

Los niños dan la bienvenida al verano



Visitamos el Centro de Control
de la Policía Portuaria



Entrevistamos a
Manuel Oñate



Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Tribuna.-

pág. 3

Actualidad.-

pág. 4

Actividad al Día.-

Centro de Control

pág. 6

Nuestros Clientes.-

FRS

pág. 8

APBA en los Medios.-

pág. 7

A Fondo.-

Ferrocarril. Servicio Multinaviera

pág. 10

Canal Historia.-

Centenario del inicio de obras del Puerto II

pág. 12

De Cerca.-

Nuestras actividades en imágenes

pág. 14

Nuestra Gente.-

Manuel Oñate Sánchez

pág. 18

Anótalo.-

pág. 19

Edición: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Fotos: Juan José Aguilar, Juan Canas, Samuel Conde, José Corrales, Manuel Cuenca, Ricardo Díaz, Francisco Javier Enrique, FRS, Germán Gamarro, Rocio García, Alejandro Noya, Manuel Oñate, Manuel Rojas y Estefanía Selva.

Viñeta: Joaquín Franco

Diseño y maquetación: Expresión

Imprime: Incografic

Puedes descargar *Ojo del Muelle* desde www.apba.esRevista impresa en papel reciclado 

PLENO AL TREN

Manuel Morón

Presidente de la APBA

En enero de 2011 un grupo de agentes económicos, sociales e institucionales del Campo de Gibraltar, entre los que se encontraba la Autoridad Portuaria, constituyó una Plataforma en defensa de la mejora de las conexiones ferroviarias de la comarca. La Unión Europea había puesto en marcha un proceso para redefinir los nuevos proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte (RET-T) y desde Cataluña y Valencia se pretendía que la conexión ferroviaria del Puerto Bahía de Algeciras con Madrid quedase excluida de las prioridades comunitarias, con la clara intención de que el apetitoso mercado del centro peninsular español no se abriese a los puertos del sur.

Con los sólidos y contundentes argumentos que proporciona el albergar el primer puerto de España y del Mediterráneo y el primer polígono industrial de Andalucía, elaboramos un documento que hicimos llegar a las principales instancias autonómicas, nacionales y comunitarias. Mantuvimos reuniones con el Vicepresidente Chaves, con el Presidente Griñán, con el Ministro Blanco, con la Ministra Pastor y con los europarlamentarios Ayala y de Grandes, entre otros. Nos desplazamos a Bruselas para defender nuestra causa ante el Director General de la RET-T, Paquet. Elaboramos un Manifiesto que fue respaldado públicamente por más de 70 organizaciones de dentro y fuera de nuestra comarca. Presentamos ante el Ministerio de Fomento un documento de alegaciones al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) e, igualmente, remitimos nuestros comentarios

al documento de la Comisión Europea sobre la unificación de los trazados de la RET-T y de los corredores ferroviarios de mercancías.

Finalmente la Unión Europea, a través del acuerdo alcanzado recientemente entre el Consejo y el Parlamento, ha venido a satisfacer plenamente nuestras pretensiones. El Puerto Bahía de Algeciras ha quedado clasificado como "nodo primario" y la conexión ferroviaria de Algeciras con Madrid a través de Bobadilla es ya corredor prioritario de la "red básica" de la RET-T, siendo éste, además, el único tramo de la RET-T incluido a la vez en dos corredores prioritarios: el Atlántico y el Mediterráneo. Las subvenciones comunitarias, que era lo que en el fondo todos perseguíamos, han quedado ya garantizadas.

Se acabó la polémica de los corredores. Nuestras mercancías podrán llegar por tren directamente hasta Madrid y no tendrán que desplazarse por la costa, como se había pretendido incluso desde algunas instancias locales y provinciales. Bruselas ha hablado, ahora le corresponde hablar a nuestro Gobierno a través de los Presupuestos Generales del Estado de cada año. A partir de ahora, el objetivo debe ser otro: que el Gobierno no espere a agotar el plazo dado por Bruselas para acometer la mejora y electrificación del tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla, a que le obliga el nuevo Reglamento comunitario. Son otros, también, los que deberían desde ahora recoger el testigo de nuestras legítimas reivindicaciones.



LOS TRABAJADORES ELIGEN A SUS REPRESENTANTES EN EL COMITÉ DE EMPRESA DE LA APBA

El pasado mes de junio celebramos elecciones para elegir a los representantes de los trabajadores en el comité de empresa. Los casi 300 trabajadores de la plantilla estaban llamados a votar en las urnas dispuestas en el edificio de Conservación. Tras el recuento, José Carlos López de UGT renueva su cargo como presidente del Comité.

