

## PRIMER DESEMBARCADERO

La primera preocupación de los conquistadores fue la de poseer un puerto, secundada por la intención de defenderlo, pues ya en 1464 Sancho de Herrera, el señor de las Canarias, había levantado una torre destinada a la protección del desembarcadero en la zona de Bufadero, aunque su permanencia fue breve, porque los guanches la echaron abajo en un arrebato contra los abusos e injusticias de aquellos foráneos ocupantes.

Treinta años después (1 de Mayo de 1494) el primer Adelantado, Alonso Fernández de Lugo, eligió para el desembarco dos puntos que presumía escondidos, así pues por la Caleta de Negros -actual Parque Marítimo- entraron 1.200 soldados y por el Puerto de Caballos -hoy Muelle de la Hondura- tal como su denominación indica, las 155 monturas; desde allí, los forasteros se dirigieron al lugar de ocupación guanche de Añazo, con el objeto de confirmar las paces con los de Anaga y establecer en la desembocadura del barranco del mismo nombre -posteriormente de Diego Santos, compañero de aventura del Adelantado- el Campamento del Real de la Conquista. Luego, el día tres de dicho mes y año, oficiaron una misa para conmemorar tal fundación. A partir de estos instantes, y de acuerdo con nuestro célebre historiador Viera y Clavijo: *"aquella ribera se instituló **PUERTO DE SANTA CRUZ**, en alusión al madero cruciforme que traían consigo"*.

A pesar de que este primer puerto, en la playa de Añazo, era inseguro, permitía el anclaje y varado de las embarcaciones a un tiempo que la llegada de personas y mercancías; además, sus condiciones geográficas lo convertían en estratégico, pues de todos los puertos naturales de Tenerife era el único que permitía un fácil acceso a la Capital (La Laguna) -cruce de caminos que llevaba a todos los rincones de la Isla- a la vez que desde su Baluarte vigilaban los posibles ataques de los Menceyes de Anaga, Tegueste, Güimar,...

Superada la fase de la Conquista comienza el período de colonización y de organización socio-económica, y con ello, ante la inexistencia de vías terrestres, el inicio de las comunicaciones marítimas. Por tanto, el interés del Adelantado y de los primeros comerciantes se centró en la consecución de un muelle donde pudiesen embarcar y desembarcar las lanchas. Desde esos momentos comenzaría a gestarse en Añazo el futuro Puerto y Lugar de Santa Cruz.

## PRIMER MUELLE

Los barcos debían esperar la marea propicia para llevar a cabo la varada; por consiguiente, y dado que era preciso dotar a Santa Cruz de un puerto más seguro, Fernández de Lugo concedió (1502) licencia de construcción a dos vecinos, Francisco de Medina y Fernando Castro -del gremio de los taberneros- a cambio del cobro en la carga y descarga. Para hacer este primer muelle eligieron la laja que, situada al Norte de la Playa de la Carnicería junto a la ermita de la Consolación, formaba la caleta de Fernando Castro -no debe confundirse con la caleta de Blas Díaz-, que cuatro años más tarde (1506) ya se denominaba **PUERTO REAL DE ESTA ISLA**.

Con el fin de lograr tan deseado propósito, el Cabildo envió (1526 y 1527) dos mensajeros a la Corte: Juan de Aguirre y Francisco de Lugo, con la petición de que *"en el Puerto de Santa Cruz, que es el **PUERTO PRINCIPAL**, donde hay mayor carga y descarga, hay mucha necesidad de hacer un muelle para reparo y cargazón de los navíos que van a las Indias"*. No obstante, hubo que esperar hasta 1548 para que empezara a fabricarse un muelle con piedra de cantería extraída del Barranco de Santos.

Pero ni la ubicación ni la obra, mitad de mampostería y mitad de madera, solucionaron el problema, pues los trabajos que se efectuaban un año se destruían al siguiente, debido a que los embates de las olas desprendían los tablones allí clavados, arruinándolo todo; asimismo, se requería un sitio por donde los pasajeros pudieran descender tranquilamente a tierra, al igual que acabar con el trasbordo de las lanchas

hasta el costado de los navíos, donde a veces un golpe de ola volcaba a la gente, fardos y géneros. Aunque su reparación se acordó en octubre de 1551, según consta en la sesión del Cabildo del día 31, en el mes de julio del año siguiente (1552), al parece a causa de la mucha mar, la débil construcción volvió a sufrir otro serio desperfecto.

Así, para poder terminar el muelle se pidió a la Corona (1564) la concesión de las penas de cámara por un período de treinta años, que el Rey sólo aprobó por seis, y si bien las tareas se dieron por concluidas en 1583, en las postrimerías del siglo el Cabildo manifestaba: *"el muelle se ha rendido por las avenidas"*

Con este panorama, el refugio de la Caleta continuaba siendo lo mejor que se tenía para el atraque, sin embargo su poco fondo hacía imprescindible una periódica limpieza y drenaje, pues los marineros, llegando a aquel surgidero, echaban al agua las vasijas rotas con las que lastraban sus navíos; llegaron a ser tantas las ánforas que en 1510 el Cabildo se quejaba: *"los navíos delastraban en el mismo surgidero echando las jarretas quebradas, lo que redonda daño al puerto y a las amarras de los barcos"*.

