

EL PUERTO

1.- ORGANIZACIÓN DEL PUERTO

2.- INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

3.- CRUCEROS DE TURISMO

4.- BARCOS CON HISTORIA

4.1.- La Palma

4.2.- Jet-Foil

4.3.- Fast Ferry

4.4.- Queen Mary 2

4.5.- Nuestra Señora de La Luz

4.6.- Juan Sebastián Elcano

5.- CURIOSIDADES

5.1.- Cambulloneros

5.2.- Un barco encalla en el Parque Marítimo



1.- ORGANIZACIÓN DEL PUERTO

- La **gestión administrativa** del Puerto la llevó el Cabildo, desde 1526 hasta 1748, hasta que las Ordenanzas Generales rigieron que debería construirse a costa de los arbitrios locales, motivo por el cual se creó el Real Consulado de Mar y Tierra de Canarias. En 1821, este cometido pasó a la Junta de Comercio hasta que, en 1852, al ser considerado Puerto de Interés General, el Ministerio de Obras Públicas se hizo cargo de su construcción, conservación, recaudación, explotación y administración.

La Junta de Obras del Puerto, constituida en Santa Cruz de Tenerife el 29 de noviembre de 1907, se denomina, desde el 24 de noviembre de 1992, Autoridad Portuaria, es decir, entidad de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio independiente de los del Estado con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

- La **Capitanía Marítima**, encargada de la ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo, con la colaboración de las unidades de Salvamento Marítimo (remolcador, helicóptero, lancha salvamar, etc.) y el Centro de Control de Tráfico Marítimo (torre de control, oficinas y helipuerto), fue creada por la Ley de Puertos de 1992.

La figura de los Capitanes de Puerto, personas con conocimientos cabales en la dirección de entradas y salidas de buques y de las maniobras ocurrentes en el atraque, existen desde la implantación de la Administración de Marina en 1714.

- La **señalización y otras ayudas a la navegación** que sirven para la aproximación y acceso de los buques al puerto, así como su balizamiento interior, se vienen utilizando desde el primer Plan de Alumbrado Marítimo de 1847 y fueron renovadas por el Plan de Señales Marítimas de 1984.

- La **vigilancia, seguridad y policía** dentro de las instalaciones portuarias la llevan a cabo los Guardamuelles, la Guardia Civil y la Policía de Frontera.

- Los Guardamuelles son los encargados del control y vigilancia de personas y vehículos; de supervisar la entrada-salida de las mercancías y la superficie que éstas ocupan sobre el muelle o bajo tinglado; de la apertura, cierre y custodia de los edificios públicos.
- La Guardia Civil es la encargada del análisis y la investigación fiscal, encaminadas a evitar el fraude y el contrabando; del control de personas y embarcaciones; de la vigilancia de costas para prevenir el tráfico de drogas; de la inmigración irregular.
- La Policía de Frontera controla los pasaportes de pasajeros de terceros países.

- El **practicaje** para mantener la seguridad en el Puerto lo viene realizando, desde el s.XVIII, la figura del Piloto Mayor de Tenerife. En la actualidad, el Práctico es quien presta asesoramiento a bordo de los buques con el fin de facilitar las maniobras de entrada y salida del Puerto.

- El **remolque** es la operación de ayuda que los remolcadores realizan a los buques en las maniobras de seguimiento, atraque y desatraque.

- El **amarre** es la operación de ayuda a los buques en el atraque y consiste en recoger los cabos, portarlos y fijarlos en los Noray.

- Las **embarcaciones de servicio** se vienen utilizando, desde principios del s.XIX, para transportar a los pasajeros desde los barcos fondeados hasta los históricos desembarcaderos (Los Plattillos, La Marquesina, muelle Norte...).



- Las **estaciones marítimas** son los lugares donde se organizan los embarques y desembarques de los pasajeros.
 - La del muelle de Ribera, inaugurada en 1950 y remodelada en 1994, forma parte del complejo denominado Puerto-Ciudad.
 - La del muelle Norte, o del Jet Foil, fue inaugurada en 1991.
 - La Estación Terminal Internacional de Cruceros y la Estación Marítima para Ferries se están construyendo en el muelle de Enlace. Ya se está utilizando la zona destinada al preembarque y movimiento de automóviles y pasajeros.
- Los **Estibadores** son los equipos de trabajo cualificados para atender las labores de carga-descarga (estiba-desestiba) de los buques, así como las labores de recepción y entrega de todo tipo de carga depositada en los muelles y terminales de contenedores.