Por otro lado, precisamente también en el mes de junio Puertos del Estado y los sindicatos firmaban el acuerdo por el que se prorroga el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias hasta el 31 de diciembre de 2015.



Comité de empresa APBA

UGT:

José Carlos López López (Presidente Comité)
Andrés Ruiz López
Francisco Corella Baños
José Carlos Lobato Pérez
Jorge Berenjano Borrego
Samuel Conde Vila (Secretario Comité)

CCOO:

Joaquín Martínez Ortiz
Miguel Bueno Padilla
Sebastián Vázquez

SPPP:

Miguel Ángel Pula
José Antonio Cana Moreno

USO:

Marcos Rosano Aguilar

CGT:

Gregorio Mesa

INSTALAMOS DESFIBRILADORES EN LAS ESTACIONES MARÍTIMAS DE ALGECIRAS Y TARIFA

Desde la APBA hemos instalado 2 desfibriladores externos automatizados en las estaciones marítimas de los puertos que gestionamos: Algeciras y Tarifa, por los que cada año pasan 5 millones de pasajeros. La utilización de estos desfibriladores queda restringida al personal con conocimiento sobre reanimación cardiopulmonar así como a los trabajadores de la Estación Marítima que se han formado para su uso. Un desfibrilador puede restaurar el ritmo cardíaco normal a un paciente de ataque cardíaco.



EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN APRUEBA EL PLAN ESTRATÉGICO 2015-2020 Y EL PLAN DE EMPRESA PARA EL PRÓXIMO AÑO

El Consejo de Administración de la APBA aprobó en su última reunión ordinaria tanto el Plan de Empresa 2014 como el Plan Estratégico. Este último define los planes de acción de nuestra institución hasta 2020, fecha en la que nuestra meta es alcanzar una actividad de 125 millones de toneladas de mercancías. Puerto líder como *hub* de contenedores del West Med, Nudo logístico internacional del tráfico de productos petrolíferos, Puente marítimo de conexión logística con el continente africano, Centro de servicios al tráfico marítimo, Puerta Sur de Europa, Puerto industrial, Puerto sostenible y Centro de excelencia en la gestión (Smart Port), son los 8 ejes sobre los que girarán las iniciativas del Puerto de Algeciras en los próximos años para seguir mejorando la competitividad de sus principales áreas de actividad y consolidarse como el primer puerto del Mediterráneo y del Sur de Europa.

Respecto al Plan de Empresa del próximo año, prevé un aumento del Tráfico Total hasta los 93'8 millones de toneladas. No obstante, el importe neto de la cifra de negocio bajará hasta los 72'9 millones de euros debido a la próxima reducción de las cuantías básicas de las tasas que promueve el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), a lo que hay que sumar las bonificaciones que voluntariamente aplicará la APBA, y que en 2014 sumarán 21 millones de euros adicionales, con el objetivo de abaratar el paso de las mercancías por el Puerto de Algeciras.

REABRIMOS LA PUNTA DEL SANTO EN TARIFA Y RECUPERAMOS EL JARDÍN DE LOS RUSSO EN SAN ROQUE

Este pasado mes de agosto abrimos el acceso público a la Punta del Santo en Tarifa. Para permitir su apertura hemos construido en el Dique de Abrigo del Sagrado Corazón de Jesús un cerramiento tipo Expo (formado por tubos), en toda su extensión. El proyecto hará compatible el uso ciudadano con los requerimientos de seguridad que la Unión Europea exige a un recinto portuario Schengen como el de Tarifa.

Otra de las actuaciones puerto-ciudad que desde la APBA hemos llevado a cabo en los últimos meses, esta vez en el arco de la Bahía de Algeciras, es la recuperación del jardín de Los Russo en Campamento (San Roque) que incluye una zona de ocio con parque infantil y de mayores, así como un paseo y un acceso a la playa.



CENTRO DE CONTROL DE LA POLICÍA PORTUARIA

Desde el Centro de Control de la Policía Portuaria podemos conocer qué está pasando en un preciso instante prácticamente en cualquier punto de las instalaciones del Puerto Bahía de Algeciras. En el edificio de la Policía Portuaria, 3 agentes –dos operadores y un jefe de servicio repartidos en turnos- se encargan, entre otras tareas, de vigilar todo lo que sucede en el muelle las 24 horas del día los 365 días del año. En coordinación con los compañeros que están en el exterior, cuentan

conocemos hoy día llega en el año 2005 con la implantación de los códigos internacionales de seguridad en los puertos PIBP e ISPS y ya instalado el departamento en su edificio del acceso sur.

