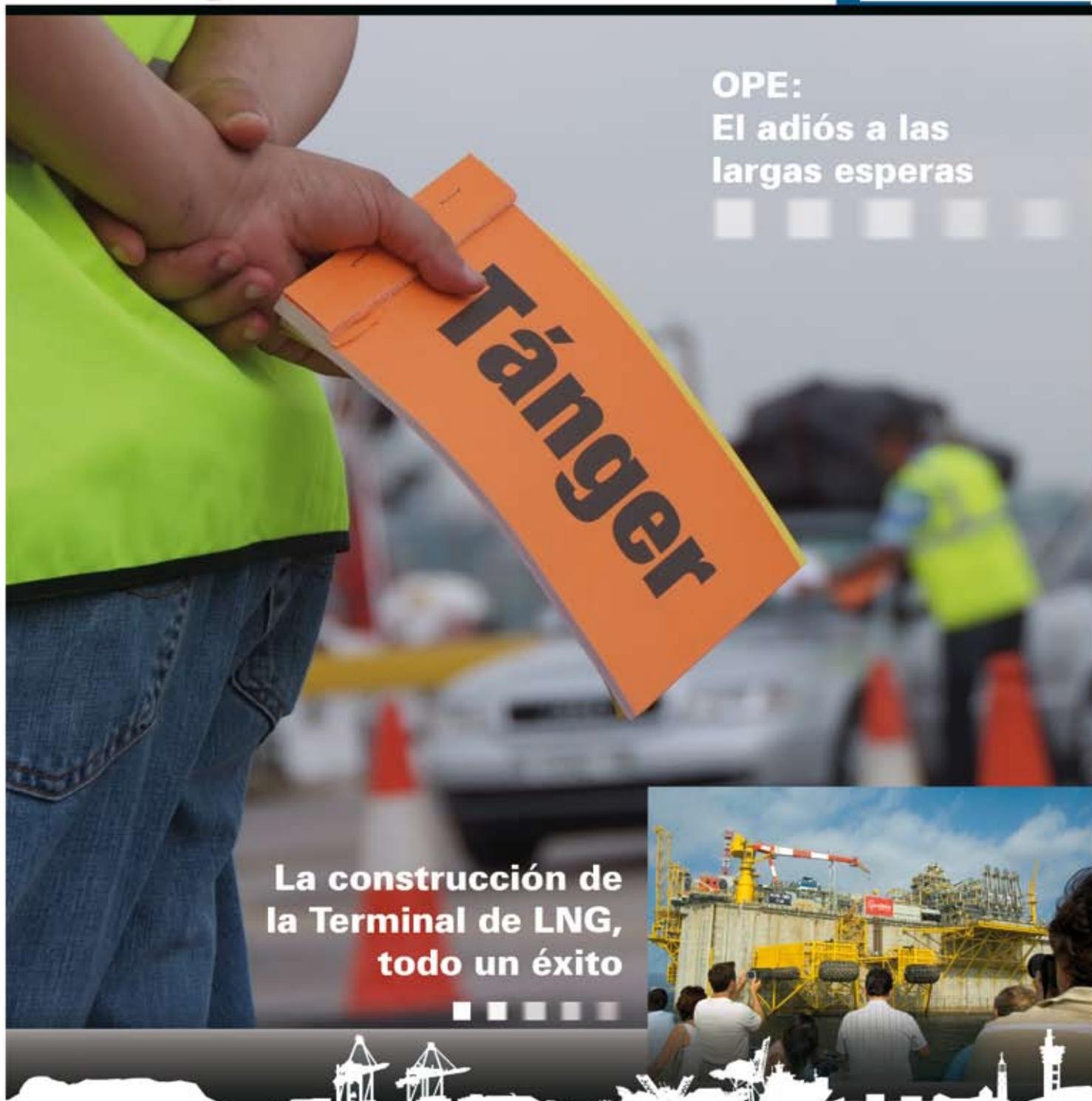


# Ojo del Muelle

Nº 3 TERCER TRIMESTRE 2008



**OPE:**  
El adiós a las  
largas esperas



**La construcción de  
la Terminal de LNG,  
todo un éxito**



**Ayudamos a construir un  
pozo de agua en Kara**



**Puerto Bahía de Algeciras**

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**Tribuna.-**

Enhorabuena

pág. 3

**Actualidad.-**La madurez de la OPE  
Control del tráfico en el recinto portuario  
Colaboración asociación Manantial  
Pozo de agua en Kara

pág. 4

**Actividad al Día.-**Servicio de  
Atención al Cliente

pág. 8

**APBA en los Medios.-**

pág. 9

**Nuestros Clientes.-**

Terminal de LNG

pág. 10

**Gestión.-**

Impulso tecnológico

pág. 12

**A Fondo.-**Intervención en  
emergencias

pág. 13

**Canal Historia.-**

El faro de Isla Verde

pág. 14

**De Cerca.-**

Nuestras actividades en imágenes

pág. 16

**Nuestra Gente.-**

Almudena Martínez

pág. 18

**Receta, Anótalo,  
Sonrisas.-**

pág. 19

Edición: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras  
 Coordinación: Estefanía Selva  
 Comité de redacción: Rocío García, Gerardo Landaluze, Diego Recio, Estefanía Selva y Eduardo Villalba  
 Fotografía: José María Bejarano; Antonio Gálvez (Aerofotos Flying); Manuel Rojas; Víctor Román y Tiago DaCruz (Expresión); archivo APBA  
 Foto portada: Manuel Rojas  
 Foto contraportada: Tiago DaCruz (Expresión)  
 Viñeta: Joaquín Franco  
 Han colaborado en este número: Ana María Berenjano; Juan Carretero; José Manuel del Río Foncubierto; y ExxonMobil España  
 Agradecimientos: Almudena Martínez; Manuel Sánchez Alcázar; Rubén Umbria y Servicio de Atención al Cliente  
 Diseño y maquetación: Expresión  
 Imprime: Grafisur

