beale Street Landing, Memphis, Tennessee, USA.

Nuestro diseño ganó un concurso internacional para esta terminal de buques de pasajeros fluviales. Se desarrollaron varios diseños novedosos para este proyecto icónico.

Buque de diseño: American Queen, 375' x 85' x 13' 6" (115m x 26m x 4.11m), 800 PAX, 7,838 t de desplazamiento (en ese momento, el crucero fluvial más grande del mundo), Velocidad de aproximación= 100 mm/s (0.36 km/h).

Se desarrolló un sistema de defensas de atraque para absorción de energía altamente sofisticado.

La terminal fue construida y actualmente se encuentra operativa.

Saint Louis Riverfront, St Louis, Missouri, USA.

Parque ribereño flotante, de 1 milla de largo. Desarrollo del concepto de islas para paseo, la barrera flotante de protección y los accesos flotantes.

New York river front – History Channel.

Desarrollo de un cinturón de islas de diferentes usos y concepciones, para reaccionar a una supuesta elevación del nivel general del mar.

Seleccionado como Segundo mejor, fue exhibida en la estación Grand Central de Nueva York.

OTROS PROYECTOS.

Participación en concursos y proyectos para las ciudades de:



Trenton, New Jersey, USA; Basel, Switzerland; Seoul, Korea; Dublin, Ireland; Nueva Orleans, LA, USA.

En cooperación con:

RTN Argentina; Balmori Associates Inc, NY, USA; Oliver Brandenberger Architekten, Zürich; Robert A. M Stern, NY, USA; HOK, Saint Louis, USA y otros.

SALVAMENTO Y PERITAJES.

M/V "Alnave". Refloating.

Dirección del reflotamiento de este granelero handy size, varado en la costa de Necochea, Argentina.

M/V "Anita". Reflotamiento.

Dirección del reflotamiento de este granelero de 45,000 DWT, varado en la costa de Necochea, Argentina. El casco había sufrido daños severos y, como resultado, tenía la sala de máquinas y 12 tanques de doble fondo en libre comunicación con el mar; como resultado, amén de la pérdida de flotabilidad, la viga-buque había sufrido deformación (en quebranto) por pandeo del enchapado del casco.

M/V "Akti". Refloating.

Dirección del reflotamiento de este buque de carga general de 22,000 DWT, varado en la costa de Necochea, Argentina. El casco había sufrido daños severos y, como resultado, 11 tanques de doble fondo y la Sala de Máquinas estaban en libre comunicación con el mar. El fondo rocoso había penetrado el casco e impedía el movimiento del buque.

M/V October Breeze.

Diseño de un gran parche tipo "exoesqueleto" que permitió la navegación de este buque severamente dañado, desde el Río de la Plata, Argentina, hasta Singapur, donde se hicieron las reparaciones definitivas. Se encontraba dañada la totalidad de la banda de Babor a la altura de la sección media.

Investigaciones Periciales.

En este período, el suscripto fue directamente responsable o participó en más de mil pericias navales y mecánicas.

ESTUDIOS TÉCNICOS Y CIENTÍFICOS.

2015 – Operación de Convoyes.

Estudio integral para la explotación de convoyes de carga seca en el Hidrovía Paraná Paraguay.

2012 – Crucero Fluvial para el río Paraná.

Estudio de prefactibilidad para la explotación de un corredor turístico en el río Paraná. Cliente: Ministerio de Turismo, Gobierno Argentino.

1992 – Maniobra.

Miembro del equipo que estudió y ensayo nuevos métodos para la maniobra y control de grandes barcas no propulsadas en navegación fluvial. Se emplearon las instalaciones de la Universidad de Buenos Aires y otros laboratorios combinadas bajo nuestra dirección.

OTROS ANTECEDENTES PROFESIONALES.

Desde 1984 a 1989.

Superintendente técnico en ULTRAOCEAN S.A. y OCEANMARINE S.A. (la mayor compañía marítima privada de Argentina con conexiones internacionales). Responsable del manejo técnico de una gran flota de buques oceánicos de entre 25,000 y 80,000 DWT, incluyendo graneleros, mineraleros,



alijadores, buques multipropósito y remolcadores marítimos, de bandera argentina y panameña. Superintendente técnico de los armadores para la flota de buques de bandera extranjera.