Actualmente, Protección Portuaria trabaja de cara al futuro para seguir adaptando el Centro de Control no sólo a los avances tecnológicos sino también al crecimiento del Puerto Bahía de Algeciras. Así, como explica el jefe del departamento, Manuel Sánchez



con la ayuda de unas 180 cámaras desplegadas por los recintos portuarios de Algeciras, Tarifa, Campamento y La Línea, que les permite convertirse en los ojos de un puerto que no descansa.

La evolución de este servicio ha estado siempre ligada al avance de las tecnologías de la información, lo que hace que además requiera una continua actualización. Los responsables de Policía Portuaria del departamento de Protección Portuaria, Jesús Franco y Cristóbal Vadillo, recuerdan que en sus inicios el Centro de Control comenzó siendo una radio en la Estación Marítima en la que 5 trabajadores cubrían el servicio las 24 horas. A raíz de la aprobación del Real Decreto 145/1989 por el que se regula la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, a primeros de los 90 se instalan las primeras cámaras de video: un total de 9 cuya señal llegaba a 4 monitores. La configuración del Centro de Control como lo

de Alcázar, el principal cambio estará relacionado con la denominación ya que pasará a llamarse CENTRO DE GESTIÓN PORTUARIA en el que el servicio ofrezca un valor añadido pasando de ser un Circuito Cerrado de Televisión a un sistema de captación de imágenes, para cuya definición están trabajando ya junto a otros departamentos de la APBA.

Prácticamente todos los agentes de la Policía Portuaria cubren actualmente las funciones del Centro de Control que además de la vigilancia en sí de las instalaciones portuarias, conlleva la gestión de otros servicios como el control de los accesos o las autorizaciones de suministro de combustible a buques. Y sin duda cuando su función alcanza verdadera relevancia es cuando se produce cualquier emergencia, lo que conlleva que desde su papel de ojos del puerto se encarguen de coordinar desde dentro lo que ocurre fuera en el muelle.



FRS Y EL PUERTO DE TARIFA CELEBRAN 10 AÑOS DE FRONTERA EXTERIOR SCHENGEN

FRS, perteneciente al grupo naviero alemán FRS Group es una naviera que está presente en el Estrecho de Gibraltar desde el año 2000, por lo que acumula más de 13 años de experiencia operando en la zona. Su operatividad en todas

“Cuando se cumple el décimo aniversario de la apertura de la frontera exterior Schengen, el Puerto de Tarifa ha multiplicado por 7 el número de viajeros y por 8 el de vehículos”

las rutas del Estrecho, siendo la única naviera que ofrece esta posibilidad, hace posible que más de 1'5 millones de pasajeros anuales lleguen puntualmente a sus puertos de destino.

Uno de los pilares del desarrollo de FRS en el Estrecho fue su apuesta por Tarifa. En el año 2000, FRS decidió confiar en el



Puerto de Tarifa como eje estratégico en el Estrecho, por lo que comenzó a operar en la ruta de tráfico marítimo Tarifa-Tánger, haciéndolo además con fast ferry en una travesía de 35 minutos, se convertía así en la línea marítima más rápida del Estrecho.

La falta del título de frontera exterior de Europa, no permitía el embarque de ciudadanos de fuera de la Unión Europea desde el Puerto de Tarifa, lo que suponía una gran limitación para muchos pasajeros. Por ello, la calificación de frontera exterior Schengen que llegó el 9 de julio de 2003 fue un gran paso en el desarrollo del Puerto de Tarifa y de FRS.

En 2003, en Tarifa embarcaron 169.935 personas y 25.000 vehículos, aunque no fue hasta 2005 cuando el puerto fue incluido en el dispositivo de la Operación Paso del Estrecho (OPE). En nuestros días, cuando se cumple el décimo aniversario de la apertura de la frontera exterior Schengen, el Puerto de Tarifa ha multiplicado por 7 el número de viajeros y por 8 el de vehículos.



¿Qué servicios ofrece?

La naviera FRS realiza transporte de pasajeros, vehículos y mercancías (carga) en el Estrecho de Gibraltar. Los puertos y rutas en los que opera FRS son:

- Tarifa – Tánger ciudad
- Algeciras – Tánger MED
- Algeciras – Ceuta
- Algeciras – Gibraltar – Tánger MED

Además, FRS cuenta con una línea de negocio dedicada al fomento del turismo a Marruecos. Por ello, FRS Travel ofrece viajes organizados, tours a medida y una variada gama de ofertas para visitar Marruecos tanto de manera individual como en grupo.