**ENHORABUENA****Alejandro M. López**

Subdirector General de Explotación

Los puertos de Algeciras y Tarifa soportan, aproximadamente, un 80% del total del tráfico de pasajeros y vehículos de todos los puertos nacionales intervinientes en la Operación Paso del Estrecho (OPE), siendo necesario para ello el establecimiento de un dispositivo especial capaz de asumir el mismo y de cumplir con los requerimientos establecidos en el Plan Especial que elabora la Dirección General de Protección Civil y Emergencias dependiente del Ministerio del Interior y que se considera a todos los efectos un Plan Director Estatal para la OPE.

La planificación, programación y posterior desarrollo de este dispositivo especial se constituye en nuestra Autoridad Portuaria como un trabajo interdisciplinar en el que participamos todos y cada uno de los Departamentos que la conforman, representando el factor humano un valor crucial para alcanzar un óptimo resultado.

La habilitación de nuevas zonas de estacionamiento para vehículos; el equipamiento de estas áreas con los servicios básicos necesarios; el mantenimiento de un servicio de limpieza y recogida de basuras; los servicios de

atención e información al usuario y al Centro de Coordinación Operativo (CECOP); la gestión de atraques y posibilitar el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos; la contratación del personal necesario; la organización, control y regulación de los vehículos que llegan al recinto portuario; son aspectos básicos de obligado cumplimiento que se contemplan en el Plan Especial y que la APBA establece en su dispositivo especial. El objetivo del mismo es ofrecer el mejor servicio a nuestros clientes y anular las molestias que la OPE pueda llegar a ocasionar a los ciudadanos de la zona.

Este dispositivo especial de nuestra Autoridad Portuaria cuenta con un total de 400 personas, entre personal de plantilla fija y eventual, que colaboran para que todo discurra conforme a lo planificado, siendo su esfuerzo y aportación personal un aspecto fundamental para el éxito del mismo. Este verano el dispositivo ha vuelto a cumplir su objetivo, y en ello ha tenido mucho que ver el buen trabajo de la plantilla.

**A todos vosotros, enhorabuena.**

## LA MADUREZ DE LA OPE

21 años han pasado desde la primera Operación Paso del Estrecho (OPE) en 1987, aunque ya desde finales de los años 60 y principios de los 70 se observaba un fenómeno que se repetía cada verano: un intenso tráfico de coches de trabajadores magrebíes con sus bacas cubiertas con lonas azules que cruzaban la península desde diferentes países europeos hasta el puerto de Algeciras donde embarcaban con destino a África para disfrutar de sus vacaciones con los suyos.

La experiencia adquirida con el paso del tiempo ha hecho que este dispositivo creado para agilizar este tránsito de pasajeros se haya ido perfeccionando año tras año y las instalaciones del puerto se hayan ido adaptando a ese continuo incremento de tráfico. Para el recuerdo han quedado las imágenes de viajeros acampando en las calles de la ciudad, los colapsos en las carreteras de acceso (el Acceso Norte no es una realidad hasta 1999) y los vehículos sobrecargados de equipaje esperando –incluso varios días– para poder embarcar. No era de extrañar que muchos de los entonces guardamuelles entablaran relaciones de amistad con algunas familias que aguardaban en el puerto. Ahora las esperas son mínimas –en 2008 el tiempo máximo no ha superado las 2 horas– y más amenas, ya que además de los 28.000 metros cuadrados de sombras, las 57 fuentes de agua, los 40 bancos de descanso, los 38 módulos de aseo y ducha, reparto gratuito de agua... los viajeros disponen de una mezquita, zonas de ocio para niños y 4 pantallas de plasma donde reciben información sobre los embarques y pueden disfrutar de programas de entretenimiento.

Este salto cualitativo se debe a varios cambios fundamentales sobre los que se ha ido trabajando en cada Operación y que se basan en un cambio filosófico de la OPE por el que los esfuerzos se dirigen a agilizar el tránsito de pasajeros, centrándose en las infraestructuras, los avances tecnológicos y las mejoras sociales. En cuanto al primero, en los años 90 se realizó un estudio sobre la circulación en el interior del recinto

portuario que dio como fruto la parcelación del Llano Amarillo (usado desde 1985 y que debe su nombre a que en un primer momento era una explanada de albero), lo que evitaría el avance en bloque de los vehículos según iban embarcando para pasar a crear un único acceso de forma que fuesen ordenadamente conducidos a las zonas de preembarque.

Muchos recordarán como los viajeros esperaban en Tarifa (Los Pinos) y Algeciras (Marchenilla y Torre Almirante) y desde allí, mediante convoyes organizados por Guardia Civil y Policía Local, se desplazaban hasta el puerto cuando quedaba espacio libre en el Llano Amarillo. La capacidad de evacuación entonces era menor –había menos barcos y navieras frente al actual Plan de Flota ajustado a la demanda– y además la intercambiabilidad de billetes entre navieras supuso un paso importante para la agilización de los embarques. Y es que la OPE se ha configurado como el mayor dispositivo de organización en la recepción, control y evacuación de vehículos en toda Europa. En esta evolución también juega un destacado papel el puerto de Tarifa ya que en los últimos años cada vez más pasajeros optan por esta conexión con Tánger.

