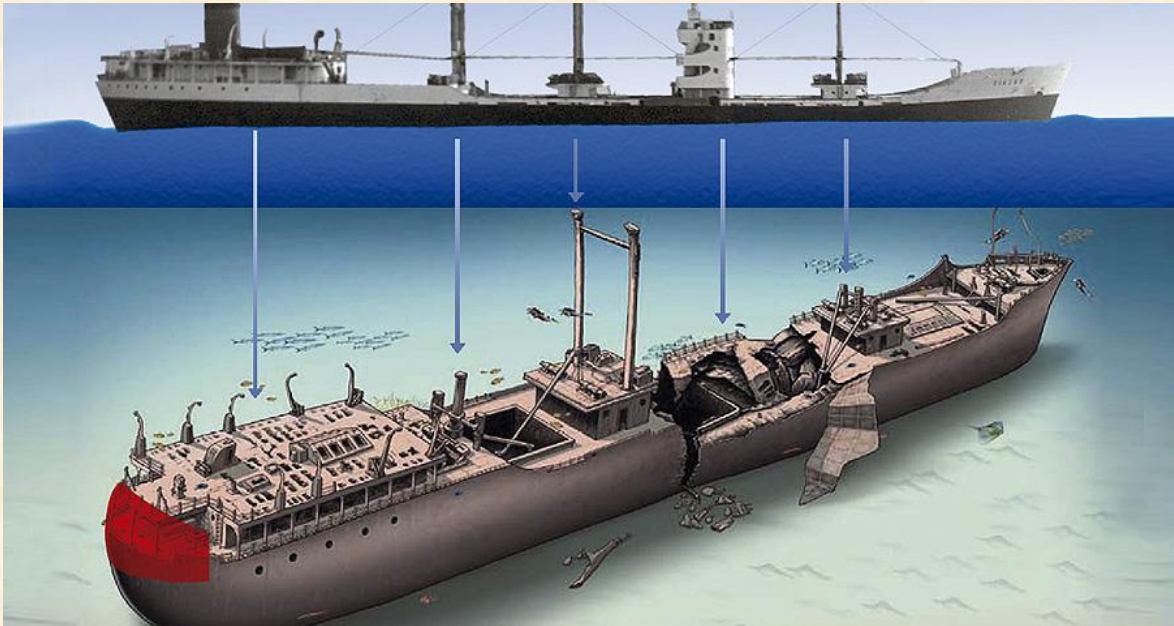


Restos del ‘Kalais’ emergen del fondo en el puerto de Las Palmas de Gran Canarias



Recreación del buque Griego Kalais y de su hundimiento. La zona roja a popa pertenece a la pieza cortada de la fotos de la galería

Restos del Buque Kalais emergen del fondo

Los restos del buque griego Kalais dejan los fondos del canario Puerto de La Luz y su descanso final será en superficie. El pecio que durante años fue uno de los lugares preferidos de los aficionados al buceo recreativo en las islas, está siendo cortado para alcanzar mayores calados y facilitar la navegabilidad de grandes buques.

La ampliación del puerto en 2012 dejó al carguero dentro de la Dársena de África y el acceso al lugar para los submarinistas quedó restringido. La Autoridad Portuaria de Las Palmas encargó el estudio arqueológico para documentar una serie de irregularidades detectadas a través de la batimetría y determinar las condiciones de los naufragios que se hallan en el puerto. Uno de los buques siniestrados es el Kalais, que descansa en el fondo desde el 1 de diciembre de 1979.

El grupo Satocan, adjudicatario de dicha licitación, encargó la redacción del proyecto y su ejecución a la empresa Acosta Ingeniería Subacuática (AcostaSub), que ha iniciado los trabajos de corte y reflote de algunas partes del Kalais.

La operación de retirada

“Los estudios previos han servido para ubicar y dimensionar los pecios que han quedado dentro de la Dársena de África, entre ellos el buque griego Kalais. Estos revelan que el mercante griego de 110 metros de eslora y 16 metros de manga, está postrado en el fondo prácticamente sobre la quilla y adrizado, con el casco de hierro agrietado por ambos costados en la parte central. La proa del barco se encuentra orientada hacia el sureste”, explica Carlos Acosta, CEO de Acostasub.