Desde 1986 la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba (SETIFE) tiene la función de asegurar, contratar y proponer a las empresas estibadoras los trabajadores que sean necesarios para el desarrollo de las tareas que no puedan ser cubiertas por el personal de las propias empresas.
- Las **grúas** son las máquinas utilizadas en los muelles para la carga y descarga de las mercancías. Desde que se colocó el primer pescante en 1821, y según han ido avanzando los medios técnicos, se han instalado: grúas de vapor, fijas y móviles; autopropulsadas por gasoil; de pórtico eléctrica; Portainer y Transtainer.
- La **Inspección** Fitopatológica de los productos animales y vegetales que llegan o salen del puerto la lleva a cabo el SOIVRE. Su misión consiste en comprobar, desde el punto de vista comercial, las importaciones-exportaciones agrícolas.
- La **Real Aduana** construida en 1742 para fiscalizar las mercancías que entraban y salían de La Caleta de Blas Díaz fue destruida por un incendio en 1784. La nueva edificación que se levantó en su lugar permaneció en pie hasta que fue derruida en 1940 para construir el palacio de Correos y Telégrafos.

La Sección de Vigilancia Fiscal, donde en la actualidad se presenta la documentación que justifica el pago de los impuestos del IGIC y del APIM, está situada en la salida del muelle.

Dada la complejidad de la normativa arancelaria, una misma mercancía puede estar sujeta a la Tarifa Exterior Comunitaria, al Arbitrio de Entrada de Mercancías, al Impuesto General Indirecto Canario, al Recargo Especial para Comerciantes Minoristas y a la Tarifa Especial.
- Los **Agentes de Aduanas** son los profesionales del comercio exterior que asesoran convenientemente a los sujetos pasivos a "levantar" del muelle las mercancías sujetas a los tributos derivados del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.
- El **Consignatario de buques** es el agente que, como representante del Armador o Naviero, interviene de mediador entre el usuario, el transportista y la Autoridad Portuaria.
- El **provisionista de buques** es el encargado de suministrarle provisiones y pertrechos.
- Los **depósitos comerciales**, francos o aduaneros, son los utilizados para el almacenamiento temporal de las mercancías.
- La **aguada** a los navíos anclados en el puerto ha sido una preocupación constante de las autoridades portuarias; por eso, en 1813, colocaron caños de madera para llevarle el agua a los bar-



cos desde la Pila del Muelle. Cien años más tarde, este servicio quedaría establecido oficialmente al instalarse una tubería metálica a lo largo del muelle Sur.

Actualmente, la aguada puede realizarse por tierra (arquetas en todos los muelles) o en fondeo (barcos aljibes).

- El **carboneo** convirtió a la rada santacruzera, desde 1860 hasta 1926, en una estación carbonea de primer orden mundial abastecida desde Cardiff, Gran Bretaña.
- El **Bunkering** o suministro de combustible líquido a los buques fondeados lo realizan los barcos cisternas que se surten de las distintas factorías instaladas en las proximidades de las instalaciones portuarias.
- La **Recepción de desechos líquidos y sólidos** de los barcos lo retiran los camiones-cubas dotados de equipos de bombeo y lo llevan a las estaciones depuradoras correspondientes.
- Los **Astilleros** estuvieron situados, desde la conquista, en la actual avenida Francisco La Roche, también conocida como Avda. de Anaga. En ellos, los carpinteros de ribera construyeron embarcaciones de pesca, botes caleteros, gabarras carboneras, goletas, balandras, remolcadores y barcos fruteros de cabotaje.

En la actualidad sólo existe el Astillero Tenerife y el Astillero Flotante.

- Las **Terminales de Contenedores** son grandes explanadas dotadas de la maquinaria más moderna que permiten la maniobrabilidad y mecanización de las operaciones portuarias con el fin de recoger, almacenar y distribuir los diferentes tipos de TEUS.