En cuanto a nuevas tecnologías, ahora es una aplicación informática la que gestiona las parcelas, siguiendo el método FIFO (*first in, first out*; el primero que entra, el primero que sale). El orden de vaciado y llenado y tiempo de espera de cada una de ellas resulta de cruzar los siguientes datos:

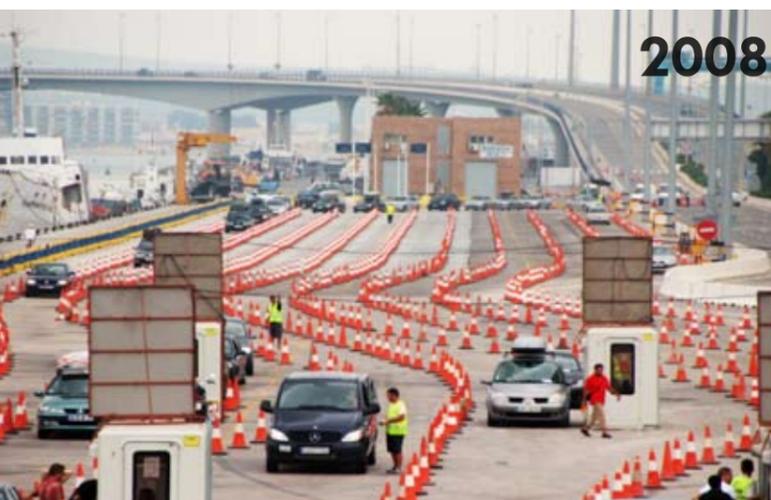
- Paso por Frontera (Irún y Junquera).
- Entrada a Puerto. Cada hora, se contabilizan los vehículos entrados y su destino.
- Vehículos embarcados.

Por último, a finales de los 90 los esfuerzos fueron dirigidos a mejorar la atención al cliente, la asistencia sanitaria y la información que reciben los pasajeros –atrás quedó la imagen de los *pollitos* cambiando los carteles en los que se facilitaba la información sobre los embarques–. En este marco destaca el “Plan de Eliminación del estrés” realizado por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) del que nació el concepto de “espera activa”.

Como todo operativo que alcanza su madurez, la OPE ha demostrado que ya no supone los problemas que antaño planteaba a los ciudadanos de Algeciras cuando los viajeros tomaban literalmente la ciudad. Lo cierto es que desde hace unos años pasa inadvertida por la mayoría de los ciudadanos que apenas se dan cuenta que en 3 meses han pasado por su puerto alrededor de 2 millones de



1988



2008



Diario de Cádiz, julio 1983

pasajeros –mayoritariamente magrebíes– y 600.000 vehículos. Un logro que hay que atribuir fundamentalmente al esfuerzo de todos y cada uno de los trabajadores implicados en este dispositivo.

Ninguna OPE es igual que la anterior. Su planificación y desarrollo –en el que participan más de 30 organismos públicos y privados coordinados por el Ministerio de Interior a través de la Dirección General de Protección Civil– representa un nuevo reto cada año. Así las cosas, después del éxito de la edición de 2008 ya sólo queda comenzar a trabajar en la OPE 2009, con todas las miradas ya puestas en 2010 cuando se incorporará el puerto de Tánger-Med y, por supuesto, con el deseo de que unas condiciones climatológicas favorables nos vuelvan a acompañar.

## POLICÍA PORTUARIA Y GUARDIA CIVIL COLABORARÁN EN EL CONTROL DEL TRÁFICO DEL RECINTO PORTUARIO



Junto a la Subdelegación del Gobierno en Cádiz y la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, hemos firmado recientemente un Protocolo de Colaboración por el que las tres instituciones trabajaremos para mejorar la seguridad vial en las principales vías del recinto portuario de Algeciras. Dicho Protocolo comprende una doble vertiente:

- La colaboración y coordinación de las actuaciones necesarias para la formulación de denuncias por infracciones a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y a los Reglamentos de Circulación, Conductores y Vehículos, que la desarrollan.
- Las actuaciones a seguir para la posterior tramitación de las mismas conforme al procedimiento sancionador correspondiente.

Así, en virtud de dicho acuerdo, los agentes de la Policía Portuaria intervendrán como colaboradores de los Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil o, cuando corresponda, de forma directa. Para ello, se establecerán controles de velocidad –radares fijos y radares móviles-; controles de alcoholemia, sustancias estupefacientes y similares; y controles de documentación.

Desde principio de este año, un centenar de compañeros de la Policía Portuaria han recibido la formación necesaria en esta materia en la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA), situada en Los Barrios.

Los viales del recinto portuario soportan un elevado volumen de tráfico de vehículos de todo tipo, desde ciclomotores hasta grandes vehículos industriales, con la consiguiente aparición de los problemas inherentes al tráfico rodado, que hace necesario que éstos se deban abordar en coordinación y colaboración con otras Administraciones Públicas con competencias en la materia, con el fin de lograr una mayor seguridad vial en las instalaciones portuarias, especialmente en lo concerniente a la prevención.

## Seguimos colaborando con Manantial



El pasado mes de junio firmamos un acuerdo de colaboración con la Asociación Comarcal para la Atención al Toxicómano (ACAT) por el que ésta prestará un servicio de tratamiento integral en drogodependencias a personas afectadas y que proceden del núcleo familiar de los trabajadores de nuestra Autoridad Portuaria. La subvención de 6.000 euros está destinada a sufragar los gastos de las instalaciones de la Finca El Romeral, en La Almoraima (Castellar), que en la actualidad tiene capacidad para 25 pacientes.

La Asociación tiene como objetivo la desintoxicación de pacientes mediante un tratamiento integral: atención médica, psicológica y educativa-ocupacional. Más de 2.000 pacientes han pasado ya por sus instalaciones, desde que hace 25 años personas como Luis Marquijano, su presidente, decidieran emprender este proyecto.