El barco está sin hélice, sin anclas y con restos de cadenas en los maquinillos sobre las cajas de cadenas de proa. La zona de popa presenta 4 pescantes que sobresalen de la cubierta superior de popa entre 2,7 y 4,3 metros. Los palos de carga están todos caídos, sin reducir la profundidad de la estructura general del pecio.

El objetivo de la operación es cortar parte del ‘Kalais’ para alcanzar un calado de 22 metros de profundidad

La proa del pecio se localiza a una profundidad de 30 metros y la popa llega a los 27 metros, siendo la mínima que alcanza el barco de 17,89 metros. “La profundidad requerida para la correcta navegabilidad de los buques que accederán a la dársena es de 22 metros de profundidad, así que nuestro objetivo es extraer 4,11 metros de altura para alcanzar ese calado”, explica Acosta.

Para la retirada de los restos del Kalais, Acostasub “está usando la técnica de corte con hilo de diamante, un sistema inocuo para el medio marino, con el que ya ha comenzado a cortar parte de la popa del carguero, como muestra la imagen de la página 45. Durante la operación debe salvar condiciones de poca visibilidad en la zona y la presencia de sedimentos (grava y piedras de gran tamaño) sobre buena parte del pecio”, explica Javier Miralles, jefe de corte. Por su parte, Carlos Acosta apunta que “la operación se está llevando a cabo poniendo especial atención en generar las mínimas interferencias sobre la actividad portuaria que se desarrolla a diario en la dársena”.





Las piezas cortadas del barco hundido están siendo reflatadas mediante globos de elevación y trasladadas de forma segura a pie de muelle, donde se procede a su extracción a tierra para su posterior desguace y gestión de residuos.

Además de la operación en buque griego, Acostasub realizará los mismos trabajos en otros dos pecios siniestrados en la misma dársena, usando diferentes técnicas de corte. Los trabajos iniciados en agosto se prolongarán durante 8 meses.

El Trabajo de los Buzos

Para llevar a cabo esta operación de remoción de las piezas, la empresa requiere de la presencia intensiva de un equipo de buzos comerciales. En esta ocasión, la máquina de corte no está en tierra, que es algo más habitual. “Hemos colocado la maquinaria sobre el pecio a diferencia de la mayoría de trabajos donde la sitúan en la embarcación de apoyo, por eso la intervención de los buzos es permanente”, describe Juan Manuel Suárez, director de operaciones.

A diario, los buzos conectan la máquina de hilo de diamante; replantean la dirección del corte y colocan las poleas, entre otras tareas. Es habitual que el hilo pueda atrancarse por la aparición de algún material irregular durante la operación, para lo cual es necesario realizar continuas inmersiones. La presencia de los buzos para completar algunos trabajos auxiliares de corte y soldadura, está siendo fundamental en la retirada de los restos del Kalais.

Génesis y declive del ‘Kalais’