En la actualidad existen las terminales de CAPSA, en la dársena del Este y muelle del Bufadero, y La Candelaria, en la dársena de Los Llanos.



Autoridad Portuaria en Santa Cruz de Tenerife

2.- INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El primer Adelantado, Alonso Fernández de Lugo, eligió (3 de Mayo de 1494) para el desembarco de sus tropas, la Caleta de Negros, actual Parque Marítimo; puerto Caballos, hoy muelle de la Hondura; y la playa de Añazo, aledaños del Cabildo Insular.

Para conmemorar esta fundación, oficiaron una misa en la playa de Añazo y, a partir de ese momento, aquella ribera se llamó PUERTO DE SANTA CRUZ en alusión al madero cruciforme que traían consigo.

Superada la fase de la conquista comenzó la organización socio-económica y, 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 construcción de un muelle donde pudiesen embarcar y desembarcar las lanchas.

El primer muelle se realizó (1502) aprovechando la laja que formaba la caleta de Fernando Castro. Cuatro años más tarde ya se le denominaba Puerto Real y, veinte años después, Puerto Principal.

A partir de 1548 empezó a fabricarse un rudimentario muelle de piedra y madera que tenía que repararse periódicamente hasta que fue destruido en el temporal del año 1600. Para reanudar el comercio se utilizó entonces la caleta de Blas Díaz, conocida más tarde como la caleta de la Aduana (solar que ocupa el Cabildo Insular). Las obras del nuevo Muelle, aprobado por las Cortes en 1750, hizo que, en 1822, pasara a denominarse Puerto y Depósito de Primera Categoría y, treinta años más tarde, Puerto de Interés General.

Al ver el continuo desarrollo que iba tomando el Puerto en el comercio y la navegación, en 1921 se trazaron las bases para su construcción definitiva; es decir, cuatro dársenas, el muelle de la Hondura y el fondeadero.

La **dársena de Anaga** está formada por los muelles: Sur, Norte, Ribera, de Enlace y el Pantalán para ferries.

- En el muelle Sur es donde atracan los cruceros de turismo.
- En el muelle Norte estuvieron operando (1980-2005) los Jet Foil de Trasmediterránea.
- En el muelle de Ribera realizan sus operaciones los buques de pasaje, fruteros y de mercancías en general (bobinas de papel, tabaco, madera, atados de hierro...). En su explanada se encuentra la Estación Marítima, los tinglados, los depósitos de mercancías, los almacenes frigoríficos, etc. Esta zona es sede de distintos organismos relacionados con el Puerto: Autoridad Portuaria, Policía de Fronteras, Guardia Civil, Policía del Puerto, Asociación de cosecheros exportadores de tomates (ACETO), Inspección de mercancías (FITO, SOIVRE), etc.
- En el muelle de Enlace se encuentra la base interinsular de pasaje y tráfico ro-ro de la Naviera Armas y existe un gran aparcamiento para los vehículos y plataformas que van a embarcar.

- El Pantalán para el atraque de los ferries en una plataforma de 200 metros de largo y 25 metros de ancho que en su día contará con una pasarela para pasajeros.

La **dársena del Este** está formada por el dique del Este, el muelle de Contenedores y el de Bufadero.

- En el dique del Este, los tanqueros y barcazas realizan sus operaciones de suministro de combustible a buques; los barcos mineraleros desembarcan el Clinker para la fábrica de cemento; los barcos cementeros trasladan el mineral hasta los silos; los barcos graneleros sólidos, ayudados por las chuponas, efectúan la descarga de cereales (trigo, maíz, soja); los barcos graneleros líquidos nos dejan productos químicos (sosa cáustica, ácido nítrico, ácido clorhídrico...) aceite, vino, etc...



- El muelle de Contenedores y de Bufadero son dos grandes explanadas donde atracan, almacenan y distribuyen los TEUS las terminales públicas de CAPSA, empresa especializada en la carga, descarga y transbordo de contenedores. Entre ambas se encuentra el Astillero Tenerife.

Actualmente (2005) se está realizando una ampliación de las terminales de contenedores con el fin de ganar 90.000 metros de superficie y una nueva línea de atraque de 312 metros con un calado de 16 metros.