Este trabajo incluyó el manejo de los programas de mantenimiento y la dirección de las reparaciones de los buques, también involucrado en los aspectos económicos, preparando y monitoreando los presupuestos. También a cargo de la dirección del taller de reparaciones navales de la compañía.

Otras tareas que se desarrollaron fueron las siguientes:

- o dirección de grandes reparaciones a buques de hasta 80.000 DWT. Muchos de estos trabajos se llevaron a cabo en países asiáticos, europeos, norteamericanos y sudamericanos;
- o relación con diversas sociedades clasificadoras internacionales; guardacostas; Clubes de P&I; y compañías aseguradoras de carga y H&M;
- o asesoramiento a los departamentos comerciales y de operaciones en operaciones de carga tipo jumbo;
- o dirección técnica de importantes operaciones de salvamento de buques varados de terceros, llevadas a cabo con la flota de cuatro remolcadores marítimos propiedad de la empresa, y/o buques alijadores;
- o realizar inspecciones pre-compra de numerosos buques;
- o asesoramiento técnico en operaciones de transferencia de carga de buque a buque en el mar;
- o gerente de proyecto en numerosos desarrollos de la empresa.

Los principales proyectos realizados durante este período fueron los siguientes:

1984 – B/M "Zonda I", Alijador.

Conversión de este mineralero de 62.000 TDW, en buque de transferencia de graneles para operar en el Río de la Plata exterior, (con grampas y grúas). La conversión se realizó en aproximadamente 100 días, y más de 500 trabajadores estuvieron involucrados.

1985 – B/M "Sudestada", Alijador.

Diseño y gestión del proyecto para la conversión de este mineralero de 58.000 DWT, en buque para completado de cereales por medio de equipos neumáticos de transferencia.

1987 – B.M."LADY MARINA".

Diseño y gestión del proyecto de la modificación llevada a cabo a este buque multipropósito de carga general de 20.000 DWT, aumentando su capacidad de transporte de contenedores.

1987 – B.M."LADY FORTUNE".

Diseño y gestión del proyecto de la modificación llevada a cabo a este granelero de 20.000 DWT para aumentar su capacidad de descarga.

1988 – B/M "Zonda I", Alijador (estación de servicio).

Asesoramiento técnico en la segunda etapa de la conversión del B/M "Zonda I". Diseño, construcción e instalación de tolvas móviles autopropulsadas equipadas con cintas transportadoras sobre estructuras reticuladas en voladizo de 32 m de longitud. Este sistema fue un diseño novedoso.

1984 a 1991 – Numerosas puestas a seco e importantes reparaciones de buques.

Planificación, contratación y dirección de obra.

1983 Nickmann & Associates.



Inspector independiente para Nickmann & Associates, Cooper Brothers – Agentes de Lloyd's en Buenos Aires –, The London Salvage Association, US Salvage Association, Brazil Salvage, gobierno panameño, Oficina Internacional de Carga, Clubes de P&I y aseguradoras de H&M y carga, compañías navieras locales y agentes marítimos. Realizando investigaciones de averías de casco, máquinas, electricidad y de carga; varaduras, inspecciones de condición y para compra de diferentes tipos de buques, como así también de equipos industriales.

Los principales trabajos durante este período fueron la recepción y certificación de tres grúas pórtico con capacidades máximas de izado de 250 toneladas SWL y 67 m de altura, para la Planta de Tratamiento de Agua Pesada de la Comisión Nacional de Energía Atómica, en Arroyito, Neuquén, Argentina; actuando en representación de los contratistas, Sres. Sulzer Wintertour - Suiza.

1982 – B.M. "Centurion".

Asistente del director de obra en nombre de los propietarios del buque, Maruba S.A, para la construcción de este buque de carga general de 20.000 DWT, construido en el Astillero Río Santiago, Argentina.

1980 – B.M. "Glaciar Perito Moreno" and M.V. "Glaciar Florentino Ameghino".

Supervisión de la construcción de estos buques de carga refrigerada en Astilleros Alianza S.A., Buenos Aires.

1979 – Diesel Sur.

Dirección técnica de este taller de reparación de mecánica naval en Buenos Aires.

1972 – Denamec.

Proyectista para estos consultores locales, participando en varios proyectos de ingeniería naval y mecánica para buques fluviales.

Buenos Aires, diciembre, 2020.