## **MUELLE VIEJO**

El primitivo muelle de Santa Cruz se había destruido por completo en el temporal del año 1600, o como decían los regidores: *seguramente con los despojos de su propia ruina, se había tupido*. Esta situación provocó las quejas de los mercaderes, motivando que los gobernantes bajaran al puerto el 3 de febrero de 1604 y llamasen a peritos, forasteros y vecinos del lugar, quienes de común acuerdo, consideraron que debía abandonarse el de la playa de la Carnicería y construirlo *"en una punta que nace detrás de la fortaleza vieja y que entre todo lo que pudiera en la peña hacia el mar, pues está protegido de los vientos dominantes, fondeadero con calado suficiente y la costa fácilmente abordable al estar formada por pequeñas playas"*. Pero lo único que se hizo, puesto que el recién ideado proyecto no llegó a ejecutarse, fue, excavando en las rocas de la Laja de San Cristóbal y aprovechando los materiales del primitivo embarcadero, improvisar escalones que con los pies de amarre posibilitaran la reanudación del comercio.

Todos estos avatares obligaron a que durante más de una centuria, las operaciones portuarias se efectuasen por la caleta de Blas Díaz -conocida más tarde como la caleta de la Aduana o simplemente La Caleta- hasta la llegada (1723) del Comandante General Lorenzo Fernández de Villavicencio, Marqués de Valhermoso, el cual se caracterizó por su entusiasmo en defender los derechos de la pequeña villa costera en menosprecio de los puertos de la Orotava y Garachico, defensa encubridora de su afán de lucro que le animó a cambiar su residencia, hasta entonces en La Laguna, e instalarse en el santacruceño Castillo de San Cristóbal.

El puerto se mantendría en las referidas circunstancias hasta mediados del siglo XVIII, cuando el Comandante General Andrés Benito de Pignatelly promovió su creación de acuerdo con el proyecto del Jefe del Real Cuerpo de Ingenieros de Canarias Antonio Riviere, y del Ingeniero de S.M. Miguel Benito de Herrans. Fue así que en 1741 se emprendió la extracción de las anclas hundidas en la rada, a consecuencia de los naufragios y combates. Dos años más tarde, el Monarca aprobó en Aranjuez la idea de Pignatelly pero la realización de las obras se llevaron a cabo durante el mandato de sus sucesores, José Masones de Lima y Luís Mayony Salazar.

En 1747, Juan de Urbina, Comandante General de Canarias, ciñéndose a las Ordenanzas del Rey Carlos III concernientes a la regulación de las obras portuarias que debían construirse a costa de los arbitrios o caudales públicos de carácter local, reunió en su domicilio a los mercaderes más importantes de Santa Cruz con el fin de impulsar los trabajos del muelle nuevo, para lo cual estableció bajas contribuciones sobre los

barcos procedentes de América, los que cubrían el tráfico insular, las lanchas de la Caleta, la exportación de pipas de vino y los comercios o tiendas; la única discrepancia de la junta mercantil se produjo acerca del lugar de ubicación del muelle, puesto que unos querían emplazarlo en el arrecife inmediato a la Aduana, mientras que otros lo preferían junto al Castillo de San Cristóbal, prevaleciendo este último criterio.

## **MUELLE NUEVO**

Los planos del nuevo muelle, trazados por los Ingenieros Militares Francisco La Pierre y Manuel Hernández, fueron aprobados en la Corte a principios de 1750, iniciándose rápidamente las obras, en cuyo expediente se lee: *"En la Laja de San Cristóbal sobre una escollera de piedra perdida, establecida parte en una roca y parte en la arena, revestido de sillería de basalto, extendiéndose perpendicularmente a la dirección de la costa rematado por un martillo en forma de media luna para abrigo de las escaleras de acceso"...*

La mencionada Laja de San Cristóbal sería trascendental para la historia del Puerto de Santa Cruz. Tenía forma de h y gracias a su anchura pudo edificarse la ermita de la Consolación, que luego sería sustituida por el Castillo Principal. Para llegar a ella, desde el Sur, se debía cruzar el barranco de Santos y pasar por la playa de Añazo, utilizada como varadero a la vez que para carga y descarga, así como por la caleta de Blas Díaz, que hacía al mismo tiempo las veces de puerto de abrigo y desembarcadero, sirviéndole dicha laja de dique de protección.

Las tareas quedaron concluidas cinco años después (1755), mas cuando iban a cimentar el martillo de media luna, con la intención de aumentar las defensas de la Plaza, se le ocurrió al Comandante General construir una batería en la cabecera del muelle; sin embargo, estando aún recién hecha la obra, la mar embravecida a causa de un vendaval, le originó considerables destrozos. Se produjo entonces el retorno a la metrópoli de Juan de Urbina, marcha que supuso la paralización de los trabajos. Ante esta situación, se pensó que las olas irían arrancando lentamente los trozos de la mutilada escollera, pero en esta ocasión el muelle dio muestras de extraordinaria solidez y ni el paso de los años ni las aguas arrastraron más sillares de los que había desprendido el temporal.

El sucesor de Urbina, Pedro Rodríguez Moreno, no se preocupó del muelle en absoluto, aunque, por fortuna, si lo hizo el siguiente, Domingo Bernardi, quien anticipando su dinero y con la promesa de ayuda de los representantes del mundo mercantil tinerfeño, contrató a Luís Marqueli y Joseph Ruiz para que reanudaran la obra, la cual se interrumpiría nuevamente con su muerte en 1767.