## LOS EMPLEADOS DE LA APBA CONTRIBUYEN EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN POZO DE AGUA EN KARA

Gracias a la iniciativa de nuestro compañero Rubén Umbría, los trabajadores de la APBA han contribuido en la construcción de un pozo de agua en Kara, un pueblo de Togo, un país africano muy pobre situado en el sur del desierto del Sahara. El importe de los donativos realizados por los empleados de la APBA a finales del pasado mes de mayo ascendió a 2.330 euros, lo que permitió financiar un 39% del pozo, cuyo coste total de construcción es de 6.000 euros.



A través de Ojo del Muelle, Rubén ha querido agradecer la colaboración de sus compañeros, así como a los médicos, farmacéuticos, Servicio Andaluz de Salud (SAS) y asociaciones religiosas que han permitido que a principios de junio llevara al país africano 180 kilos de medicamentos, además de alimentos y los recursos posibles para la construcción de un pozo de agua.

En la república togolesa se encuentra un misionero salesiano algecireño llamado Paco Rodríguez que se encarga de dar oportunidades a los habitantes de dicho pueblo a través de la construcción de escuelas, bombas de agua y molinos de grano. Junto a otros misioneros –no más de 20- atienden a una población de 100.000 habitantes.



En Kara, donde la esperanza media de vida no supera los 40 años, sólo 20 céntimos de Euro son necesarios para que una persona coma una vez al día. Una nueva iniciativa que el grupo de Rubén quiere realizar es la de hermanamiento de escuelas infantiles de Togo, con la que por un pequeño esfuerzo económico podrían comer dos veces a la semana durante todo el año una escuela de 50 niños.

Más información: [lawebdetogo.blogspot.com](http://lawebdetogo.blogspot.com)



# SERVICIO DE ATENCIÓN AL CLIENTE

Antonia Guerrero y Gema Ruiz son las encargadas de dar respuestas a las comunicaciones que se reciben en el Servicio de Atención al Cliente (SAC) de nuestra Autoridad Portuaria. Antonia –más conocida como Toñi-, como Jefa de Unidad, y Gema, como Técnico, se encargan de atender las solicitudes de información, quejas, reclamaciones y sugerencias que sobre la APBA y la comunidad portuaria realice cualquier cliente o usuario del puerto, ya sea un particular, una empresa, etc.

Para la resolución de algunas de esas peticiones, habitualmente, necesitan la ayuda de otros departamentos de la APBA a los que desde aquí agradecen su colaboración para

las características certificadas.

En estos años atendiendo a diario a los usuarios del puerto han acumulado multitud de anécdotas curiosas y simpáticas, como la petición de una asociación que solicitaba que le regalaran aros salvavidas que no estuvieran en uso o el caso que le ocurrió a Gema cuando en una ocasión recibió una llamada a primera hora de la mañana en un tono tan imperativo que le llevó a pensar que se trataba de una broma del programa radiofónico de *Gomaespuma*.

Al margen de los casos anecdóticos, el SAC también canaliza otras comunicaciones que le

prestar y mantener un Servicio de Atención al Cliente con unos niveles de respuesta dentro del plazo establecido.

El SAC depende del Gabinete de Presidencia desde el año 2004. Su origen se debe a la iniciativa del Departamento de Operaciones Terrestres, perteneciente a la Subdirección General de Explotación, cuando en el año 2001 Rafael Olivares y Gema Suarez pusieron en marcha este servicio. Precisamente en el año de su nacimiento ya consiguió el Certificado de Calidad de Servicio *Qualicert*, que ha ido manteniendo desde entonces mediante auditorías, en las que se revisan anualmente

llegan y que no son propias del servicio, tales como currículos, peticiones de todo tipo, etc.

Durante el año 2007 y el primer semestre de 2008 ha aumentado el número de expedientes atendidos. Un incremento que se enmarca dentro del crecimiento que ha experimentado desde su creación: en 2002 se contabilizaron 214 consultas, frente a las 893 que se registraron en 2007. La proliferación del uso de las nuevas tecnologías ha motivado que la mayoría de los usuarios opten por el correo electrónico ([atencioncliente@apba.es](mailto:atencioncliente@apba.es)) y el formulario de la página web ([www.apba.es](http://www.apba.es)) para contactar con el SAC.



## LA TERMINAL DE LNG, UN PROYECTO ÚNICO EN EL MUNDO CONSTRUIDO EN LA BAHÍA DE ALGECIRAS

Más de 3 años de intenso trabajo; un empleo medio de más de 800 personas y con puntas de más de 2.200 trabajadores entre las bahías de Algeciras y Cádiz; 90.000 metros cúbicos de hormigón; más de 1.000 millones de euros de inversión; la intervención de seis países y varias compañías internacionales... han hecho posible la construcción en la Bahía de Algeciras de un proyecto único en el mundo: una planta de regasificación de gas licuado que será la primera terminal flotante de hormigón LNG (Liquefied Natural Gas) del mundo situada en mar abierto. Un proyecto que, sin duda, ha aumentado la notoriedad internacional de las instalaciones del recinto portuario de Campamento y nos ha situado a la vanguardia

en proyectos pilotos y en lo que a grandes construcciones marítimas se refiere.

El proyecto ha consistido en la construcción de una gran plataforma de hormigón de 180 metros de largo por 88 metros de ancho y 47 metros de altura, en cuyo interior se ubican dos tanques modulares de LNG con un volumen neto de 125.000 metros cúbicos cada uno. Sobre dicha plataforma de hormigón se han instalado los equipos de regasificación e instalaciones auxiliares.