FRS cuenta además con servicios de *Catering*, *Duty Free*, *Business Class*, *Truck Drivers service* a bordo de sus buques, ofreciendo así una mejor experiencia de viaje a sus clientes y la posibilidad de disfrutar de los estándares de calidad, servicio y seguridad que FRS se exige cada día.



Una naviera que apuesta por el Estrecho

En el año 2000 FRS comenzó a operar en las rutas de tráfico marítimo del Estrecho de Gibraltar. Desde entonces, ha abierto nuevas líneas y comprado nuevos buques.

Desde sus inicios, en los que contaba con el fast ferry “Hanse Jet”, un ferry de transporte exclusivo de pasajeros; pasando por el HSC “Tarifa Jet” buque insignia de la compañía durante muchos años, hasta la llegada en 2011 del Tánger Express, uno de los buques RoPax mejor acondicionados tecnológicamente del Estrecho y el retorno del “Tanger Jet II” en 2013, rebautizado como “Dolphin Jet”, un fast ferry con capacidad para 800 pasajeros y más de 200 vehículos; son muestra del hecho de que FRS ha evolucionado y se ha consolidado como una de las compañías navieras más fuertes tanto el sector carga, como en el de pasajeros y vehículos.

Para más información: www.frs.es



¿QUÉ HAY DETRÁS DEL FERROCARRIL?

Jacinto Javier López / Gerardo Landaluce

Jefe de División Comercial / Subdirector General de Desarrollo y Comercial de la APBA

El Puerto Bahía de Algeciras ha experimentado durante la última década crecimientos significativos en el tráfico de contenedores, en una primera etapa como puerto de trasbordo (puerto *hub*) y en la actualidad debido a la concentración y diversidad de líneas regulares disponemos de la base para incrementar nuestra cuota de tráfico de importación y exportación. Pero para que este objetivo pudiera materializarse las navieras de contenedores necesitan disponer de servicios ferroviarios eficientes integrados en la zona portuaria. En consecuencia, era preciso la construcción de una Terminal ferropuertuaria de mayor capacidad operativa que pudiese canalizar estos tráfico vía ferrocarril más allá de nuestra área de influencia regional.

¿Qué beneficios aporta a nuestra oferta de negocio marítimo?

En este mundo de competencia extrema entre las principales navieras de contenedores podemos asegurar que su principal objetivo es disponer de

una oferta logística intermodal que atienda las necesidades de sus grandes clientes, por ello, debemos evolucionar del concepto "Puerto a Puerto" a un servicio "Puerto a Puerto" en el menor tiempo y coste posible. Es decir, las principales navieras compiten de forma sistemática anualmente por la adjudicación de los contratos de transporte de lo que denominamos en el sector las "grandes cuentas", como: IKEA, CARREFOUR...etc. que les garantizan grandes volúmenes de mercancías a transportar principalmente en el flujo entre Asia y Europa. En las ofertas de transporte deben precisar información muy específica sobre los diferentes modos de transporte (buque, camión o tren) que van a intervenir durante el tránsito del contenedor desde el puerto de salida hasta el destino final:

Lado Marítimo: El objetivo es reducir los días de navegación entre el puerto de origen (Asia) y el puerto de destino (Europa), por lo que las grandes navieras están invirtiendo en la construcción de mega-buques (economías de escala) que reduzcan sus costes de explotación. Ejemplo: Maersk Line (18.000 Teus).

Lado Terrestre: Una vez el contenedor llega al puerto de destino, la naviera debe decidir qué modo de transporte terrestre emplear para trasladar el contenedor desde el puerto hasta el punto final de destino. En principio el modo más eficiente y menos costoso de realizar este tramo es usando un servicio ferroviario.

En este sentido, el Puerto Bahía de Algeciras obtendría la nota más alta en cuanto a conectividad marítima ya que operan navieras de contenedores que ofertan tiempos de tránsito entre puertos asiáticos y Algeciras por debajo de la media de otros puertos nacionales. En consecuencia, si no pudiéramos ampliar nuestra oferta intermodal con un servicio ferroviario competitivo que nos conecte de forma regular con el interior peninsular, las grandes navieras no incluirían al Puerto Bahía de Algeciras en sus "ofertas de servicio" que presentan anualmente a los directores de logística de las "grandes cuentas".

¿Qué modelo de explotación estamos desarrollando?

