

"Puerto Angola", otra vez a planos estelares

Por Félix Anazco Ramos y Jorge Enrique Jerez Belisario. Foto: Otilio Rivero Delgado

Hace algunos meses las dinámicas en la Unidad Empresarial de Base (UEB) Puerto Angola, o Tarafa como también se le conoce, han cambiado. El ajetreo de hombres y equipos descargando mercancías hacia los almacenes se ha visto reemplazado por obreros de la construcción, grúas y martillos rompiendo viejas estructuras a la orilla del mar.

Y es que en esta icónica rada del municipio de Nuevitas se gesta una de las mayores obras que se plantea Camagüey en su desarrollo socioeconómico. En el proyecto los muelles diseñados en la colonia en forma de espigones se sustituirán por otros a lo largo de la costa. Alrededor de 40 millones de dólares se invertirán para ubicar a "Puerto Angola" entre los cinco de mayor importancia en Cuba, y el segundo en la costa norte.

costeros y uno para cruceros, actividad que se potencia en el país. Con tono optimista, el ingeniero Roberto Curbelo Morales, director de la UEB, indicó que "ya se está terminando —debe abrir en mayo— la inversión del incinerador de desechos sólidos. Seríamos el único puerto de la costa norte con este servicio. Con las prestaciones del incinerador cumpliríamos un objetivo fundamental en la protección del medio ambiente, requisito indispensable para lograr acuerdos comerciales. En unos días también entregaremos un moderno local para baños y taquillas, otra obra de corte ambientalista porque garantiza que los desechos orgánicos contaminantes no se viertan al mar". Después de construir los muelles, se cambiarán las defensas,

país en capacidad de almacenamiento, seguiremos ampliándonos. Ahora poseemos aforo para 60 000 toneladas (ton.) bajo techo y a la intemperie otras 70 000. En 2017 esperamos recuperar los almacenes 6, 10, 11, 19 y 20, que darán unas 15 000 ton. más de cabida. Por su parte, Fredi Pérez Ortiz, jefe del grupo técnico, explicó que: "Contamos con montacargas y camiones nuevos —de fabricación japonesa y china— y grúas soviéticas de muy buenas prestaciones, mas para el proyecto harían falta otras tecnologías en dependencia de la carga que se opere —a granel, en bultos o contenedores. La actividad de pesaje se debe modernizar para ajustarse a los estándares del primer mundo. El puerto tiene posibilidad instalada para trasladar cargas por ferrocarril y por carretera, 'caminos' a los que habrá que darles mantenimiento".

LA APUESTA DE GEMAR

Nelson Perdigón Rodríguez, director de operaciones portuarias del Grupo Empresarial Marítimo Portuario (Gemar), dijo a *Adelante* que potenciar a Puerto Angola es una necesidad; "así tendremos dos puertos de calibre por el norte y dos por el sur; con ello el país se ahorra grandes sumas por concepto de pronto despacho a los barcos de saquerías. "Nuevitas tiene una buena batería de almacenes, el ritmo de descarga —intensidad neta— con esa capacidad puede ser alta y por consiguiente los días de permanencia de los buques en puerto se reducen. Los barcos terminan más rápido su descarga, así no tendría-



Por ahora la inversión se realiza con medios propios del grupo Gemar. La grúa Pablo Sandoval se está encargando de la demolición de los muelles, y los medios para retirar los escombros también le pertenecen.

mos que pagar por demoras, por el contrario, obtendríamos ganancias. Es estratégico poner las cargas en el centro del país —nuestro archipiélago es largo y estrecho— para que la distribución se haga en distancias más cortas y con beneficios a la economía".

TODOS GANAN

Los temblores de este proyecto se percibirán en todo el municipio y más allá. Según Marilín Bruzón Edwards, vicepresidenta de la Asamblea Municipal del Poder Popular, la recuperación del "Angola" reanimará la economía local. "Al ampliar los servicios y las operaciones se crearán cientos de empleos en las actividades portuarias y otras relacionadas. Hay que pensar además en el aporte futuro de esta gran empresa a la cuenta para el desarrollo local, fondos que podremos aprovechar muy bien. Todos los viales que se repararán para garantizar el traslado de mercancías nos favorecerán". Respecto a la entrada de cruceros, Bruzón Edwards apuntó que "desde que recibimos la noticia iniciamos el intercambio con las autoridades de turismo para comenzar a