En el proceso de construcción se han utilizado técnicas tan novedosas y complejas como:

- el encofrado deslizante, método que ha sido récord de superficie deslizada simultáneamente en Europa,

- o el Mock up, un sistema novedoso en cuanto a la planificación y anticipación de posibles problemas constructivos. Consiste en la simulación a escala real de todas las unidades de obra de la estructura base de hormigón para prever posibles puntos críticos y evitar errores.

La terminal empleará una tecnología innovadora y ha sido diseñada para resistir diversas cargas ambientales en su ubicación definitiva en el mar Adriático. Esta enorme plataforma, que dispondrá de alojamiento para hasta 60 personas, descansará sobre el lecho marino, levantándose 29 metros sobre el nivel del mar. Una vez finalizado el trabajo, ha sido remolcada por mar hasta la costa de Venecia (Italia), donde recibirá el LNG desde buques procedentes de Qatar con una periodicidad

de 2 días, regasificará el producto y lo suministrará, a través de un gaseoducto, a la red italiana de distribución de gas. Podrá regasificar 8 millones de metros cúbicos de LNG al año, un 10% del gas que consume Italia.

Los socios principales del proyecto son Exxon-Mobil –compañía encargada de su coordinación técnica y principal accionista-, la empresa petrolífera y gasista qatari Ras Laffan Liquefied Natural Gas Company y la compañía energética italiana Edison Gas. El contratista principal es la compañía noruega Aker Kvaerner Contracting AS, mientras Acciona ha sido la responsable de la construcción de la plataforma. La mayor parte de los equipos de regasificación e instalaciones auxiliares se han fabricado en Puerto Real, en las instalaciones de Dragados Offshore, que también ha realizado el trabajo de montaje mecánico de los módulos.



más información en [www.adriaticlng.it](http://www.adriaticlng.it)

### “Trabajar aquí ha sido un sueño”

**Félix Gallego**

Director de Servicios Corporativos de ExxonMobil en España

**Una vez en la recta final, ¿cómo se han desarrollado los trabajos?**

Podemos definirlo como un completo éxito. Hemos trabajado más de 15 millones de horas-hombres sin haber tenido un accidente grave de trabajo, implementamos un programa medioambiental para que el impacto en la zona circundante fuera mínimo y no hemos recibido ninguna queja de los vecinos de Campamento y La Línea. En el plano laboral siempre ha habido buenas relaciones con los sindicatos y los trabajos de los más de 100 contratistas que han colaborado se han desarrollado con total normalidad.

**¿Qué valoración realiza de la elección de la**

**Bahía de Algeciras como sede de la construcción?**

Dentro de las varias alternativas que se analizaron, finalmente se eligió las instalaciones portuarias de Campamento y se ha demostrado que fue un gran acierto. El puerto de Algeciras ofrece buenas condiciones de calado para desarrollar proyectos que requieran un dique seco; también la provincia ofrece una fuerza laboral capacitada tanto en trabajos de obra civil como en construcción y montaje mecánico, durante varios meses el número de trabajadores ha sido de alrededor de 1.200 en Campamento, los módulos que conforman la terminal de regasificación fueron construi-

dos en Puerto Real en las instalaciones de Dragados requiriendo también alrededor de 1.000 empleados; y, por último, el clima que permite trabajar todo el año en buenas condiciones laborales.

**¿La recomendaría para futuros proyectos?**

Sin duda alguna, las instalaciones del Puerto de Algeciras ya han conseguido un nombre a nivel internacional para la construcción de megaproyectos que requieran este tipo de instalaciones. Creo que el buen éxito alcanzado en este proyecto de la terminal del Adriatic-LNG va a consolidar esta imagen.

**¿Cuál ha sido el papel de la APBA en todo el proceso?**

Durante el proceso de negociación previo a la firma del acuerdo de concesión, la APBA adoptó una postura muy colaboradora para que se pudiera integrar en el contrato nuestros requerimientos de plazo de ejecución, ya que en ese momento todavía estábamos tramitando los permisos de operación en Italia, sin tener la certeza de su fecha de obtención

y poder comenzar, por tanto, la fase de construcción. Esta postura de colaboración y flexibilidad se ha mantenido todo el tiempo. Y esta visión y forma de actuar de los gestores de la APBA han sido claves tanto para la captación de este proyecto como lo serán para la atracción de futuras inversiones

**Después de tres años de trabajo en la Bahía de Algeciras, ¿qué recuerdo se llevan de la zona?**

Los que somos españoles ya conocíamos la zona y recuerdo la envidia que se produjo en nuestros compañeros cuando nos asignaron a este proyecto en la Bahía de Algeciras. Para los múltiples técnicos extranjeros especialmente noruegos, ingleses y americanos su estancia en la provincia de Cádiz ha representado un periodo extraordinario y único por la calidad de vida y la excelente acogida recibida. Muchos de los proyectos de exploración, extracción de crudo o gas se realizan en sitios remotos en África, Rusia, Alaska, Oriente Medio,... por lo que trabajar aquí ha sido un sueño.

## IMPULSO TECNOLÓGICO

**José Domingo Gil**

Subdirector General de Administración y Finanzas

A lo largo de su historia reciente, y digo reciente porque estos sistemas no existían con anterioridad, la APBA ha contado siempre con modernos sistemas informáticos y de comunicaciones para soportar su actividad. Así fue desde las primeras incorporaciones a la confección de nóminas y tratamiento contable, pasando después por los proyectos Bahía, la instalación de fibra óptica en el recinto portuario, las diferentes aplicaciones que utiliza cada Departamento, etc.