La APBA desarrolló un programa de contactos con los principales operadores ferroviarios al objeto de identificar cuál de ellos garantizaría un servicio de alta calidad que nos conectase de forma

regular con nuestros mercados objetivos, principalmente Madrid. Los tipos de servicios ferroviarios existentes son: **tren cliente** (una sola naviera que asume el riesgo comercial y el coste total del servicio) y **tren multicliente** (el operador ferroviario comercializa y asume el riesgo comercial de cada uno de los vagones que componen el tren en régimen de "circulación completa" de ida y vuelta). Esta última modalidad está dirigida a atender las necesidades ferroviarias de todas las navieras que operan en un puerto.

El modo de servicio ferroviario que permitirá ampliar y consolidar nuestra actual intermodalidad es el tren "Multicliente" que en nuestro caso lo hemos denominado "Multinaviera" siendo clave la contribución de las navieras sobre la viabilidad del servicio.

Nuestra estrategia se fundamenta en impulsar ambas modalidades ferroviarias, los trenes clientes y multiclientes, si bien es cierto que venimos colaborando estrechamente con CONTREN (filial de Renfe Operadora) en el impulso y consolidación del actual servicio "Multinaviera" con el objetivo de garantizar servicios intermodales competitivos que faciliten las operaciones marítimas de importación y exportación en nuestras instalaciones portuarias a gran escala.

EL SERVICIO MULTINAVIERA DE CONTREN CON MADRID, AL 70% DE OCUPACIÓN

La clave desde un punto de vista comercial es la de combinar y crear un foco de interés entre las navieras de contenedores así como entre los grandes cargadores con capacidad de influir sobre las propias navieras. Resultado de esta labor y en colaboración con CONTREN el pasado día 16 de abril se inició la actividad ferroviaria del "Servicio Multinaviera" entre el Puerto Bahía de Algeciras y las terminales ferroviarias en Madrid de: Abroñigal, Coslada y Azuqueca.

Al mismo tiempo, destacar que la nueva terminal ferropuertuaria de Isla Verde Exterior (operada por ADIF) tiene un carácter público abierta, es decir, permite como de hecho ocurre, la entrada y salida de otros operadores ferroviarios además de CONTREN como puede ser CONTINENTAL RAIL, entre otros.

Como dato de evolución de actividad ferroviaria en nuestro Puerto a Julio del 2013 hemos superado la cifra de 6.000 TEUS operados entre los servicios "Cliente" y "Multinaviera" con un nivel de ocupación aproximado del 70%.

CONTREN
renfe
Mercancías

Solución logística bahía de Algeciras Esquema de operaciones logísticas



Posicionamiento
pila ferrocarril

Grúa
pila ferrocarril
Vagón

Transporte ferroviario

Grúa
Vagón
Camión

Última
milla
(30 km)

Diseño ferroviario

Composición de la oferta 36 slots de 40'
Longitud composición..... 500,4 m
Capacidad de transporte..... 918 Tn (carga)
Modo de servicio..... Regular programado
Ciclo..... Ida y vuelta
Optimizado para contenedores de 40'

Características del servicio actual

Salidas..... lunes y miércoles. 19.30 horas
Llegadas lunes y miércoles. 8.00 horas

CENTENARIO DEL PUERTO DE ALGECIRAS 1913-2013 (II)

Manuel Tapia Ledesma

Licenciado en Derecho (UNED) y Director del Archivo Notarial de Algeciras

El destino quiso, que el tortuoso y farragoso camino administrativo que el expediente del puerto de Algeciras había tomado, se allanara totalmente; los planes coloniales del estado en el norte de África y la posición geográfica de la ciudad, como parte importante para ejecutar dichos planes, fueron las claves para el gran impulso que culminaría el 25 de mayo de 1913, con la puesta de la primera piedra por parte del ministro en funciones de la cartera de fomento, D. Miguel Villanueva.

Esta imperiosa necesidad de dotar a la ciudad de Algeciras, con unas infraestructuras que facilitarían la ejecución de los planes del Estado en Marruecos, se observó en varios hechos históricos que tuvieron a nuestra ciudad, como protagonista. En primer lugar, la Conferencia Internacional de 1906. Esta, ofrecía a nuestro alcalde D. Emilio Santacana, una oportunidad inmejorable, dada la presencia del Duque de Almodóvar en nuestra ciudad, para que éste influyera en el necesario impulso de los proyectos para el puerto local, y tan eficiente tuvo que ser la gestión de nuestro

demostraba estar a la altura de lo que la ciudad y la época que le tocó vivir, le exigían.

