



## Operaciones Portuarias: el corazón desde donde parte la organización de los Puertos de Las Palmas



Compañeros del Servicio de Línea de atraque

Integrada en el Departamento de Operaciones y Servicios, gestiona directamente la Línea de Atraques y el Centro Coordinador de Servicios. Trabaja día a día, codo con codo con los compañeros de Seguridad Protección y Medio Ambiente y, además, cuenta con buen equipo administrativo que realizan autorizaciones, consultas técnicas y elaboración de pliegos

La eficiencia en la explotación de los servicios portuarios de los recintos de Las Palmas se alcanza día a día gracias a la profesionalidad de los miembros que conforman el equipo de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Un total de 20 profesionales hacen turnos para cubrir el servicio las 24 horas del día, los 7 días de la semana, durante los 365 días del año.

La División de Operaciones está integrada en el Departamento de Operaciones y Servicios y gestiona directamente, bajo la supervisión de este Departamento, dos unidades organizativas esenciales en la explotación del puerto, como son la Línea de Atraques y el Centro Coordinador de Servicios.

En Línea de Atraques se gestionan las autorizaciones de entrada de todos los buques que recalán en el puerto, teniendo siempre presente la normativa nacional establecida. Dependiendo del tipo de operativa que vaya a realizar el buque y de sus singularidades técnicas, se le asigna un atraque específico. Según Antonio Castellano, Jefe de División, "se trata de una labor técnica para la que se requiere

mucha experiencia, ya que se trata de maximizar la gestión de un recurso limitado como es el espacio físico de atraque, atendiendo siempre a criterios técnicos y de seguridad".

La otra unidad clave para la explotación portuaria es el Centro Coordinador de Servicios. Desde aquí "se coordinan los diferentes servicios técnico-náuticos de practica, remolque y amarre. También se realizan funciones de información a los usuarios, coordinación de medios en caso

de emergencias y, para todo ello, estamos en comunicación permanente con la Policía Portuaria", explica Castellano, "pero con quien trabajamos día a día, codo con codo, es con los compañeros de Seguridad y Medio Ambiente", añade.

La División de Operaciones cuenta, por otra parte, con un equipo administrativo encargado de tareas como la tramitación de autorizaciones, consultas técnicas y la elaboración de pliegos, entre otras.



## Antonio Castellano Jefe de la División de Operaciones Portuarias



Antonio Castellano es el responsable de la División de Operaciones

“He oído a mucha gente que trabaja a pie de muelle decir que el puerto tiene algo que te atrapa y no te deja marchar”

Desde 2015, Antonio Castellano es el responsable de la División de Operaciones portuarias en los Puertos de Las Palmas. Tras una dilatada experiencia en la empresa privada relacionada con el sector marítimo, su vinculación con este mundo le viene de nacimiento. Natural de Las Palmas de Gran Canaria, creció en la calle La Naval y su bisabuelo fue uno de los carpinteros de ribera canarios que emigró a Cuba en busca de sustento.

Castellano es Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de La Laguna. Es capitán de la Marina Mercante y cuenta con un máster en Administración Marítimo-Portuaria. Actualmente cursa otro master, en reparación de buques y unidades offshore.

### ¿Cómo comenzó tu relación profesional con el sector marítimo?

La mayor parte de mi trayectoria profesional la he desempeñado en el sector privado, en la Compañía Trasmediterránea, donde navegué en todos sus tráficos y en una docena de barcos durante once años, hasta agosto de 2015, cuando superé el concurso-oposición para la plaza de Jefe de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Navegando se aprenden muchas cosas, sobre todo ayuda a forjar el carácter. A bordo de un barco se viven experiencias de todo tipo y la convivencia

es fundamental, ya que compartes un espacio reducido con otras personas durante varios meses.

### Tu decisión profesional viene precedida de un ámbito familiar relacionado con el mar. ¿Cuáles son tus primeros recuerdos?

Mis primeros recuerdos de niño son de la cubierta del velero de mi abuelo y de nuestros largos paseos al muelle para ver los barcos. Ya desde entonces me gustaba clasificar los barcos en bonitos y feos, costumbre que aún tengo. Recuerdo el ambiente portuario de los años ochenta y principios de los noventa como un espacio abierto al que mucha gente le gustaba ir a pasear. Esto hoy, a pesar de contar con un puerto abierto, ya no es posible por razones obvias de seguridad, pero me hace pensar cómo han cambiado las cosas en los últimos veinte años y sobre lo que está por llegar en los próximos veinte.