La **dársena Pesquera** está destinada a la carga, tránsito y manipulación de pescado fresco o congelado y carne congelada o refrigerada. Está dotada de lonja, cámaras frigoríficas o de conservación (-20°C), túneles de congelación (-40°C), fábrica de hielo, etc.

En su interior se encuentra la Marina Tenerife donde atracan las embarcaciones deportivas.

Posee almacenes de repuestos para buques, talleres de reparaciones navales, carpinterías de ribera, etc. Su explanada está creciendo vertiginosamente con el fin de lograr solares para la Zona Especial Canaria (ZEC).

La **dársena de Los LLanos** está formada por un dique-muelle y un muelle de ribera.

- En el dique-muelle se encuentra el dique flotante de los Astilleros y la terminal de áridos (arena de El Aiún).

- El muelle de Ribera tiene dos alineaciones separadas por el barranco de Santos; en la primera encontramos el puerto deportivo Marina del Atlántico y en la segunda, la terminal de contenedores La Candelaria, almacenes y oficinas.

El **Fondeadero**, desde Santa María del Mar hasta Igueste de San Andrés, es donde los barcos realizan sus escalas técnicas para efectuar el suministro de combustible (bunkering), cambio de tripulaciones, reparaciones de limpieza a flote, revisiones, avituallamiento de pertrechos, agua y víveres, etc.



Muelle de Santa Cruz a principios del s.XVIII
Medía 150 varas (124,5 metros)



3.- CRUCEROS DE TURISMO

A partir de 1880 las actividades portuarias se consolidaron con el auge del turismo ya que los trasatlánticos, impulsados por la expansión imperialista europea, comenzaron una nueva industria que potenciaría a las Islas en gran medida.

Favorecería este desarrollo la condición de Puerto Franco, el auge de la navegación a vapor y el nuevo papel asignado a la Isla como estación de carboneo internacional; así como, las cualidades sanitarias del clima, el interés científico de la flora, el paisaje y las costumbres; la edición de guías turísticas para forasteros, los libros de viajes y los artículos aparecidos en la prensa europea.

Para potenciar la llegada de cruceros de turismo, el Cabildo Insular de Tenerife se encargó, a partir de 1927, de fomentar nuestras bellezas naturales y realizar propagandas en los mercados europeos. Desde 1993, la Autoridad Portuaria es la que promociona esta actividad comercial en las ferias internacionales de cruceros de turismo donde se dan cita los principales armadores y tour-operadores.

El pionero de los barcos de turismo fue el *Lusitania*, en su viaje inaugural de Londres al Caribe en 1889. El primer caso de turismo en grupo tuvo lugar en 1907, con el viaje inaugural del *Ile de France*; las excursiones que se programaron para sus 103 pasajeros hubo que realizarlas en tranvía y en diligencias de caballos.

Durante la I y II Guerra Mundial los trasatlánticos dejaron sus servicios de paz y fueron artillados para la lucha. Finalizada la contienda las navieras británicas y alemanas volvieron a renovar sus escalas.

En la década 1970-80 la subida de los precios del petróleo provocó un fuerte impacto en el transporte marítimo hasta que la estrategia comercial de emitir por televisión la serie "Vacaciones en el mar", a bordo del *Pacific Princess*, hizo que el sector se fortaleciera de tal manera que los buques de turismo volvieron a tomar el auge de épocas anteriores.

El Puerto batió un récord histórico, 23 de diciembre de 2000, al estar seis cruceros de turismo atracados en la dársena de Anaga con 6.650 pasajeros y 2.500 tripulantes.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife siempre ha disfrutado de un tráfico de embarcaciones deportivas procedentes de los países europeos en la ruta hacia o desde América cuyos tripulantes hacen escala para descansar, realizar reparaciones, tomar pertrechos, avituallarse, etc. Desde 1996, en los meses de invierno, embarcaciones de este tipo vienen realizando atractivos cruceros semanales combinando el viaje turístico con la instrucción marinera.

Desde 1995, Tenerife está considerado **Puerto Base de Cruceros de Turismo** de invierno con la opción combinada de avión más barco.