Esta imperiosa necesidad de dotar a Algeciras, con unas infraestructuras que facilitarían la ejecución de los planes del Estado en Marruecos, se observó en varios hechos históricos que tuvieron a nuestra ciudad como protagonista”

Otro importante hecho, fue la visita real, que D. Alfonso XIII realizó al Campo de Gibraltar y Ceuta, en 1909. Con referencia al puerto, se hace necesario recordar, la entrevista que el día 6 de marzo de 1909, se produjo en el hotel Reina Cristina, entre D. Alfonso XIII y el ministro de la guerra, el general D. Arsenio Linares Pombo. En aquellos momentos, los graves incidentes que se estaban produciendo en Marruecos, acaparan la atención del ejecutivo español. El ministro le propone al Rey, una mayor presencia militar en la zona de conflicto. A poca distancia de donde se estaba desarrollando aquella importantísima entrevista, se encontraba un humilde muelle de madera, que sería pieza clave, a corto plazo, en la estrategia militar española puesta en práctica en el norte de África. Quizás la decisión final que determinó la posterior intervención militar española, se tomó en el encuentro llevado a cabo, entre el monarca y el representante del ejecutivo de Maura, en nuestra ciudad, teniendo como mudo testigo al prestigioso hotel algecireño.

Dos días antes, concretamente el 4 de marzo, la zona del puerto fue testigo de la llegada de D. Alfonso XIII hasta Algeciras. La arribada del monarca y su séquito, se produjo en el tren que horas antes, el Rey había tomado en la ciudad malagueña de Ronda. “Numerosos algecireños, según recogen las crónicas de la época, se agolparon en la zona para dar la bienvenida al soberano”. Tras el debido recibimiento efectuado por las autoridades civiles y militares, el Rey fue acompañado hasta el templo mayor de la ciudad, donde se celebró un



Tropas en el Muelle de Madera

Te Deum; en el trayecto, según las crónicas reseñadas que recogieron la visita real: “un jornalero ex combatiente, se saltó el protocolo y marcialmente se cuadró ante el Rey saludándolo, respondiendo el monarca al saludo militar”. Una vez finalizada la ceremonia religiosa, la comitiva, pasando nuevamente por la zona del puerto, y por el ya nombrado oficialmente Paseo de La Conferencia, en recuerdo del encuentro internacional desarrollado tres años atrás en Algeciras, marchó hacia el hotel Reina Cristina para descansar.

A partir de la creación de la Junta de Obras del Puerto (1906), y del impulso militar al proyecto portuario, la presencia del nombre de Algeciras en la documentación oficial del estado, otorgando subvenciones y otras cantidades presupuestadas, se haría habitual. En la documentación consultada, se hace repetitivo, como si de una letanía económica se tratase, el contemplar el nombre de nuestra ciudad, junto al de otras localidades costeras, con el acompañamiento de las cantidades que se les asignan: “Puertos.- Se ha ordenado librar a las Juntas de Obras del Puerto, las cantidades siguientes, en concepto de subvención correspon-

diente al cuarto trimestre el año actual: Al de Algeciras 17.500 pesetas, Alicante 100.000, Almería 100.000, Barcelona 37.000, Bilbao 87.500, Cádiz 200.000, Cartagena 107.500, etc”. En aquel año, la cantidad subvencionada por el estado a los puertos españoles, alcanzó la cifra de 2.492.500 pesetas. En la gaceta del 9 de marzo de 1913, se publicó lo siguiente: Dirección general de Obras públicas.—Subastas. Obras del muelle de La Galera y encauzamiento del río de la Miel, excluida de dicho muelle la parte de hormigón armado en el puerto de Algeciras, tipo 764.366, 91 pesetas.

Al mismo tiempo que el gran expediente del puerto algecireño, navegaba por las procelosas aguas de los mares de la administración, los soldados españoles no dejaban alegremente de embarcar para posteriormente, en un corto o largo plazo, apesadumbrados y heridos, volver al puerto algecireño. En ésta segunda y trágica visita, los trabajadores del puerto demostrarían una gran humanidad para con los soldados. Esta humana página, también es parte de la historia del puerto de Algeciras.



Delegados marroquíes en el Muelle de Madera

magnífico alcalde con el Ministro de Estado y Presidente de la conferencia, que el 30 de septiembre, 5 meses más tarde de la clausura del evento internacional, el propio Santacana, tiene el honor de presidir en el salón de actos de la casa consistorial, la sesión inaugural de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Algeciras. En el acta levantada con motivo del evento, se recogió: “El Sr. Alcalde manifestó que creía terminada su misión [...], ofreciendo a la junta nombrada, no sólo su cooperación personal, sino la muy eficaz del ayuntamiento”. Nuevamente D. Emilio Santacana,



En este número retrocedemos 12 años y os mostramos el folleto anunciador de la I Carrera Popular Puerto Bahía de Algeciras. Un documento ya histórico que conserva su organizador Ángel Álvarez Lirero.