### ¿En qué te ayuda el hecho de haber navegado a la hora de coordinar ahora desde tierra las operaciones portuarias?

De mis años navegados me quedo con las experiencias vividas, que ahora en tierra sin duda suponen bonitos y a veces añorados recuerdos y enseñanzas, pero la balanza de la familia juega un papel fundamental y mi hija Iris supuso el detonante para orientar mi carrera profesional hacia el sector portuario. La oportunidad de trabajar en la Autoridad

Portuaria ha supuesto para mí descubrir el conjunto de actividades que se desarrollan en el entorno portuario. Lo más atractivo de mi trabajo es que me da la oportunidad de aprender algo nuevo cada día. He oído a mucha gente que trabaja a pie de muelle decir que el puerto, a pesar de los sin sabores que a veces nos da, tiene algo que te atrapa y no te deja marchar, algo así como un imán. Estoy absolutamente de acuerdo, a mí me ha atrapado.

### ¿Cómo se afronta el día a día con tanto movimiento de buques en los puertos?

La tarea de gestión/explotación sobre un recurso finito como es la línea de atraque es complicada. Es fundamental el trato a los usuarios y requiere un contacto permanente con todos los actores intervinientes, tanto las consignatarias como los prestadores de servicios. La confianza aquí juega un papel fundamental. Afortunadamente cuento con un gran equipo: un jefe de Unidad, nueve personas en el Centro de Control, siete en Línea de Atraques y dos en tareas administrativas. Así todo es más sencillo.



## Reunión de seguimiento del proyecto europeo Atlantic Blue Ports en el Puerto de La Luz en Gran Canaria



El Puerto de La Luz en Gran Canaria se convierte los próximos días 15 y 16 de enero en punto de encuentro internacional de expertos en el tratamiento de los residuos de los buques. Se celebra la reunión de seguimiento del proyecto Atlantic Blue Ports, una iniciativa puesta en marcha en 2017 en el marco del programa europeo Interreg.

Atlantic Blue Ports tiene como objetivo principal mejorar los servicios portuarios para la descarga y el tratamiento de los efluentes de los buques. El proyecto reúne a 28 socios que representan a puertos, autoridades públicas, empresas y universidades de toda el área del Atlántico. Su objetivo común es motivar a las comunidades marítimas a detener la descarga en el mar mediante el diseño de servicios portuarios atractivos y que resulten rentables desde el punto de vista económico.

La Unión Europea obliga a los puertos a proporcionar instalaciones para la recepción de desechos y efluentes de buques y, a su vez, obliga a los buques a descargar sus efluentes y desechos en dichas instalaciones. De momento sólo los oleaginosos porque no existe una regulación europea para evitar el vertido de agua de lastre en aguas portuarias. Desde Atlantic Blue Ports se están analizando las posibles soluciones para dotar a los puertos de instalaciones de recepción de desechos adaptadas a las exigencias del sector. Esas mejoras son desarrolladas y probadas, en condiciones reales, en los puertos integrados en el proyecto. Un de esas demostraciones tendrá lugar en el Puerto de La Luz en Gran Canaria el próximo día 15.

Durante los dos días de reunión para el seguimiento del proyecto Atlantic Blue Ports, los expertos harán balance de los

problemas abordados hasta el momento y de las soluciones que se han propuesto para conseguir los objetivos trazados. Se hablará sobre el control de calidad del agua de lastre y de la monitorización del agua de mar en los puertos, un taller en el que se incluye una ponencia de PLOCAN sobre investigación y desarrollo en tecnologías de detección de hidrocarburos. Los expertos realizarán una visita a las instalaciones del Puerto de La Luz en Gran Canaria, guiados por el director comercial de la Autoridad Portuaria, Juan Francisco Martín.

Los socios del proyecto, además, trazarán la hoja de ruta para los próximos seis meses en los aspectos técnicos, administrativos y presupuestarios de esta iniciativa comunitaria. La siguiente reunión de seguimiento de Atlantic Blue Ports tendrá lugar en Lisboa los días 16 y 17 de mayo



**PUERTO DEL ROSARIO. Fuerteventura**

**PUERTO DE LA LUZ . Gran Canaria**

**PUERTO DE ARRECIFE. Lanzarote**

La Autoridad Portuaria de Las Palmas; el Cabildo de Fuerteventura; el Ayuntamiento de La Oliva y la Demarcación de Costas van a iniciar en este mes de enero el control sobre la capacidad de carga del Isote de Lobos, establecida en estos momentos en 200 visitantes, según indica su Plan Rector de Uso y Gestión. Además, la Autoridad Portuaria de Las Palmas desarrollará distintas actuaciones para el reforzamiento del muelle del Isote de Lobos, permitiendo que éste sea más accesible y seguro..