trabajar. Ya tenemos un proyecto de tours dentro del territorio, una vez que atraquen, los visitantes tendrán la posibilidad de escoger varios destinos entre los que se encuentran el centro histórico de la ciudad y el balneario Santa Lucía en menos de 24 horas. La repercusión en factores de empleo, circulación mercantil, desarrollo social y económico se percibirá en Nuevitas a corto plazo". Seguramente se darán cambios en el complejo esquema de financiamiento que posee la colosal obra en Puerto Angola. Organismos como Gemar, la Epoc 3, Epia 11, el Citma, Gobierno, Geocuba, y las diferentes empresas constructoras del territorio que tomen cartas en el proyecto tendrán la responsabilidad de trabajar unidas y con calidad. En un primer momento la fábrica de cemento y la termoeléctrica, ubicadas en el municipio, y las obras del turismo en la cayería norte se verán favorecidas con esta inversión que colocará de nuevo al puerto y a Nuevitas en planos estelares del desarrollo económico en el país.

TRANSFORMACIONES ADENTRO

El objetivo general del plan es aumentar la capacidad operacional del puerto, con una profunda transformación en la estructura. Pero esto será más adelante; ahora, como parte de la primera fase, se desmontan los viejos espigones para luego comenzar la construcción de dos muelles

que hoy son neumáticos reciclados, por unas en forma de salchicha con sistema hidráulico, importadas desde Asia. Esto aumentaría el desplazamiento técnico del muelle y brindaría garantías de atraque seguro. "Hoy recibimos 250 000 toneladas anuales en un solo muelle, imagínese multiplicado por tres. No obstante, aunque somos líderes a nivel de

ALMACENES

- Posee 15 almacenes techados con capacidad nominal de 71 102 t.
- (12 almacenes de 5 000 t. uno de 7000 t. uno de 1 750 t. y uno de 2 352 t.).
- Cuatro almacenes presentan afectaciones, por lo que solo es posible almacenar hoy hasta 57 000 t.
- Se encuentra arrendada una capacidad de 11 750 t. el resto está disponible (45 000 t.).

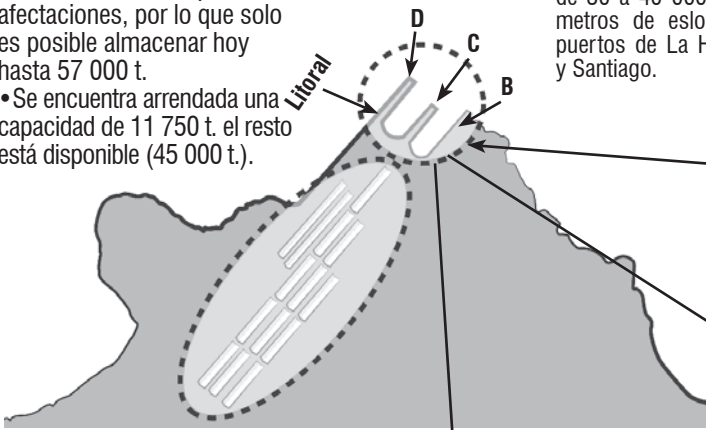
Posee 4 muelles:

Muelle C y muelle D en muy mal estado, pendientes de demolición. Los muelles Litoral y el B recibirán buques de 30 a 40 000 toneladas, con hasta 186 metros de eslora, algo exclusivo de los puertos de La Habana, Mariel, Cienfuegos y Santiago.

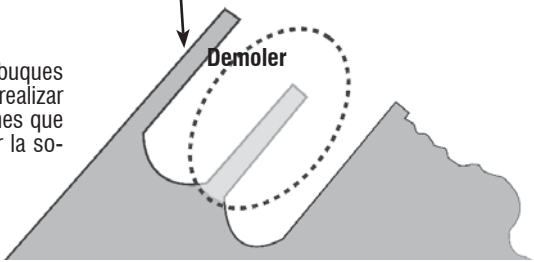
Canal A

- Eslora máxima permisible: 195 m.
- Calado permisible: 10, 67 m.
- CANAL D**
- Eslora máxima: 186 m.
- Calado permisible: 8, 23 m.

El principal objetivo del plan es ampliar la capacidad operacional, para lo que se necesitaría calar algunos puntos del Canal D, que da acceso al lugar, para permitir el paso de buques mayores y además dragar parte de la bahía.



Permitir el atraque de los buques graneleros que no pueden realizar operaciones por las limitaciones que ofrece el muelle C de eliminar la sobrestadía de los barcos.



De acuerdo con las demandas existentes y del desarrollo futuro de las necesidades de arribo de buque pudiera lograrse esta variante con los tres atraques.