La XIII Carrera Popular del Puerto Bahía de Algeciras ha tenido un marcado carácter solidario ya que era necesario entregar un kilo de comida, destinado al Banco de Alimentos, para recoger el dorsal. Blanca, Policía Portuaria, se encargó de amenizar a los participantes. Al podio de la APBA este año subieron Paco Bernal, Víctor Cana y Fran Calvente.



El club de senderismo El Macuto ha realizado su primera ruta internacional, fue en mayo cuando ascendieron al Jebel Musa en Marruecos. Agradecen la colaboración de la APBA y la naviera FRS. Además en junio realizaron una ruta por Casares (Málaga).





Los trabajadores en activo y jubilados de la APBA disfrutaron recientemente junto a sus familiares de un paseo en barco a bordo del Jackelin en el marco de la iniciativa Enseña tu puerto.



El equipo de fútbol de la APBA participó en el VII Campeonato de Fútbol 7 Puerto Bahía de Algeciras, una cita deportiva patrocinada por la Comisión Puerto-Comarca.

Este año los más pequeños han dado la bienvenida al verano con la fiesta de la espuma celebrada en el jardín del Club Social de los trabajadores de la APBA. Los hijos de los empleados disfrutaron a lo grande de esta actividad organizada, entre otros, por las compañeras Paqui Lloret y Rocío Jiménez.



Como es tradición, la Policía Portuaria se vistió con sus mejores galas para acompañar a nuestra patrona la Virgen del Carmen en su procesión por las calles de Algeciras y el puerto.



MANUEL OÑATE

En 1977 formó parte de la primera mesa electoral a comité de empresa como el trabajador más joven de la Junta de Obras del Puerto. 36 años después Manuel Oñate ha presidido la mesa de las elecciones celebradas este año como el empleado en activo con mayor antigüedad de la APBA. “Mi vida siempre ha sido el Puerto”, sentencia Manolo cuya familia siempre ha estado vinculada a la actividad portuaria.

Aprendiz de electricista, peón, maquinista de grúa, celador guardamuelle y, ahora, jefe de equipo de la Policía Portuaria, se muestra orgulloso de su trayectoria en el Puerto de Algeciras. Pero no todo ha sido trabajo duro, Manolo siempre participa en la mayoría de las actividades que organizan los empleados. Así, junto a otros trabajadores, entre ellos su hermano Fermín, ha sido durante muchos años la cara visible de la caseta *El Tetrápodo* en la Feria Real de Algeciras, a la que le gustaría volver después de la pausa de este año. Por otro lado, devoto de nuestra patrona la Virgen del Carmen, Manolo acompaña a su imagen en procesión cada año junto a sus compañeros —entre ellos suelen estar sus hijos Manuel y Rocío—. De hecho, fue él quien promovió con la Hermandad escoltar a nuestra patrona y de los marineros en su día grande, tradición que la Policía Portuaria repite desde el pasado año 2001.

Fotógrafo *amateur*, afirma que lo hace porque le gusta dejar constancia de todo lo vivido, por eso no extraña verlo siempre acompañado de su cámara para inmortalizar la historia de los trabajadores del Puerto de Algeciras. Y además esta afición la combina con su gran pasión: sus nietos, los que ya están más que acostumbrados a posar para su abuelo.

“En 2001 promovió con la Hermandad del Carmen que la Policía Portuaria acompañara en procesión a nuestra patrona”

En sus 44 años de trabajo en el Puerto muchas imágenes han quedado grabadas en su retina, entre ellas la ciudad de Algeciras “colapsada” en los primeros años de la Operación Paso del



Estrecho y el intenso trabajo que suponía a los entonces guardamuelles; sus años de trabajo en la barcaza *La Caracola*; o cuando en sus comienzos como electricista debía recorrer a pie la distancia que fuera necesaria empujando una escalera de carro para reparar las luminarias del recinto portuario. Señala que tiene un especial recuerdo precisamente de la década de los 70 cuando salía en *La Caracola* para atender a los barcos trasatlánticos que precisaban el traslado de vehículos o el suministro de agua. Recuerda asimismo su trabajo en el remolcador *Colón* y, sobre todo, como tardaron 24 horas en trasladar desde el dique norte al muelle de La Galera el ancla y la cadena que actualmente están expuestas en la entrada del Puerto por el acceso sur.