El nuevo Arcadia en su viaje inaugural (13-05-2005).

4.- BARCOS CON HISTORIA

4.1.- La Palma

El vapor correo *La Palma* fue construido en los astilleros británicos, en abril de 1912, para la Compañía de Vapores Interinsulares Canarios. Llegó al Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el 5 de mayo, para cubrir el tráfico marítimo interinsular. En 1930 pasó a pertenecer a la Compañía Transmediterránea, junto con sus gemelos *Viera y Clavijo* y *León y Castillo*.

En 1950, al encargado de comunicar las islas periódicamente, transportando pasajeros, mercancías, ganado y noticias del exterior, se le sustituyó el carbón por el combustible líquido, se le mejoraron algunos camarotes con baños y duchas, ya que en origen sólo se disponía de unos armarios con palanganas y jarras para agua. En 1963 se cerró la cubierta, se le pusieron 57 asientos y se compartimentó la tercera clase en camarotes con tres, cuatro y seis literas.

El último superviviente de los buques de vapor, estuvo en activo por espacio de 64 años, es decir, hasta marzo de 1976. Retirado del servicio, permaneció amarrado en el puerto de Las Palmas hasta que fue comprado por la familia Flick, en dos millones de pesetas (12.000 euros), con el fin de instalar un restaurante flotante. Ante los problemas legales para su montaje, se lo ofertaron a distintos organismos e instituciones antes de venderlo para desguace.

Adquirido por el Cabildo tinerfeño para transformarlo en Museo de la Navegación de Canarias, según acuerdo plenario del 12 de febrero de 1986, en la mañana del 13 de marzo, en medio de una gran expectación, arribó a Santa Cruz de Tenerife. Al día siguiente fue puesto en seco en los Astilleros de Nuvasa.

En 1990, fue acondicionado para la película *Guarapo*, de los hermanos Ríos, relativa a la historia de la emigración Canaria.

El 19 de septiembre de 2003, el Cabildo de Tenerife y la Asociación Pro-Restauración y Conservación del Correillo La Palma, constituyeron una fundación que se encargará de reparar y gestionar este emblemático buque con gran valor histórico, científico y sentimental.

En 2007, Navegará entre las Isla como un Museo dotado de acogedores salones con biblioteca y archivos, espacios cibernéticos, cafetería y restaurante. En definitiva será una fuente de recuerdos de nuestra historia marítima.



Vapor correo *La Palma*

Características técnicas

Eslora: 67,10 m.

Potencia: 700 C.V.

Manga: 9,53 m.

Velocidad: 11 nudos

Calado: 3,10 m.

Pasajeros: 196



4.2.- Jet-Foil

El primer Jet-Foil, *Princesa Voladora*, realizó el viaje de pruebas entre Las Palmas y Tenerife el 27 de julio de 1980; al año siguiente fue sustituido por el *Princesa Guayarma*.

Con la incorporación del *Princesa Guacimara*, el 16 de enero de 1982, se estableció el primer puente marítimo rápido entre las dos capitales "de centro a centro, sin rodeos". Diez años más tarde, las citadas naves fueron sustituidas por los Jet-Foil *Princesa Dácil* y *Princesa Teguisse*.

La página negra de los Jet-Foil la conforman los accidentes sufridos al colisionar contra cetáceos: el *Princesa Guayarma* (21-01-1984 y 4-07-1991) en el que hubo varios heridos; y el *Princesa Teguisse* (29-02-1992) en que resultó muerto un pasajero y hubo veinte heridos de diversa consideración.

Debido a estos accidentes se le instaló un Wale Detecting Apparatus (WDA), un sistema parecido a una radar de superficie que al realizar un barrido por babor y estribor a una velocidad de 30 mili-segundos capta la presencia de cualquier objeto sumergido que aparezca en la proa del buque a una distancia de 500 metros.

El Jet-Foil recuerda un avión, a los treinta nudos, todavía en la dársena o pista de despegue, el casco ya no roza el agua, sólo los "struts" de proa y popa lo mantienen sobre el nivel del mar. Cuando alcanza su velocidad de crucero (43 nudos), la quilla queda a 1,5 metros del agua. La sustentación está configurada por dos alas completamente sumergidas en configuración "canard", denominadas "foils", la delantera, en forma de delta y la trasera en forma rectangular.