El nuevo Comandante General de Canarias Miguel López Fernández de Heredia, llegó en 1768 con el deseo de imponer un nuevo tributo al objeto de concluir la tarea comenzada por Urbina; así pues, reunió al gremio de comerciantes en su casa y, una vez conseguidos los donativos, les planteó el restablecimiento de los antiguos arbitrios, encontrándose con la oposición rotunda del vecino de La Laguna y personero del Cabildo, Amaro José González de Mesa, actitud que no modificó la decisión del Sr. Heredia, de modo que ordenó que se levantase el plano del muelle y que se planificase en su remate una batería cerrada por una sólida muralla semicircular con siete troneras para sendos cañones; sin embargo, no pudo ni tan siquiera iniciar los trabajos, ya que las quejas presentadas por González de Mesa, quien opinaba que era mejor hacer el muelle en la caleta de la Aduana, incitó al Supremo Consejo de Castilla a pedir informes sobre el particular. Con toda la información recibida el fiscal del Consejo decretó *"que se reconstruyese el muelle del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, con la sola salvedad de que las obras las costearan los comerciantes y acaudalados del lugar y que fuese reprendido el personero por su falta de respeto y actitud descortés para el Comandante General"*.

Fernández de Heredia fue reemplazado en su cargo por Eugenio Fernández de Alvarado, Marqués de Tabalosos, el cual volvió a impulsar el proyecto y solicitó al Rey la urgente reparación del embarcadero que Urbina había construido.

De esta forma, el muelle se mantuvo sin alteraciones hasta que en 1784 el Comandante General Miguel de la Grúa Talamanca, Marqués de Branciforte, celebró en su vivienda una junta de vecinos y mercaderes, durante la que, con más fortuna que sus predecesores, consiguió llevar adelante la ejecución del puerto aplicando gravámenes en la entrada y salida de navíos hacía América, a los vinos, a las barcas, a las tiendas y a las bodegas.

Las obras, encomendadas al Ingeniero Militar Andrés Amat de Tortosa, se terminaron en 1787 habiéndolas centrado en la cimentación, construcción y ampliación del martillo del muelle -emplazando en su frente una batería para siete cañones protegida por un recio muro con troneras-; en el cambio de la disposición de sus escaleras, de manera que se comunicaran unas con otras; en la conducción subterránea de agua, al objeto de que los navíos pudieran abastecerse; en la edificación de una casilla para los oficiales del resguardo; y por último, en la colocación en su pavimento de unos cajones, a modo de pretilas, con el fin de sostener las tierras.

De esta manera, el Puerto de Santa Cruz de Tenerife sería el primer muelle fabricado en el Archipiélago Canario que se convertiría en el centro neurálgico de una red de tráfico de cabotaje que unía, de forma deficiente y temporal, las diferentes Islas.

## **MUELLE SUR**

Como la escollera del muelle prestaba poca defensa, una vez más el martillo que cubría la punta se desmoronó a causa de los temporales de 1812 y 1821, que además cegaron la bahía y la transformaron en playa; por ello, aunque las acusadas pendientes del fondo dificultaban las obras y aumentaban los costes, el Comandante de Ingenieros, Diego José de Tolosa y del Campo, reconstruyó (1824) la grada del martillo y la explanada en la que se asentaba el antiguo pescante.

El 3 de enero de 1822 pasó a denominarse **PUERTO Y DEPÓSITO DE PRIMERA CATEGORÍA**; y en 1829, al suprimirse el Consulado de Mar y Tierra, la gestión administrativa fue asumida por la Junta de Comercio la cual, al darse cuenta de que el muelle era insuficiente a las necesidades mercantiles y a la concurrencia de buques, encargó a Pedro Maffiotte, celador interino de Obras Públicas, que estudiara los sistemas de construcción empleados en los puertos del Sur de Francia y Argel. A su regreso, el citado ingeniero introduce una técnica distinta, consistente en formar un dique a base de prismas de cemento; arrojándose el primero el 10 de febrero de 1847, en presencia de una gran multitud que invadía el muelle. Las obras continuaron lentamente hasta que en julio siguiente el Gobierno designó para dirigir las al primer Ingeniero Civil, el tinerfeño Francisco Clavijo y Pló, quién, desaprobando el proyecto de Maffiotte, planeó un muelle, capaz para veinte buques de 800 a 900 toneladas, que fue elevado a la superioridad el 17 de junio de 1848 y aprobado por la Junta Consultiva de Obras Públicas el 27 de noviembre del mismo año, comenzando su ejecución el 26 de septiembre de 1849.

Como la Real Orden de 5 de julio de 1852 había declarado a Santa Cruz **PUERTO DE INTERÉS GENERAL**, Clavijo tuvo que volver a formular (1858) otro proyecto que, una vez corregido, fue aprobado en 1864 y por el cual se añadirían dos tramos más a la obra primitiva -137,15 metros-, formados por un codo de 88,85 metros, que facilitaba la formación de un ángulo hacia el NE y un trozo de 76,85 metros, con lo que comenzaba el muelle a tomar la dirección ENE. No obstante, el abrigo del puerto seguía siendo malo y los fondos permanecían sin limpiarse, de modo que los buques continuaban fondeando en la bahía y el trasbordo de personas y mercancías se realizaba por el nuevo desembarcadero de viajeros denominado Los Platillos a través del tren de lanchas.

Por Ley publicada en la Gaceta de Madrid el día 8 de mayo de 1880, el ilustre hijo de Tenerife, Feliciano Pérez Zamora, representante en Cortes y Consejero del Estado, conseguiría para Tenerife la declaración de **PUERTO DE INTERÉS GENERAL DE SEGUNDO ORDEN**.

Al aumentar el tráfico mercantil, el mismo muelle tuvo que servir de almacén, produciéndose una situación de agobio, pues la parte que se había destinado como descargadero estaba ocupada por comerciantes y consignatarios que no disponían de depósitos propios; de igual forma, los carros y camiones circulaban a su libre albedrío, dado que la administración portuaria no intervenía en estas cuestiones, sino que únicamente lo ofrecía como base para las operaciones marítimas.

