

Entra en fase decisiva construcción de terminal cubano- chino en puerto santiaguero



Santiago de Cuba, 1 nov (RHC) Considerado como el despegue de la modernización progresiva del puerto Guillermón Moncada, el Proyecto de cooperación Cuba-China para la construcción de la terminal multipropósito Yarayó transita, con su novedosa preparación del suelo, por una fase decisiva en la intensificación de la importante inversión.

Aun cuando es considerada la segunda rada en importancia en el país, la santiaguera presenta entre sus limitaciones una profundidad que solo permite operar en sus tres atracaderos buques de entre 5 000 y 15 000 toneladas, la notable obsolescencia en una tecnología carente de grúas de pórtico, y la insuficiente capacidad de almacenamiento.

Según el joven ingeniero Walter Niuvó Medina, director de la unidad básica inversionista, la obra está sustentada en el Lineamiento 275 de la Política Económica y Social del Partido y la Revolución, aprobada en el 7mo. Congreso partidista, que traza el desarrollo gradual de la infraestructura portuaria acorde con la reducción de la factura de flete y gastos de estadía, resalta el diario Granma.

En tal sentido se prevé dotar al puerto de una moderna instalación, que podría recibir buques de no menos de 20 000 toneladas y hasta 40 000 toneladas, a operarse a través de un equipamiento tecnológico portuario de última generación, tanto en la descarga como durante la extracción de la mercancía.

Para barcos con tales características, el proyecto presenta un atracadero de 231 metros de longitud y una caja de atraque de 13,60 metros de profundidad, dos almacenes con capacidad para asimilar 2 040 toneladas de carga general y 10 080 de carga seca, dos grúas multipropósito de 30 y 50 toneladas respectivamente, y ocho torres de iluminación que facilitarían jornadas de 24 horas.

Dislocado en un área de 59 878 metros cuadrados, actualmente tiene lugar un proceso de tratamiento del terreno, que programado hasta junio del próximo año elevará su resistencia y mejorará sustancialmente el drenaje en una zona proclive a inundaciones en caso de intensas lluvias o fuertes olas del mar.

Ante el costo que entrañaría un alto volumen de movimiento de tierra y por consiguiente el nuevo relleno, el ingeniero chino Hu Xiao Yuan, gerente de producción al frente de la construcción, explicó que en esta ocasión se aplican por vez primera en Cuba alternativas muy utilizadas en su país y otros lugares del mundo con óptimos resultados.

En detalles, tras la limpieza del área se requiere la colocación de más de 170 metros cúbicos de material de precarga, incluyendo la conformación de un espesor de 80 centímetros de arena que requiere 50 000 metros cúbicos de ese árido, y un colchón de grava que demanda cerca de 32 000 metros cúbicos de dicho material.

Además, para la sostenibilidad del suelo también se colocarán 444 000 metros lineales de mechas plásticas para drenes y 56 000 metros cuadrados de material geotextil. De igual forma serán hincados 142 pilotes de hormigón, y una vez culminados se llevarán a cabo pruebas de alta tensión en la parte que ocupará el muelle.

Dentro de un cronograma que marcha acorde con lo establecido, frente a ese último objeto se adelanta el dragado constructivo en el lecho costero, donde tras la evacuación del fango se ejecutará para mayor seguridad una protección a base de un entramado de rocas a conformarse a ambos lados del muelle con 160 000 metros cúbicos de rajón.

En esas labores, al decir de Huang Jin Long, ingeniero principal de la Empresa China CCCC. (China Communications Construction Company LTD), a cargo de la inversión con crédito de ese país, «se destaca la calidad impregnada por los constructores santiagueros, como reflejo de alta capacitación y las estrechas relaciones establecidas».

Una vez concluido el imprescindible proceso, la obra se agilizará con tecnologías igualmente modernas a emplearse en la construcción de los almacenes, viales y otros de sus 25 objetos, entre los que sobresale el muelle, para cuya demanda de hormigón superior a los 8 000 metros cúbicos en tres meses, fue instalada una planta mezcladora.

Actualmente pueden apreciarse entre otras facilidades temporales creadas, oficinas, alojamientos, redes hidrosanitarias y eléctricas, losas para la conformación de elementos de acero, la citada planta de hormigón con sus silos para cemento, maquinarias, equipos pesados, y la organización y acondicionamiento de todos los exteriores.

De acuerdo con la información del director adjunto del puerto santiaguero, Mario Sierra Osorio, tras su puesta en marcha la inversión podría reportar una disminución del 50 % del tiempo empleado actualmente en la descarga de un barco, lo cual cada cuatro años arrojaría un ahorro al país de 1,4 millones de dólares.

Con la nueva terminal, diseñada para una capacidad de operación anual de 565 000 toneladas métricas entre mercancía general, contenedores y productos a granel, sin duda alguna podrán asistirse mucho más de los 412 buques que para sobrepasar el millón de toneladas métricas están consignados este año.

Vista ya integralmente, la modernización del puerto santiaguero estará acompañada más adelante de la transformación de toda la infraestructura de comunicación ferroviaria y por carretera hacia el oriente cubano, así como de instalaciones asociadas al turismo, que además del impacto económico repercutirán socialmente.

<https://www.radiohc.cu/index.php/noticias/economia/110586-entra-en-fase-decisiva-construccion-de-terminal-cubano-chino-en-puerto-santiago>



Radio Habana Cuba