



# Astican trae la mayor grúa de la historia del Puerto para un trabajo pionero

El ingenio, capaz de levantar hasta 1.300 toneladas con su brazo de 138 metros, servirá para instalar un dispositivo en lo alto de la torre de un buque de perforación

Jacobo Corujeira

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La mayor grúa utilizada hasta ahora en el Puerto de Las Palmas destaca estos días entre los barcos atracados en sus muelles. Con capacidad para levantar más de 1.300 toneladas y un brazo de 138 metros de longitud que hace de ella la estructura más elevada que hay en estos momentos en Las Palmas de Gran Canaria, esta gigantesca máquina participa desde hace días en una operación también pionera en el Archipiélago, la colocación en lo más alto de la torre de un buque de perforación de un componente clave para garantizar la estabilidad de sus trabajos en alta mar.

Las instalaciones de Astican Deepwater Quayside en el muelle Reina Sofía acogen desde finales de febrero los preparativos para dotar al *Ocean Blackrhino*, del operador Diamond Offshore, de un compensador CMC que permite al buque mantener constante la presión de perforación pese a los inevitables vaivenes del mar. Este tipo de dispositivos, de grandes dimensiones y con un peso que supera las 200 toneladas, van ubicados en lo más alto de la torre de perforación, por lo que su montaje supone un reto en el que la capacidad de las herramientas y la precisión en la ejecución resultan cruciales.

Las mayores grúas disponibles en la Isla están en el entorno de las 600 toneladas, pero su capacidad de carga también depende de la altura y el radio necesarios para llevar a cabo los trabajos. Las particulares características del *Blackrhino* obligaban a buscar un artefacto más potente, que ha sido contratado para la ocasión a la empresa Sarens. Ha viajado desde Dinamarca hasta Canarias y ha requerido la selección de una empresa de construcción civil de la Isla para realizar los preparativos en tierra de cara a su puesta en funcionamiento. B&S General Cargo se ha encargado de los aspectos logísticos de la operación. Su ensamblaje, que incluye un contrapeso de 300 toneladas, concluyó en tres días a pie de muelle.

## Puesta a punto

El montaje del compensador, traído desde Houston, no supondrá el final de la puesta a punto del *Ocean Blackrhino*. La suma de otras 200 toneladas en una ubicación tan elevada del barco afecta a su estabilidad, por lo que se le colocará un lastre fijo que la compense. El cemento que hará de



## Doble hito para el Puerto de Las Palmas.

La instalación de un dispositivo en lo más alto de la torre de un buque de perforación con la grúa de mayor capacidad usada hasta ahora en el Puerto se suma a la creciente cartera de servicios especializados que ofrecen sus empresas a la industria 'offshore'. En la imagen superior, la grúa junto al 'Ocean Blackrhino' en las instalaciones de Astican Deepwater Quayside en el muelle Reina Sofía. Junto a estas líneas, el perforador y el artefacto vistos desde el muelle de Cambulloneros. | ANDRÉS CRUZ

contrapeso está compuesto por unas 8.000 toneladas de arena, cenizas especiales y agua y ha sido mezclada por otra empresa constructora de la Isla.

El perforador, que tras dejar el Puerto de Las Palmas trabajará para la petrolera australiana Woodside en aguas de Senegal, también zarpará del recinto capitalino con un nuevo mecanismo de filtrado del agua de lastre que evita que el vaciado de sus tanques pueda suponer la introducción de especies invasoras en cada nueva zona del mundo por la que navega. El sistema, que hace uso de la luz ultravioleta, acaba con la presencia de organismos o provoca su esterilización.

➤ Esta es la primera ocasión en la que un operador encarga estos trabajos en las Islas

Este tipo de artefactos resultan habituales en la industria eólica en alta mar

Los trabajos que ejecuta Astican en el *Blackrhino* son pioneros en Canarias y se suman a la creciente cartera de servicios especializados que el Puerto muestra como carta de presentación ante la industria petrolera en alta mar. Los compensadores CMC están siendo cada vez más demandados, dado que garantizan mejor el flujo continuo durante los trabajos, por lo que los armadores se ven forzados a instalarlos para asegurarse la adjudicación de grandes proyectos en un momento que coincide en el tiempo con un reajuste del propio sector y la flota mundial. En este contexto, no resulta descartable que otros operadores del *offshore* se inclinen por Las Palmas para hacerlo, una vez ha quedado demostrada en la práctica la calidad de sus empresas.

La presencia de grandes grúas también puede volverse habitual en el Puerto de Las Palmas, que en su siglo largo de historia ha pasado de las 80 toneladas de las primeras Titán a las 1.320 que logra elevar como máximo esta Liebherr. Su capacidad no solo es demandada en operaciones similares a la del *Blackrhino*, también resulta indispensable en la eólica en alta mar, otro de los sectores en expansión en la industria naval del Archipiélago. Junto a las grandes explanadas y el calado profundo que ofrecen las instalaciones portuarias de la capital gran Canaria, estos artefactos resultan necesarios para acometer el ensamblaje de aerogeneradores marinos como los que varias empresas aspiran a colocar en aguas de las Islas.