Juan de León y Castillo terminó (1881) el muelle alto del Dique Sur, ensanchó la parte construida del muelle bajo del referido dique y lo prolongó 714 metros más. En 1892 el Ingeniero de Caminos Eugenio Suárez Galván redactó un proyecto de ampliación, con el que se obtenía una superficie abrigada a toda clase de vientos, a la vez que modificaba el perfil del trozo primero del Dique del Sur convirtiéndolo en muelle.

En 1902, terminadas las obras de la primera parte y muy avanzada la construcción de la segunda, un violentísimo temporal del Nordeste destruyó gran parte del muelle, derribando 51,24 metros de dique, quebrantó los otros tramos que quedaron en situación de inminente ruina y destrozó gran número de gabarras y embarcaciones menores. Al hacer la reparación (1916) el mismo ingeniero elevó un informe en el que propone convertirlo en muelle de 545 metros, desviándolo en la dirección Nordeste para ganar superficie abrigada.

En la parte baja de la segunda alineación se construyó (1913) el desembarcadero de viajeros, La Marquesina, formado por cuatro escalinatas de sillería, de las cuales, dos daban acceso directo a la marquesina de hierro. Contiguo a estas escalinatas se colocó un pescante, movido a mano, para el servicio de equipajes.

El entonces Jefe de Obras Públicas, Prudencio Gualdalfajara, viendo el continuo desarrollo que iba tomando el puerto en el comercio y la navegación, sentó las bases (1921) para la construcción definitiva del puerto. Pero sería Pedro Matos Massieu quien redactaría (1921) el proyecto donde preveía un muelle de 2.196 metros de largo; el ancho pasaría de 10 a 21,5 metros, con lo que dejaría de ser dique y comenzaría a llamarse **MUELLE SUR**. Con esta ampliación se dispondrían de 6 metros para el tránsito de vehículos, 14 para las operaciones de carga-descarga, 1,5 para acera y 2 para el parapeto -éste último con locales de oficinas en su interior-, así como un delicioso paseo sobre el malecón. El muro de atraque, con un calado de 12 metros, lo hace utilizable por los grandes cruceros de turismo, dado que su profundidad es de 40 metros y la anchura de borneo es de 500. Quedaría terminado (1951) con el proyecto de Miguel Pintor González alcanzando entonces 1.598 metros de largo, de los que 247 forman el Muelle de Enlace, todo con 10-12 metros de calado. En la actualidad atracan en él los cruceros de turismo, realizan operaciones en la rampa móvil los barcos *ro-ro*; hacen escala técnica los buques *tanqueros* y dispone de un espacio reservado para la marina de guerra, tanto española como extranjera.

## **MUELLE NORTE**

La construcción del Muelle Norte aparece en 1884 en el proyecto completo del Puerto que redacta Juan de León y Castillo. Prudencio Gualdalfajara lo prolongaría (1909) con la intención de que fuese un contramuelle que formase dársena con el Muelle Sur y con la ribera.

En su arranque, en la antigua carretera de San Andrés, actual Avenida de Anaga, formaba una sola alineación de 222 metros de largo y 40 de ancho que, al terminarse

el Muelle de Ribera, quedaría reducido a 103 metros.

El muro de atraque, por el lado de la dársena, tiene 8 metros de calado y está constituido por una hilada de bloques que descansan sobre sacos de hormigón. Debido a la sedimentación producida por los arrastres del barranco de Tahodio -que desemboca por su parte Norte- y haberse elevado su fondo, en el primer cuarto de siglo sólo sirvió para atracar pequeñas lanchas.

En su origen se utilizó para el desembarque de explosivos, por lo que se le dotó de dos grúas de vapor. Hoy, se ha convertido en el centro neurálgico del tráfico interinsular al haberse instalado, en 1991, la estación del Jet Foil. En su punta y desde un mirador, dejado al efecto, nos adentramos en la Dársena de Anaga y presenciamos una bella panorámica de todo el complejo portuario y de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife. En él se encuentra la base de los Prácticos y la de falúas para el transbordo de tripulantes.

## **MUELLE DE RIBERA**

La idea del Muelle de Ribera la tiene Guadalfajara en 1904, pues siempre había sido ribera y playas (la de Ruiz, La Peñita, San Antonio y Los Melones) donde a principios de este siglo existían una serie de diminutos muelles de servicio, costeados y utilizados por distintas empresas, que mantenían con las gabarras la intensidad del tráfico entre la orilla y el fondeadero.

El Muelle nace como consecuencia de las peticiones formuladas por varios particulares para construir depósitos de mercancías, ganando terrenos al mar; el proyecto fue presentado por Miguel Pintor González en 1943 y las obras comenzarían a realizarse ocho años más tarde, terminándose, las distintas alineaciones de que consta, en 1960, 1963 y 1982.

Al reducir su anchura de borneo a 450 metros hubo que aumentar la superficie navegable; para ello se trajo la draga holandesa autopropulsada *Charang*, con tripulación china, que al no resultar efectiva se sustituyó por la *Adrianus*, con cucharas tipo Prietman; al dragar y profundizar la dársena se obtuvieron, de las 53 hectáreas con que cuenta, 46 con calado superior a los 8 metros.