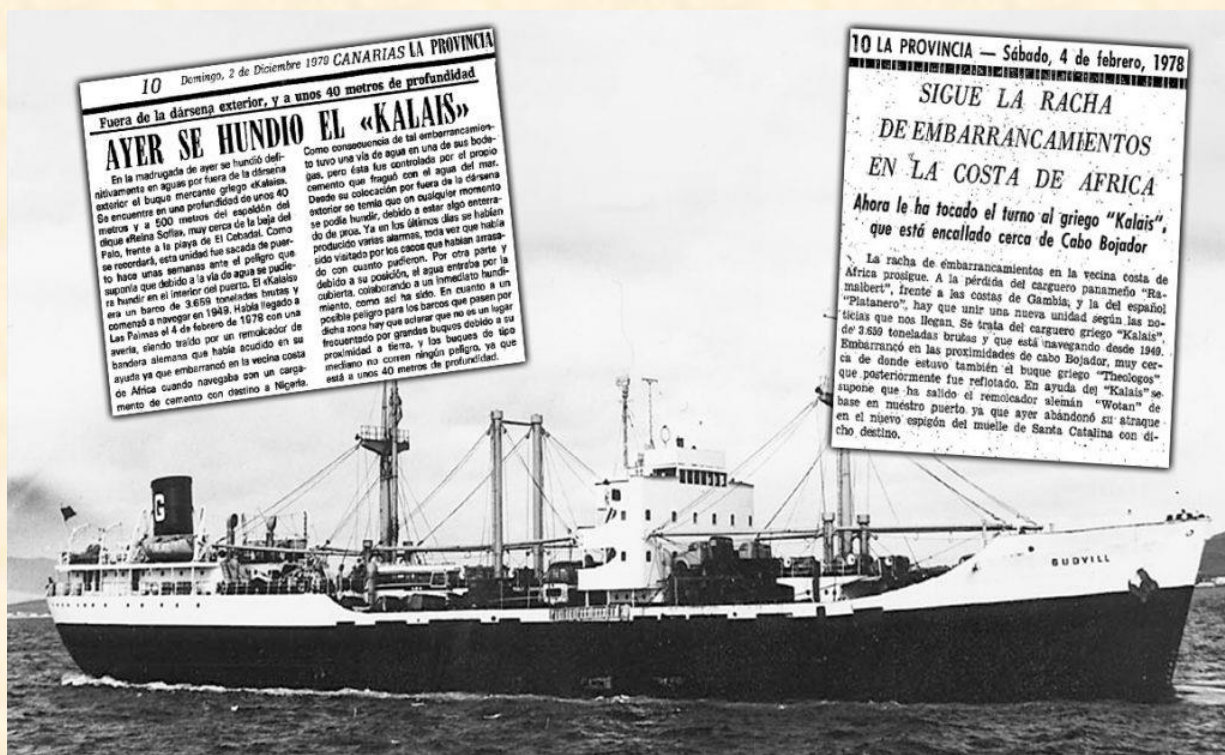


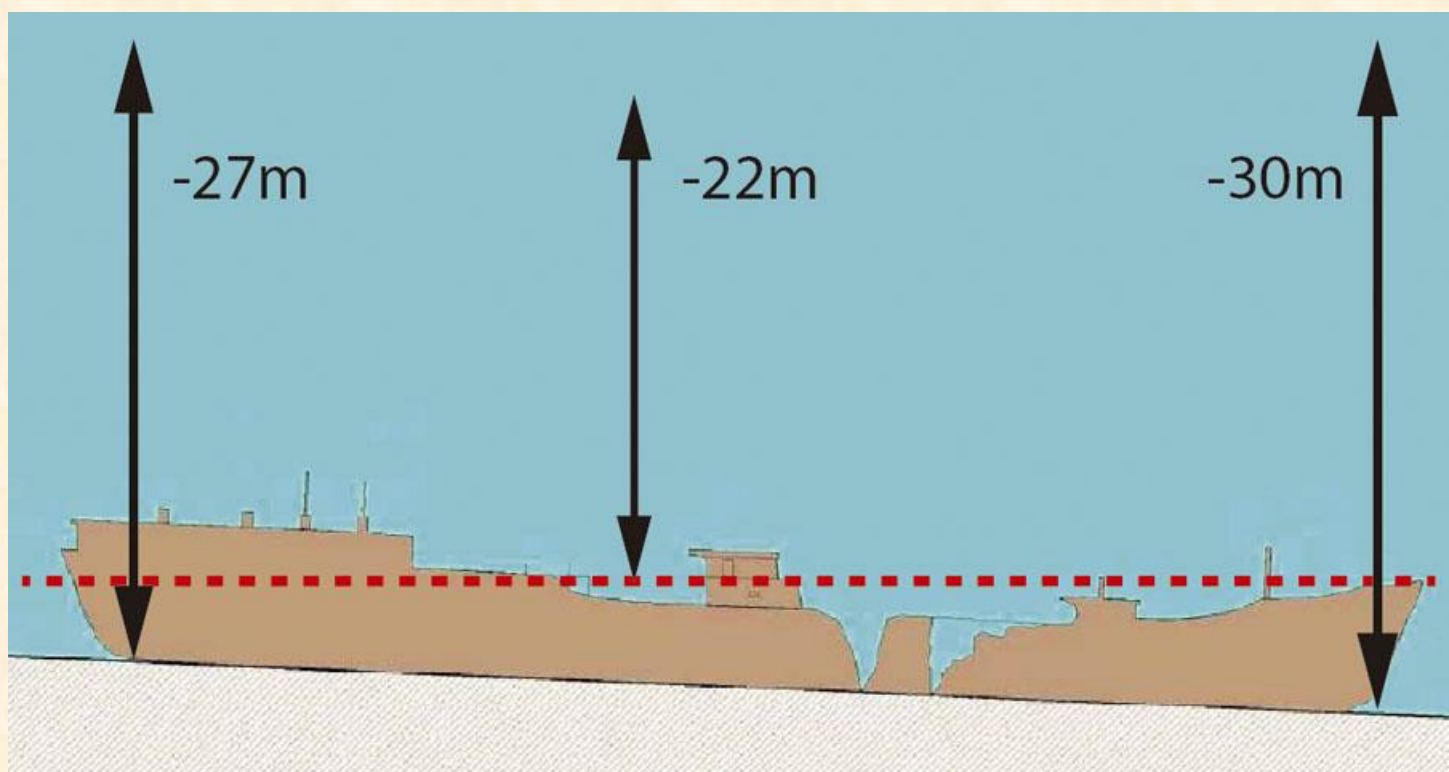
Imagen del Kalais junto a recortes de periódico sobre su hundimiento.