Siete empresas se han presentado al concurso para la prolongación del Dique Reina Sofía Sur. COMSA. S.A.U Lantana S.L.; Cyes Maritime Works, Satoncan y Rover Alcisa; Dragados S.A.- Drace Infraestructuras S.A.- Félix Santiago Melián; FCC Construcción, S.A.- Pérez Moreno SAU; Sacyr Infraestructuras S.A; Sociedad Anónima Trabajos y Obras y UTE Acciona Construcción S.A.- Lopesan Asfaltos y Construcciones S.A. han sido admitidas en este proceso que durante este mes de enero será tratado en Comisión Técnica para, posteriormente, ser adjudicado e informado en el Consejo de Administración del mes de febrero. El proyecto cuenta con un presupuesto de 32 millones de euros y un plazo de ejecución de 24 meses.

La empresa Lanzagrava ha sido seleccionada para la realización del proyecto de pavimentación de la explanada del Muelle de los Mármoles en el Puerto de Arrecife en Lanzarote. El presupuesto de adjudicación es de 543.292 euros y se prevé un plazo de ejecución de los trabajos de cuatro meses. El objeto de dicha obra es el de garantizar la correcta calidad del pavimento del muelle y también de la zona de aparcamientos en donde también se efectuará.





## Juan F. Fonte Cronista Oficial del puerto de la Luz



El Puerto de La Luz fue un centro pesquero de primer orden con la presencia en nuestros muelles de las flotas más importantes del mundo, que llegaban a realizar toda clase de operaciones. Hubieron momentos, sobre todo en las décadas de los años 60 y 70 del pasado siglo, que el Puerto de Las Palmas se convirtió en la capital mundial de la pesca. Una prueba de ello la tenemos en el hecho de que en nuestro recinto se fijaba la cotización en bolsa de algunas especies, como los cefalópodos (pulpo, choco y calamar) que tenía su repercusión en el mercado de Tokyo (Japón).

Fueron unos tiempos de gran actividad, de permanente descarga y carga de capturas con los muelles abarrotados, con los frigoríficos a tope de túnidos y cajas de cefalópodos, con un constante trajín de camiones y vehículos de todo tipo que se empleaban en la faena portuaria, animada por la presencia de numerosas colas de trabajadores portuarios del frío que colaboraban en el paletizado de las cajas que luego iban a los almacenes frigoríficos o al buque carguero de frío que esperaba atracado en las inmediaciones, con el fin de llevar las capturas congeladas hasta los puertos de destino.

Es el recuerdo de una época dorada cuando el Puerto de Las Palmas fue el centro mundial de la actividad pesquera, que posteriormente tuvo una reactivación desde los años 1990 al 2012 con el arribo de los atuneros japoneses y la moderna flota industrial de Holanda dedicada a la captura del pelágico en las aguas del caladero de Mauritania. Esto hizo que se duplicaran las cifras entre la pesca descargada, cargada y transbordada toda vez que de 284.000 toneladas manipuladas en 1992 se pasó a 624.000 diez años más tarde siendo todo un récord no superado hasta el presente ejercicio.

Como vemos, fueron años de abundancia pesquera en el Puerto de La Luz. Incluso como anécdota recordamos la estiba de un carguero frigorífico de la naviera sueca Salem con un total de 14.500 toneladas de túnidos y cefalópodos para el mercado nipón que fue la mayor cantidad que se envió al país del Sol Naciente y que abarrotó los mercados, cayendo los precios. Como vemos, el poder o fuerza de este puerto era total en el negocio pesquero dando lugar al nacimiento de varias empresas consignatarias para atender a estas flotas ya desaparecidas como Mavacasa, Ecopesa, Fransari, Frucasa y Concasa, entre otras.

Hoy en cambio cuando se cierran las estadísticas, el movimiento de la pesca en nuestro recinto ha bajado a mínimos, como ocurrió en el reciente 2017 con una manipulación de 179.000 toneladas muy lejos de aquellas cifras de la época gloriosa del puerto de La Luz. Son tiempos que pasaron y que muy difícilmente volverán. Solo cabe la esperanza de que lleguen nuevos tráficó que compensen esta importante pérdida

Juan F. Fonte

(Periodista y Cronista Oficial del puerto de La Luz)