También, se hicieron tres niveles o alturas desde la Avenida Francisco La Roche hasta el mar, con lo que se consiguió una gran explanada donde se encuentran: la Estación Marítima, el aparcamiento para embarque en los ferries de Trasmediterránea y Fred Olsen, los almacenes abiertos (tinglados), los depósitos francos y de mercancías, los almacenes frigoríficos y al retrancar los almacenes cerrados, ha quedado en su lugar un amplio aparcamiento para los contenedores frigoríficos.

Esta zona es, además, sede de distintos organismos relacionados con el puerto: Asociación de cosecheros exportadores de tomates (ACETO), inspección de mercancías (FITO, SOIVRE), Aduana, así como de la Compañía Auxiliar del Puerto S.A.(CAPSA).

En la actualidad, el Muelle de Ribera está compuesto por el muelle de pasajeros (269 metros) -donde atracan los cruceros de turismo y los ferries-, el muelle frutero (426 metros) y el muelle de mercancías en general (412 metros) como madera, bobinas de papel, abonos, etc...

Posee una rampa móvil y otra fija para las operaciones de los ferries y los barcos *ro-ro* y recientemente (1994) se ha construido un "tacón" para el atraque simultáneo de dos ferries o *ro-ro* de la Compañía Trasmediterránea.

## **MUELLE DE ENLACE**

El Muelle de Enlace, frente a la Plaza de España, es hoy una gran superficie formada

por los espaldones de los muelles de las dársenas de Anaga y los Llanos. Durante muchos años fue el corazón de las actividades mercantiles del puerto y el centro de reunión de los cambulloneros de la ciudad, de los obreros de la carga blanca y de los guachimanes portuarios.

En sus alrededores se encontraba la Guardia Principal, la Comandancia de Marina – construida en 1864 y reedificada en 1897-, y el edificio destinado a Capitanía del Puerto, donde los Prácticos tenían su oficina; a continuación se levantaba un pequeño edificio destinado a la Dirección de Sanidad Marítima, al que le seguía la pescadería, fabricada en 1865 a expensas de los matriculados -tal como decía una lápida colocada en la fachada- y la casa del torrero de la farola (1861); luego aparecía el único tinglado existente para la custodia de efectos y mercancías, que había sido adquirido (1861) por la Junta del Puerto al Consejo Provincial de Fomento y arrendado en su mayor parte a la Sociedad del Tranvía de Tenerife con el fin de servir de estación entre los años 1901 y 1957 y conectar a multitud de personas y mercancías con La Laguna y Tacoronte. También, existían algunas casetas de las compañías fruteras, de comisiones, de transportes y de las agencias de aduanas, así como la cantina La Marquesina bajo los muros del muelle alto.

Como dato curioso citaré que, frente a la alameda del Duque de Santa Elena, la Junta del Puerto realizó (1910) un evacuatorio subterráneo, con servicio para señoras y caballeros, al que se le llamó "Kiosco de necesidad de pago".

A la entrada del muelle se encontraban los almacenes de efectos navales y otras mercancías de José Ruiz de Arteaga, realizados (1868) por una casa fundidora de Sevilla y que permanecieron en pie hasta 1932, siendo la primera vez que, en esta Capital, aparece el hierro en la estructura de un edificio. Los citados almacenes prestaban un gran servicio a la navegación, pues en ellos se podía encontrar de todo lo necesario para aparejar y reparar un barco. En la planta baja albergaba la casa de baños las Delicias (Baños de Ruiz), dotada de 27 cuartos con bañeras de mármol y llaves de agua fría y caliente, donde se recibían baños de mar y de tina.

El arranque del Muelle Sur, actual Muelle de Enlace, mantuvo atracado durante una década (1962-1973) a la central flotante *Nuestra Señora de la Luz*, que con sus 9 MW de potencia nominal ofrecía el 30 por ciento del total energético que necesitaba la Isla. Este antiguo destructor de la Marina de los Estados Unidos llegaría a ser un elemento familiar dentro del paisaje santacruceño. El mismo lugar fue, entre los años 1982 a 1992, una improvisada estación del Jet Foil y por lo tanto el eje principal del tráfico de pasaje interinsular.

En la actualidad el Muelle de Enlace acoge, por Anaga, a los cruceros de turismo y buques escuela, y es la base permanente del remolcador de salvamento *Punta Salinas*, mientras que por Los Llanos forma la nueva Marina del Atlántico.

Dos testigos de la historia del puerto se encuentran en este muelle: La Farola del Mar (capítulo II) y La Marquesina, ambas recién remodeladas y colocadas aproximadamente en su lugar de origen.

## **PIEDRA PARA LA ESCOLLERA**

El fondo de la rada, puede decirse que es la prolongación de las escarpadas laderas que emergen de las aguas, y así nos encontramos, a pocos cientos de metros de la costa, con sondas de cuarenta metros que imposibilitaron la construcción de diques en la posición, dirección y extensión necesarias para lograr la gran superficie abrigada que debiera ofrecerse a la navegación mundial, por ello las piedras constituyeron la única materia prima para hacer el muelle.

La escollera se iba formando con piedras de distinto tamaño, mientras que con las de

mayor volumen, cortadas por los maestros cabuqueros, se levantaba la supraestructura. Este material comenzó a extraerse (1860) de la cantera cercana al muelle, frente a la batería de San Pedro, siendo transportada en vagones tirados por animales, por lo que se tuvo que nivelar la Calle de La Marina para permitir la instalación del ferrocarril. Cuando ésta se agotó, hubo que ir a buscarla al Morro de la Altura, por encima de Paso Alto, lo que dio lugar a la prolongación del tendido ferroviario.