Es el signo de estos tiempos apoyarse cada vez más en herramientas informáticas y de comunicaciones para auxiliarnos en el trabajo diario, hasta el punto, de que muchas tareas ya no pueden concebirse tal y como simplemente se hacían nada más que hace 25 ó 30 años.

Sin embargo, las posibilidades técnicas están en una permanente evolución que, además, es muy rápida, lo que nos obliga a estar “atentos” a aquellas novedades que puedan ser de aplicación en nuestro trabajo, y a renglón seguido aplicarlas en cada uno de los Departamentos de la APBA.

**“Trabajamos con la vista puesta en la Innovación, en la constante evolución de los procesos de trabajo y en la tecnología que se aplica en los mismos, de cara a la mejora de nuestra competitividad y a la consecución de los objetivos asignados”**

En este marco de innovación a todos los niveles es en el que se lanza un proyecto global, que involucra no solo a la propia APBA sino a buena parte de nuestra Comunidad Portuaria, que denominamos Impulso Tecnológico, tendente a revisar nuestros procedimientos de trabajo, analizar la tecnología disponible y aplicarla a un mejor desempeño de nuestras funciones que redunde en mejoras operativas sensibles para todos los colectivos implicados: clientes y personal de la propia APBA, con el ánimo de avanzar hacia una organización más competitiva, más asequible y más cercana a nuestros clientes y empleados.

Por otra parte, la APBA está poniendo en marcha lo que se ha dado en denominar “Gestión de la Actividad”, un modelo de trabajo que trata de involucrar a todo el personal de la Organización en la búsqueda constante de las mejoras operativas y la excelencia en el desempeño de las funciones encomendadas, para aprovechar el conocimiento de toda la casa y para cuya implantación efectiva y sencilla va a resultar imprescindible dar un salto cualitativo en nuestro día a día.

A título informativo, se trabaja en proyectos tales como Facturación Electrónica, Integración de Comunicaciones en el Centro de Control, Firma Electrónica, Sistema de Comunicaciones de la Policía Portuaria, Teleport (Sistema de Información de la Comunidad Portuaria), Gestión de la Actividad, Portal del Empleado, Expedientes de Contratación y Sancionadores, etc.

Todos los proyectos deberán de confluir y redundar tanto en la percepción externa de la APBA como una Entidad avanzada en el uso de la tecnología como en la percepción de ser una Entidad cercana y asequible para clientes y empleados. Para eso trabajamos y, con la aportación de todos el éxito está garantizado.

## POLICÍA PORTUARIA: INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS

**José Manuel de Río Foncubierta**

Jefe de Servicio Policía Portuaria

En la actualidad, se afirma, sin ningún tipo de duda, que un puerto, reúne una serie de características derivadas de su localización geográfica, de su actividad comercial y de su vocación de servicio que lo hacen único. En particular para la Policía Portuaria y desde esa vocación de servicio, cobra todo el sentido el desarrollo diario llevado a cabo por sus miembros, rama de la gran familia que formamos todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.



Y entre los servicios que presta la Policía Portuaria se encuentra la gestión e intervención ante emergencias en su ámbito de actuación. Así, la coordinación y organización de los efectivos necesarios en un corto período de tiempo es una de las claves principales para la correcta resolución de cualquier situación dada. La asignación de recursos humanos y materiales debe resultar efectiva, rápida, segura y propiciar en todo momento un control adecuado de la situación. Para ello, es necesario el establecimiento previo de una secuencia de actuaciones claramente definida que permita, a su vez, un ritmo lógico en la toma de decisiones a adoptar.

Diariamente, en cualquier intervención, no resulta difícil dejarse llevar por la intuición y la irreflexión para atajar una situación que de-

manda una rápida respuesta. Para evitarlas hay que analizar el problema, siguiendo una pauta que se ajuste por un lado a las peculiaridades de cada situación y, por otro, que esa cadencia de actuaciones, se transforme en la filosofía de actuación del Servicio.

En el ámbito interno, son los procedimientos de actuación con que cuenta la Policía Portuaria una de las herramientas principales que tienden a homogeneizar nuestras actuaciones e intervenciones. Junto a ellos, los Protocolos de actuación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, los Planes de Protección, Autoprotección, Emergencias y Contingencias, etc.

Con esas herramientas y el conocimiento necesario de nuestra zona de servicio, se establece una sistemática previa a la respuesta ante cualquier contingencia.

En cualquier intervención, será en el Centro de Control donde se gestione, coordine, organice y canalice toda la información. Debe ser en la primera llamada, donde se recabe la mayor cantidad de información disponible para poder contar con un número de datos suficientes, como por ejemplo: tipo y magnitud del incidente; hora a la que se produce; personas implicadas, tipo de mercancía; lugar o zona geográfica; número de teléfono; condiciones climatológicas; etc. Permittiéndonos el establecimiento de los correspondientes protocolos de actuación.

Además de esa información previa, ya en el lugar del suceso, los agentes actuantes ampliarán los datos a través de los implicados, testigos o usuarios del Puerto.

**“La información existe, es nuestra misión saber conseguirla de las fuentes mencionadas. No debemos contentarnos con lo que nos quieran contar los implicados, si no que debemos obtener aquella que nosotros necesitamos”**

En definitiva, ante cualquier intervención, de los factores obtenidos de la información se elegirán los críticos y se establecerán las prioridades.