La propulsión se consigue por dos turbinas de gas que desarrollan una potencia de 9.000 caballos de vapor en el despegue y 7.500 C.V. en velocidad de crucero. Estas turbinas, acopladas a dos cajas reductoras, accionan dos bombas de agua de alta velocidad generando, cada una, 90.000 litros de agua por minuto a una presión de 8,4 kilos por centímetro cuadrado. El consumo de la nave es de 41 kilos de combustible por milla navegada.

El factor que diferencia al Jet-Foil de las otras embarcaciones rápidas es su complejo y avanzado Automatic Control System, que garantiza una navegación de alta velocidad con un control de la estabilidad logrando una comodidad desconocida hasta ahora en la navegación marítima.

Esta generación de buques de alta velocidad trasladó, en sus 25 años de historia en el Archipiélago, a más de cinco millones de personas. El 31 de julio de 2005 fueron retirados.



Jet Foil Princesa Dácil

Características técnicas

Eslora: 27,40 m.
Puntal: 2,59 m.

Propulsión: 2 Turbinas de gas
Velocidad: 43 nudos

Manga: 8,53 m.
Calado: 1,53 m.

Potencia: 7.600 C.V.
Pasajeros: 286



4.3.- Fast Ferry

Los Fast Ferry Wavepiercing Catamaran, *Bencomo*, *Bentago* y *Bonanza Express* de Fred Olsen Line, comenzaron a unir los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Agaete, el 22 de marzo de 1999.

Durante la hora que dura la travesía, aseguran un total confort a los pasajeros al estar dotados de estabilizadores, dos a proa y dos a popa.

Con la incorporación de las embarcaciones más modernas del mundo en su especialidad, comienza una nueva etapa en la historia de las comunicaciones marítimas Canarias pues con su rapidez y el elevado número de frecuencias diarias han conseguido una mayor capacidad de transporte entre las Islas tanto en tráfico de pasajeros como de mercancías.

El Nuevo *Benchijigua Express*, la embarcación multicasco, mayor y más moderna del mundo, llegó al puerto de Santa Cruz de Tenerife, el 29 de abril de 2005, después de 17 días de navegación desde el puerto de Perth (Australia), donde fue construido íntegramente de aluminio.

El primer barco trimaran, con dos cascos laterales y uno central, y la quilla retráctil en forma de T invertida, tiene un 40 por ciento más de estabilidad que los otros buques debido a sus tres puntos de contacto con la superficie del agua.

El puente de mando está equipado con la última tecnología. Las cámaras de visión logran que la maniobra de atraque se pueda realizar sin que el práctico o el oficial navegante salgan fuera. El clásico timón ha sido sustituido por un mando ergonómico, similar al que se utiliza en los videojuegos. Las cámaras de visión nocturna pueden localizar, con la consiguiente anticipación, objetos pequeños en la oscuridad (pateras, chalupas, etc.)



Trimaran Benchijigua Express

Características técnicas

Eslora: 126,65 m.
Calado: 4,00 m.

Propulsión: 4 motores
Velocidad: 42 nudos.