Para agilizar el transporte y aumentar el volumen de material disponible, se abrió (1890) la tercera cantera en La Jurada (Valleseco) llevando hasta ella la línea férrea -ahora de tracción mecánica- mediante la locomotora **Añaza**, que había llegado al Puerto de Santa Cruz de Tenerife el 10 de Octubre de ese año. Se calcula que dicha máquina, en su constante ir y venir desde la montaña de la Jurada al Muelle Sur, transportó en sus vagonetas repletas de escombros, más de medio millón de metros cúbicos de piedras. También se aprovecharía su uso (1919) para rellenar la Avenida de Anaga y, diez años después, la Avenida Marítima, así como para entallar la Caleta de Blas Díaz y el Castillo de San Cristóbal -que darían lugar al edificio del Cabildo Insular y a la Plaza de España, respectivamente-.

Como la carga por medio de vagones resultaba costosa e insuficiente, se optó por el transporte marítimo, para lo cual se fabricó (1904) un muelle embarcadero en la Jurada, que con una flota de gabarras trasladaban las piedras de la citada cantera hasta dejarlas caer en las profundidades marinas. Este servicio, que haría crecer rápidamente el Muelle Sur, fue clausurado por orden judicial (1974) al haber destrozos en las casas colindantes de Valleseco.

Paralelamente a los trabajos que se estaban realizando, la Junta de Obras construyó una fábrica de prismas de cemento en Ventoso y dos hornos de cal en la desembocadura del Barranco de Tahodio, a la vez que realizaba, en sus propios laboratorios, los ensayos de nuevas mezclas con el fin de sustituir el cemento Portland por las puzolanas de la Isla.

La cal, para hacer la argamasa con la que se unían los bloques, estaba formada por nueve partes de cal grasa de Fuerteventura y una parte de cemento Portland artificial; a partir de 1898 se aprobó la variación de mezclas de los hormigones empleados en las obras portuarias, sustituyendo el hormigón hecho con la cal llamada medianamente hidráulica por el hormigón de cemento Portland.

## **LA MARQUESINA**

La Marquesina, considerada como la sucesora del desembarcadero de Los Platillos, es una edificación metálica, concebida y construida en 1913 como punto y lugar para las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros de los barcos fondeados. Se encontraba en la parte baja de la segunda alineación del Muelle Sur y estaba formada por cuatro escalinatas de sillería, de las cuales, dos daban acceso directo a la marquesina de hierro. Contiguo a estas escalinatas se colocó un pescante, movido a mano, para el servicio de equipajes. Desde aquí, se llevaba a cabo el tráfico de mercancías a través del tren de lanchas, gabarras de pequeño tonelaje que, siempre a remolque, iban y venían de los barcos en fondeo frente a las costas de Valleseco. Igualmente, fue punto de cita y amarre de las falúas y botes del servicio portuario de las empresas Camacho´s Unión y Barrera Carballo, lo mismo que las de las firmas consignatarias y de todas aquellas que atendían el intenso tráfico de suministro del carboneo.



En tiempos de la emigración, su sombra sería aprovechada por el celador de Puertos Francos para registrar los baúles de los viajeros que llegaban de América, formando un bochornoso espectáculo ante los curiosos que allí se agolpaban.

## **DÁRSENA DEL ESTE**

La Dársena del Este la propone Guadalfajara en 1905, como dique de carena y rompeolas del Muelle Sur; años más tarde (1921) Matos la proyecta para la descarga y carga de carbón y petróleo. Con el programa de obras de 1932 se hicieron sus dos terceras partes (300 metros); la segunda fase (700 metros) la realizó Miguel Pintor González entre los años 1965 y 1970; en 1983, con el objeto de evitar los desperfectos de los temporales, se prolongó (325 metros) en dirección NE.

Formada por el Dique del Este, el Muelle de Contenedores y el Muelle de Bufadero, constituye la dársena industrial por excelencia, destinada a la recepción de combustibles líquidos, graneles sólidos y contenedores.

### **- Dique del Este**

En el Dique del Este realizan su escala técnica los tanqueros y barcazas, descargan el clinker los barcos mineraleros, trasvasan el cemento a granel los barcos neumáticos, y los graneleros, ayudados por las chuponas, efectúan la extracción de los cereales.

### **- Muelle de Contenedores**

En el Muelle de Contenedores está instalada la terminal de C.A.P.S.A. -empresa especializada en la carga, descarga y trasbordo de contenedores-. Su gran explanada, de 90.000 metros cuadrados, está formada por: el edificio administrativo, la marquesina de control de entrada y salida, almacenes para grupaje, instalaciones para contenedores refrigerados, tinglado cubierto, depósito de mercancías y talleres. Entre sus tres avenidas y sesenta y cuatro calles se apilan, a tres y cinco alturas, según estén llenos o vacíos, los 5.000 contenedores que se pueden almacenar; para ello, está dotada de la tecnología más avanzada: dos grúas Portainer de 35 Tn., tres grúas Transtainer, seis carretillas portacontenedores de 30/40 Tn. y doce cabezas tractoras y plataformas. Para facilitar la labor de los 300 camiones que entran diariamente a las instalaciones, se ha informatizado el despacho de las mercancías con el fin de tener constancia de la ubicación de cada contenedor. Tanto a la entrada-salida de la terminal como a pie de barco se comprueba, en cada uno, la existencia de precintos de seguridad, estado de conservación, número de registro y la coincidencia o no con el producto declarado.

Los contenedores, de diseño americano, sustituyeron en la década de los 70 a la carga tradicional, los puntales y las lingadas, con el fin de proteger de los robos a aquellos productos sensibles al traslado, a la vez que permiten una mayor maniobrabilidad y mecanización de las operaciones portuarias. Los contenedores de 20 ó 40 pies (6 ó 12 metros) se dividen en secos, frigoríficos y especiales.