## EL FARO DE ISLA VERDE

**Ana María Berenjeno Borrego**

Arqueóloga

Miembro del Instituto de Estudios Campogibraltareños

El nombre de Isla Verde está vinculado, no sólo a la historia de la ciudad de Algeciras, sino al desarrollo de su puerto. Ubicada, en la actualidad, junto al muelle que lleva su nombre, la Isla Verde es un tesoro arqueológico; por lo que en 2006 la APBA, en plena conmemoración de su centenario, pone en marcha un proyecto para la recuperación de este yacimiento. El objetivo del mismo ha sido la consolidación del perímetro total de la muralla del fuerte y de las estructuras que han aparecido durante las excavaciones.

Entre las actuaciones más significativas podemos destacar en primer lugar, la excavación y consolidación de dos baterías militares en el frente que mira hacia Gibraltar. La batería más septentrional ha sido artillada con dos

Emilio Buch que vivió en la isla a principios de los Años 40, sólo sirvió de alojamiento para la tropa. En la época se instalaron en ella literas muy precarias destinadas a un gran número de soldados. Hoy, su interior acoge una pequeña exposición permanente en la que se explican los trabajos desarrollados y la historia de la isla.

En tercer lugar se actuó sobre la muralla, cuyo perímetro se conserva prácticamente entero. Se eliminaron todos los elementos vegetales que desestabilizaban su fábrica y fue limpiada con arena a presión. Cuando los trabajos terminaron se produjo un resurgir de esta isla que permanecía olvidada en algún lugar del muelle. Sobre sus piedras hoy podemos observar el embate de las olas, cuya fuer-

*Emilio Buch in memoriam*



Taller de bloques de Isla Verde. Vista tomada desde el puente levadizo. 27 de noviembre de 1923. A.A.P.B.A.

cañones de hierro montados en cureñas de madera, gracias a la donación que el RACTA nº 5 ha hecho de los mismos. En la batería de una tronera situada más al sur se ha emplazado un cañón de hierro que sí perteneció al Fuerte de Isla Verde y que se encontraba en los jardines de la APBA.

En el frente norte se encontró la puerta de un búnker, que había sido cegada medio siglo antes. Su acceso subterráneo en forma de U conduce a una sola estancia, la cual según

za en ocasiones hizo desprenderse parte de los lienzos. Para recuperar la totalidad de la muralla fueron derribadas las paredes de ladrillo moderno del varadero de Isla Verde localizado en el sector noroeste. Actualmente, el carro varadero se encuentra expuesto en la exposición permanente del Saladillo. En pocos meses de trabajo se consiguió detener el efecto devastador que produce el inevitable paso del tiempo sobre las construcciones abandonadas y preservar este legado de los siglos XVIII al XX.

### El faro

En la isla se localizan importantes obras de ingeniería pública como los diques Norte y Sur, pero la más simbólica es la torre del faro. Se desconoce si en épocas antiguas la Isla Verde disponía de algún sistema de iluminación marítima que sirviera de referencia a las embarcaciones que se adentraban en la bahía, como el uso de fogatas. El primer sistema de iluminación del que tenemos noticias es el alumbrado de aceite en lámpara de reverbero. Se situaba encima de una torre, que se encontraba en el extremo meridional del espaldón que protegía el cuartel de *per trechos i artilleros*. En un primer momento la luz del puerto estuvo a manos del gremio de mareantes hasta que el 4 de agosto de 1855 fue entregada a la Dirección de Obras Públicas. En 1859 el ingeniero Juan Martínez Villa redacta un proyecto para crear un puerto en Algeciras. En él propone levantar un faro, que se situaría en la extremidad norte del también proyectado rompeolas. De este modo la señal marítima podría adentrarse al máximo en la bahía. Su planta tenía forma de herradura y estaba defendido por un espaldón. Económico, pero de construcción sólida, sería realizado en mampostería y ladrillo. En 1863 Jaime Font y Escolá, excelente ingeniero que diseñó el faro de Chipiona, propone la construcción de un faro "provisional" de 6º orden<sup>1</sup> en el interior de la isla en espera de que el rompeolas fuese construido. Finalmente, como muchas de las obras que se realizan de forma provisional tomará un carácter definitivo y el faro sobre el rompeolas nunca existirá.

Las obras tienen lugar mientras aún funciona el fuerte militar. El lugar elegido fue el mismo en el que se encontraba la anterior torre de iluminación. La nueva torre era de ladrillo y de sección octogonal. Iluminaba toda la bahía y parte exterior de su embocadura, comprendida entre las puntas de Carnero y Europa. Su altura es de 9 metros y se sitúa a 19 m sobre el nivel del mar. Sus escaleras de madera aún se conservan. Estaba unida a un pequeño edificio provisional que servía como almacén para los utensilios del faro y como casa del torrero. Para ahorrar costes, la piedra empleada en la mampostería procedía de los arrecifes de la isla. Su prespues-

to fue de 14.695,96 reales, frente al presupuesto del faro permanente que ascendía a 48.581,08 reales.

Debido a su carácter provisional, el espacio dedicado a almacén de materiales y a casa del torrero era muy reducido. En 1879 es necesaria la construcción de un segundo piso y de un aljibe para proveer al faro de agua potable. El Ministerio de la Guerra cede temporalmente el antiguo cuartel de artilleros como almacén de petróleo y despacho. En 1913 se aprueba un proyecto de reparación, porque la falta de mantenimiento había originado el deterioro de las escaleras y la fábrica del edificio se había agrietado. En 1941 las dependencias del faro son utilizadas ocasionalmente por las autoridades militares. Su estado es ruinoso y se propone su remodelación. El último cambio significativo tiene lugar en 1965. La vivienda de dos plantas del torrero es demolida para construir unas viviendas modernas. Finalmente, la luz de la torre deja de funcionar en 1977.

El fin de los trabajos de recuperación arqueológica y de consolidación ha sido preservar este pedacito de tierra tan significativo y auténtica síntesis de la historia de nuestra ciudad, para que la palabra del hombre y la tinta del documento no sean los únicos testimonios de su pasado.