Por último, Manolo, que se define como una persona trabajadora y orgullosa de su trabajo, destaca la profesionalidad de la Policía Portuaria y el trabajo que realizan sus agentes en el control de la seguridad del Puerto de Algeciras.

BANCO DE LIBROS

La Comisión de Fines Sociales de la APBA propone la creación de un **Banco de libros de texto** de cara al inicio del próximo curso escolar.

Los trabajadores interesados en intercambiar los libros de sus hijos deben enviar un email a deportes@apba.es

PROGRAMACIÓN DE ALCULTURA EN EL MUSEO DE CONTENEDORES DE LA DÁRSENA DE EL SALADILLO

No te pierdas las actividades culturales que propone Alcultura en los contenedores rojos de la dársena de El Saladillo.

Mantente al tanto de su agenda en: <http://asociacionalcultura.blogspot.com.es> y en su perfil de Facebook: Asociación Alcultura

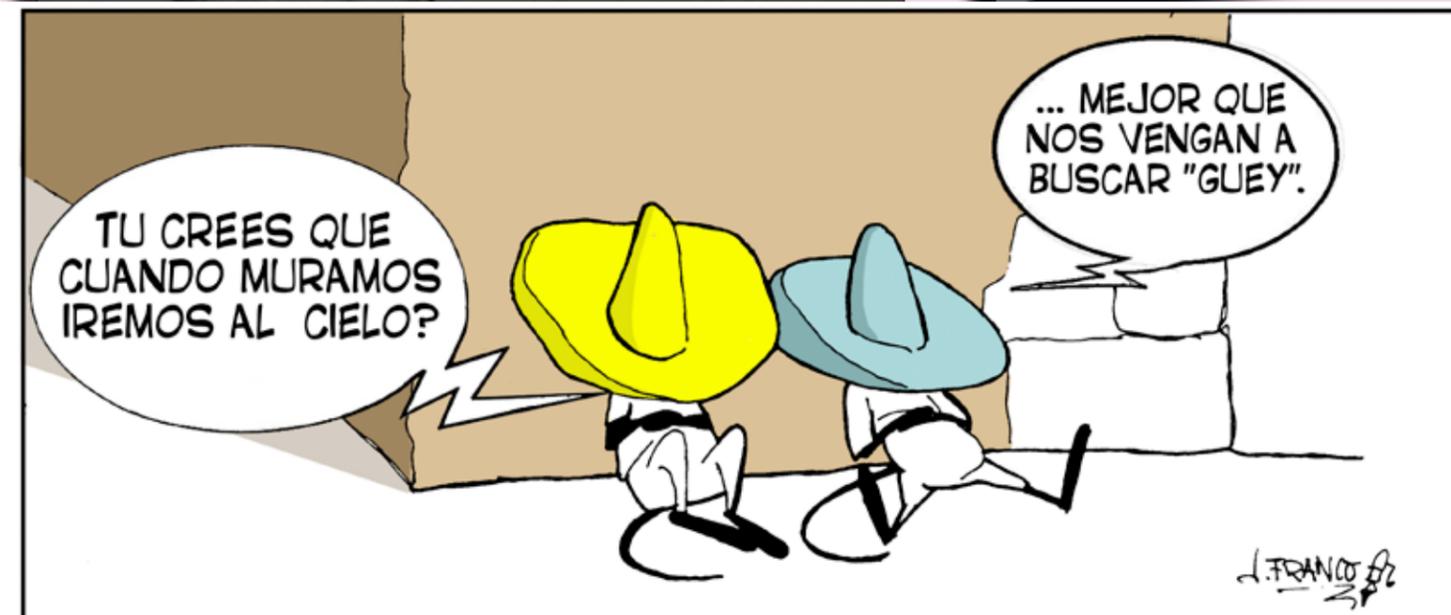


El Club de Senderismo *El Macuto* no descansa en verano y ha organizado varias rutas por las playas de la provincia. Y para la próxima temporada trae una importante NOVEDAD: a partir de septiembre funcionará como Club Federado a nivel de Andalucía.

Para participar en las rutas que organiza, contactar con Aurelio Nárvaez. Telf. 634454031

Recuerda que en el Registro General seguimos recogiendo tapones solidarios para ayudar a pequeños que lo necesitan

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





Ojo del muelle

Revista de comunicación interna de la APBA


Puerto Bahía de Algeciras

Autonadad Portuaria de la Bahía de Algeciras