### **- Muelle de Bufadero**

El Muelle de Bufadero, protegido por el Dique del Este, es un muelle polivalente, formado por base de contenedores y pantalanés, para graneles sólidos y líquidos. Inaugurado en 1993, consta de una explanada de 130.000 metros cuadrados, con 421 metros de línea de atraque y 14 metros de profundidad con lo que se pueden atender buques portacontenedores del máximo calado. Las empresas CAPSA y SOCAESA, formadas por las Consignatarias Hamilton y Cía., Fred Olsen, Olsen y Cía. y Ahlers y Rahn, adjudicatarias de la nueva terminal pública, están ultimando (1995) las obras de equipamiento, compuestas de: edificio administrativo, marquesina de control de

entrada y salida, almacenes para grupaje, instalaciones para contenedores refrigerados, tinglado cubierto, naves de desconsolidación de mercancías en grupaje y talleres. Entre sus avenidas y calles se apilarán, a tres y cinco alturas, según estén llenos o vacíos, los 6.000 contenedores que podrá albergar; para ello, se está dotando de la tecnología más avanzada: una grúa Portainer (PACECO ESPAÑA) -la más grande de su tipo existente en Canarias- de 41 metros de alcance de la pluma y una capacidad de carga de hasta 50 toneladas para contenedores de 20 y 40 pies, junto con una grúa Transtainer, carretillas portacontenedores de 30/40 Tn. y cabezas tractoras y plataformas.

## **DÁRSENA PESQUERA**

Miguel Pintor González consideró, igual que lo había hecho Matos, situar la Dársena Pesquera en el tradicional barrio de pescadores de Los Llanos, pero en 1956 la propone, como una dársena autónoma, en el mismo lugar que ahora ocupa, muy cerca del pueblo pesquero de San Andrés.

Se realizó en varias fases, terminándose (1983) con 1.850 metros de línea de atraque y 6 metros de calado. Al hacer la explanada desaparecieron las playas de Jagua, Los Pasitos y Los Trabucos.

Está destinada a la carga, tránsito y manipulación del pescado y carne congelada o refrigerada; por ello, se encuentra dotada de todas las instalaciones necesarias para ofrecer un óptimo servicio, es decir, cámaras frigoríficas o de conservación a  $-20^{\circ}\text{C}.$ , túneles de congelación a  $-40^{\circ}\text{C}.$ , suministro de hielo, lonja y venta al público; así como, almacenes de repuestos para buques, talleres mecánicos de reparaciones navales y de contenedores, efectos navales, aguada y combustible, secadores y reparadores de redes,...

En ella tienen su base los barcos englobados dentro de las categorías de: pesca del litoral, artesanal y de palangre, por lo que sus capturas están dirigidas a abastecer el mercado local.

Hasta ahora, aparte de las labores relacionadas con esta industria, ha sido puerto de escala para los yates de paso, posee una marina para deportes náuticos, y cuenta con un centro de atención social para tripulantes: La Dársena, dotado de canchas deportivas, restaurantes, cafetería, supermercado y lavandería.

## **DÁRSENA DE LOS LLANOS**

En el proyecto de Matos de 1921 aparece como dársena pesquera y de embarcaciones menores. Veinte años después, el Ingeniero Emilio Azarola sugiere la prolongación del Muelle Sur en dirección Sur, paralelo a la costa, y por medio de un trasbordador comunicar la Dársena de Anaga con la de Los Llanos a través de un canal de 160 metros de anchura, con entrada por el N y salida por el S.

Rechazada por insuficiente esta propuesta, Miguel Pintor González, en su proyecto de 1951, situaba la entrada por el Sur protegida por una ligera inflexión del dique-muelle; por otra parte, la estructura que canalizaba el cauce del barranco de Santos actuaba como contradique, pues el lado W se apoyaba en la misma orilla y playa; cinco años más tarde, el citado ingeniero, suprimiría el acceso por el Sur dejando como única entrada la del N por el canal abierto, una vez derribado un tramo del muelle viejo, por lo que conserva la primitiva solución del trasbordador o de un puente móvil que enlazara las dos dársenas.

El 20 de mayo de 1974 se jubila Miguel Pintor González, dejando la Dirección del

Puerto de Santa Cruz de Tenerife en manos de José Luís López Páramo. Este ingeniero gallego, que no conocía su evolución, con el fin de conseguir dos dársenas autónomas, reformó el proyecto de Pintor, abrió la bocana por el Sur e introdujo un muelle de ribera.

Un temporal en enero de 1979 y otro un año después, volvían a recordar los viejos tiempos. Así, cuando se pensaba haber encontrado un espacio propio para el cabotaje, la Dársena de Los Llanos ofrece un uso problemático. El enigma está en que los vientos reinantes corren del NE al ENE y los vientos dominantes, que suelen ser atemporados, del SE al SSW, con períodos de recurrencia cada cinco años, por lo que la entrada a la dársena, por una boca situada al Sur, resulta peligrosa, tanto para la seguridad de las embarcaciones como por la resaca que amenazaría a las ya atracadas.

La primera parte de la obra (1980) comprendía un dique muelle de 1.426 metros y 6-12 metros de calado. La segunda fase o Muelle de Ribera II, tiene dos alineaciones separadas por el Barranco de Santos; la primera con 400 metros y la segunda con 470 metros. Con el fin de habilitar toda la dársena (1987), para hacerla operativa, se han tenido que construir: un dique rompeolas exterior, de 125 metros de largo, y dos diques interiores, de 75 y 25 metros, que a la vez sirven de contradique y para el atraque.