Tres décadas estuvo a flote el Kalais, en las que suscribió una serie de episodios que hicieron de éste, un buque con una trayectoria particular. Fue construido en Inglaterra y botado el 21 de junio de 1948. Se trataba de un carguero de 5.380 toneladas de desplazamiento en peso muerto y 3.659 toneladas de registro bruto, con cinco bodegas sin entrepuentes y maquinillas eléctricas. Tenía 108,8 metros de eslora, 15 de manga y 7 de puntal.

Llevó bandera noruega hasta 1968, fecha en la cual fue comprado por la compañía Amyna Special Shipping y con la que adquirió nacionalidad griega. El último armador no avisó a la Lloyd's Register Society del cambio de nombre, momento en el cual el navío se dedicó a empresas ilegales.

En su última etapa, el Kalais, traficaba con sacos de cemento en Nigeria, una actividad que en aquella época fue muy lucrativa para armadores sin escrúpulos. A principios de 1978 cargó en Alcanar (Tarragona-España), con destino a Warri, en el Delta del Níger, y rompiendo máquinas el 2 de febrero de ese año. El día 4 arribó al Puerto de La Luz (Las Palmas), remolcado por el buque alemán Wotan. Una serie de sucesos provocaron su abandono y su posterior saqueo durante casi un año.

Unas vías de agua lo convirtieron en una amenaza para el puerto y finalmente fue remolcado y hundido en la dársena exterior en diciembre de 1979. Las autoridades portuarias encargaron a una empresa de trabajos submarinos cortar los mástiles para que la navegación sobre el pecio no fuese peligrosa.



Croquis del pecio con las profundidades máximas que alcanza y línea de corte de la operación.

Sostenibilidad, Calidad y Seguridad

Acostasub ha presentado en la memoria descriptiva del proyecto un ‘Programa de Vigilancia Ambiental’, por el que se establece una serie de medidas correctivas y preventivas para garantizar la protección del medioambiente. Entre ellas se recogen la instalación de una barrera anticontaminante que pueda evitar la expansión de vertidos en caso de que los buques puedan contener aceites o fluidos similares y la adecuación de las zonas de acopio para evitar la contaminación o daños en la explanada.