<sup>1</sup> Proyecto proporcionado por M. Ojeda y J.I. de Vicente.



El concurso de Pesca Infantil y la Carrera Popular, una gran experiencia para los más pequeños.



La caseta El Tetrápodo –2º Premio en el concurso de fachadas en la Feria Real de Algeciras- acogió un año más la entrega de los Tetrápodos de oro, esta vez al Capitán Marítimo, Alfonso Marquina, y al delegado de la compañía SATO (grupo OHL), Antonio Vacas.



La VIII edición de la Carrera Popular Puerto Bahía de Algeciras fue, un año más, todo un éxito. Enhorabuena a los compañeros de la organización.



Imágenes de la Tirada al plato, la cena celebrada en julio en conmemoración de nuestra patrona la Virgen del Carmen y los policías portuarios, con uniforme de gala, que escoltaron en procesión a nuestra patrona en Algeciras y Tarifa.



Un momento del almuerzo "Memorial Jesús Linares" que celebramos cada año en la Feria Real de Algeciras.



## Almudena Martínez



Desde hace 14 años, y tiene 26, Almudena Martínez dedica gran parte de su tiempo a su deporte favorito: el atletismo. Un deporte que le atrae porque le encanta entrenar y, sobre todo, competir. De hecho, fue nuestra única representante femenina en el Campeonato Policial de Granada organizado por la Asociación Alcazaba de la Policía Local granadina, donde este año obtuvo la Medalla de Oro en la categoría de 800 metros femeninos y ya fue campeona en 2006.

Esta joven agente de la Policía Portuaria ha competido a nivel andaluz, nacional e internacional, además de haber asistido a diversas concentraciones tanto regionales como nacionales.

En su palmarés constan galardones como ser la Subcampeona de España en su categoría en el año 2000; finalista en el campeonato de España Absoluto; Internacional Junior; Campeona de Andalucía Juvenil y Junior; y Subcampeona de Andalucía Absoluto en el año 2000.

Aunque ya no entrena con la misma intensidad que hace unos años, Almudena se ha propuesto retomarlo a la vista de los buenos resultados obtenidos en los campeonatos de Granada. Para ella su trabajo como Policía Portuaria le viene como anillo al dedo ya que le permite seguir entrenando y compitiendo.

Actualmente, su entrenador es su marido y compañero de trabajo Luis Arriaga, quien le ayuda a prepararse para los campeonatos. Tampoco olvida mencionar a su compañero Ángel Álvarez Lineros que cada año se esfuerza para hacer posible la participación de nuestra Autoridad Portuaria en el campeonato organizado por Alcazaba.

Con la reciente celebración de los Juegos Olímpicos, Almudena afirma que participar en competiciones de este nivel "es un sueño", pero "requiere mucha dedicación, muchos entrenamientos y dedicarle todo tu tiempo... y el atletismo no te da de comer, si fuera así me hubiera dedicado a ello".

Respecto al atletismo en Algeciras, considera positivo el patrocinio de Alpetrol al club Bahía de Algeciras en su categoría Base. "Espero que sirva para dar una oportunidad a los deportistas de la zona porque aquí hay muy buenos atletas".

Almudena, que trabaja en la APBA desde hace 5 años, se define como una persona activa y trabajadora a la que le gusta relacionarse con la gente. Por este motivo asegura que prefiere su trabajo a estar en una oficina. Opina que es bueno que haya mujeres en la Policía Portuaria por lo que las anima a que se preparen físicamente para aprobar las oposiciones: "Merece la pena, yo lo volvería a hacer".

Envía tus sugerencias, convocatorias, fotografías o comentarios a:  
comunicacionesinternas@apba.es

**Octubre:** Actividades con motivo de la Patrona de la Guardia Civil. Participan el equipo de fútbol 7 de la APBA y aquellos trabajadores que quieran participar en la carrera de atletismo que se inicia y finaliza en el Llano Amarillo.

**Del 20 al 22 de Octubre:** curso "La sostenibilidad del transporte marítimo" organizado y patrocinado por APBA, dentro de la XIII edición de los cursos de otoño de la Universidad de Cádiz en Algeciras.

**Octubre:** Comienzan los cursos del Patronato Municipal de Deportes. Contactar con Juan Rosa para confirmar inscripción.

**Último trimestre:** 3ª Manga del 2º Concurso de Pesca de Embarcación Fondeada.

**Diciembre:** Almuerzo de Navidad.

## EL POEMA DE JUAN CARRETERO

"...ni has de sentirte un hombre superior  
¿por qué superior?"  
C.P. Cavafis.

### Rumano ciego

Estabas allí, al pie de la catedral,  
Ciego y abrazado a tu acordeón;  
Ajeno a los eremitas y misántropos  
Que buscan la vida en arquivoltas  
Y fríos frisos de piedra.

No querían verte, no querían oírte:  
Sólo las irritadas gárgolas desde las alturas  
Gorgojean la letra de tus melódicas danzas.

Viejo rumano, lejos de tu tierra,  
Oyes, "callas y piensas: mala gente que camina  
Y va apestando la tierra" con sus sacádicas vidas.

Viejo ciego: que suene el acordeón;  
Que tus notas despierten los cardúmenes de huraños  
De disoluta indeferencia.  
Que suene el acordeón, que sus notas  
Convenzan a esta pléthora de almas:  
\_"que no hay mayor tristeza que ser ciego en Granada\_"

A Antonio Andrés.

## SONRISAS





**Puerto Bahía de Algeciras**

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

[www.apba.es](http://www.apba.es)