Hoy el dique-muelle se utiliza para tráficos especiales, descanso y cambio de las tripulaciones, y como base permanente del dique flotante de los Astilleros de Tenerife. En sus diques interiores tienen sus bases las empresas Retrasub, Navalinca y Atlantshippservice.

En la explanada del Muelle de Ribera II se encuentran la base interinsular de pasaje y tráfico ro-ro de Antonio Armas y las terminales de las navieras Contenemar y Pinillos.

La terminal de contenedores La Candelaria, con 200 metros de línea de atraque y 43.000 metros cuadrados de superficie, es capaz de albergar 1.540 contenedores colocados en 5 calles a 3 alturas. Posee dos grúas Portainer, una Transtainer de 35 toneladas y máquinas frontales tipo Hister.

La terminal de contenedores de Pinillos, de aproximadamente 30.000 metros cuadrados, dispone de 7 calles para apilar a 3 alturas los distintos tipos de contenedores, así como un tinglado para el resguardo de las jaulas que transportan fruta (plátanos). Para la estiba y desestiba utiliza 5 carretillas elevadoras con *spreader* de 20/40 pies, 3 de 20 pies y 7 para 4/5 toneladas, de su propiedad y la grúa de 45 toneladas de la Autoridad Portuaria. Fuera del cordón aduanero y por tanto de libre circulación, se levanta un complejo de 48.000 metros cuadrados, formado por dos depósitos francos, de 3.500 metros cuadrados cada uno y capacidad para 20.000 Tn. de mercancías, realizados entre octubre de 1988 y febrero de 1990, adscritos a empresas de grupaje y paquetería.

## **FONDEADERO**

*Según un viejo derrotero, "el fondeadero de la rada era de nueve a diez millas, exclusivamente de arena en gran parte ferruginosa; su placer tiene unos mil cuatrocientos metros de anchura y a los setecientos metros en este sentido la profundidad es ya de unos 25 metros; merced a este declive y a sus naturales desigualdades, cuando sopla el terral basta largar alguna cadena para que el ancla no pierda el tenedero y cuando el viento es de fuera, se aferra aún más el ancla y no garrea el buque".*

Los dos principales fondeaderos de Santa Cruz fueron el Petón de San Telmo, frente a la desembocadura del barranco de Santos y el de "cuarentena", a la altura del Lazareto. Otros estaban situados al resguardo del corto Muelle Sur, entre los castillos

de Paso Alto y San Pedro; era el utilizado por los buques de guerra por tener buen "tenedero" de 32 metros de arena fangosa. Sin embargo el preferido por los barcos mercantes era el que se hallaba entre la Batería de la Candelaria y el Castillo de Paso Alto, pues a 416 metros de la orilla, tenía en bajamar 16 metros de calado y poseía arena fangosa y excelente tenedero.

Toda la franja costera comprendida entre Paso Alto y el Puerto de los Caballos fueron playas de fácil acceso, aunque no exentas de riesgos y sorpresas. Frente a cualquier punto de estas playas los navíos fondeaban, a seis u ocho brazas de profundidad, a la distancia de un cable (185 metros). Una estampa típica de la rada del puerto de Santa Cruz de Tenerife, en la primera mitad de este siglo, era ver alineados, desde el arranque del Muelle Sur hasta el antiguo Club Náutico, botes, falúas, viveros, remolcadores y aljibes; desde dicho club hasta el Muelle Norte se emplazaban los depósitos flotantes de carbón y las gabarras para su carga y descarga; en otra fila, desde el Muelle Sur hasta el Muelle Norte fondeaban los trasatlánticos, los veleros, vapores de cabotaje y los barcos cañoneros que en los últimos años de la I Guerra Mundial y durante la década de los 30 hicieron de apostadero: *Alvaro de Bazán, Infanta Isabel, Laya, Vasco Núñez de Balboa, Magallanes, Legazpi*, así como las gabarras o prisiones flotantes que en los años de la Guerra Civil Española (1936-1939) sirvieron de cárceles para los presos políticos tinerfeños. En 1943 tres vapores italianos buscaron la paz mundial en nuestra Isla: *Teresa Schiaffino*, amarrado con cadenas y cables de acero a la playa de los Melones, mientras que el *Madda y Andalucía* lo hicieron a la playa de la Peñita.

Con la creación de la Dársena del Este, los antiguos fondeaderos de Valleseco y María Jiménez pasaron a la zona de Jagua y los Pasitos que a su vez, al realizarse la Dársena Pesquera, tuvieron que abandonar para trasladarse frente a las costas de San Andrés e Igueste.

Actualmente, el antepuerto, con más de 20 km. de largo, desde Santa María del Mar a Igueste de San Andrés, es considerado uno de los mejores del mundo al estar protegido de los vientos reinantes, los alisios, por la cordillera de Anaga.

Después de solicitar al práctico las coordenadas donde lanzar el ancla, los barcos realizan en él sus escalas técnicas, con el fin de efectuar los servicios de: suministro de combustible a buques (bunkering), reparaciones de limpieza a flote -25 operaciones en 1994 y 58 en 1995-, revisiones periódicas, avituallarse de pertrechos, agua y víveres, o cambio de tripulaciones.

Con el fin de atraer más buques al antepuerto, la nueva política tarifaria -de no cobrar por este servicio- logró el año 1994, primero de su aplicación, la captación de nuevos tráficos con gran cantidad de embarcaciones y por lo tanto, gran volumen de negocio.