Manga: 30,40 m.
Coches: 341

Potencia: 8.200 Kw. c/u
Pasajeros: 1.350



4.4.- Queen Mary 2

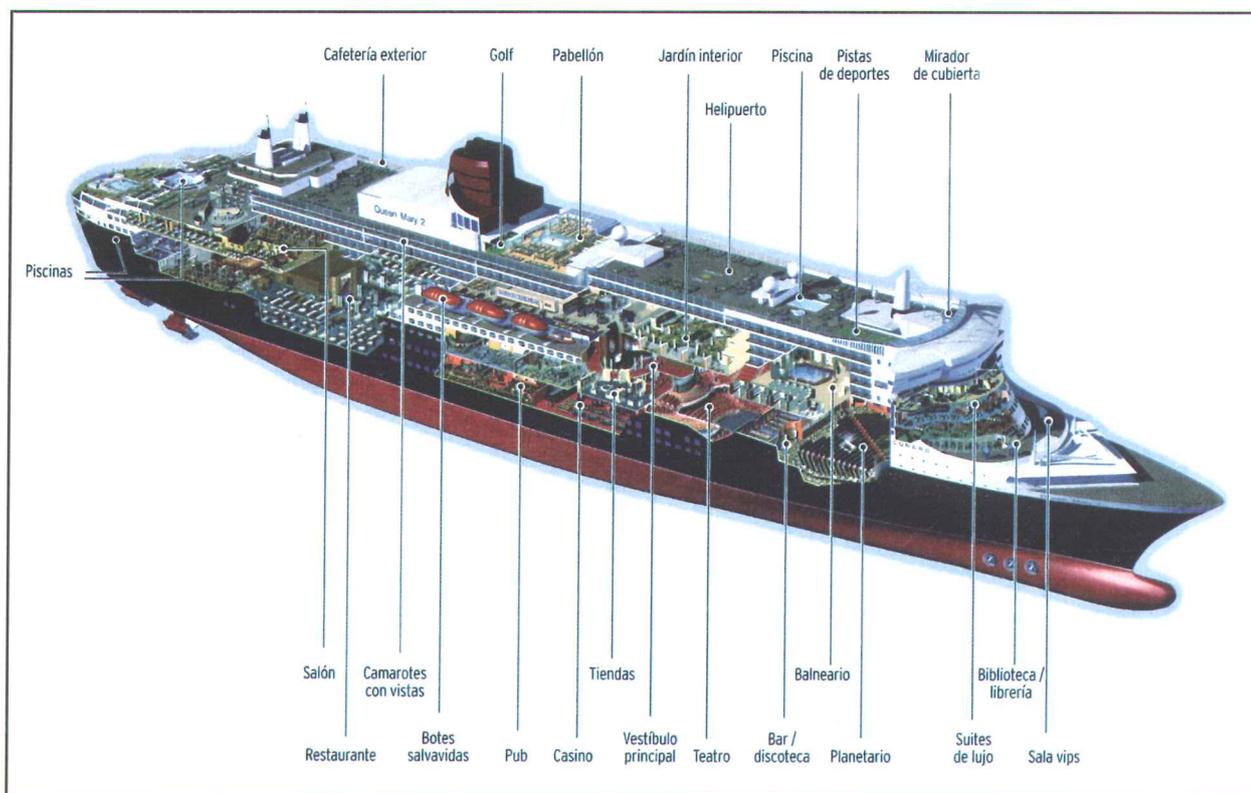
El *Queen Mary 2* estuvo en Tenerife, el 16 de enero de 2004, en el viaje inaugural de la línea regular de pasajeros entre Southampton y Nueva York, siguiendo así una tradición que se remonta a 1840, año en que el *Britannia* inició este servicio.

La llegada del trasatlántico, acompañada de una gran campaña televisiva, hizo que la afluencia de visitantes a los alrededores de la zona portuaria colapsara, durante todo el día, el tráfico rodado de entrada a la ciudad y el de las autopistas del Norte y del Sur de la isla.

El mayor trasatlántico del mundo cuenta con 37 ascensores para desplazarse por sus 17 cubiertas y para acceder a los 1.310 camarotes distribuidos desde la cuarta hasta la duodécima cubierta.

El nuevo coloso de los buques de cruceros funciona como una auténtica ciudad de ocio dado que dispone de 30 salones, el principal "Queen's Room" tiene capacidad para 1.100 pasajeros. Teatro con capacidad para 1300 plazas (Royal Court Theatre). Biblioteca con 8.000 volúmenes. Siete salas de ordenadores con capacidad para 227 usuarios. Planetario para 600 personas. Sala de mapas (Chart Room)...

Además, está dotado de cinco restaurantes y grills, el mayor con capacidad para 1.200 comensales y el más pequeño con 56 plazas. Un Pub inglés (Golden Lion). Un bar para menores de 17 años (X-Box Room). Discoteca de dos pisos. Centro de talasoterapia, gimnasio, sauna, de 25.000 metros cuadrados. Jardín de invierno (Winter Garden). Casino de juegos (Yacht Club), tres veces mayor que el de Santa Cruz de Tenerife. Salas de reuniones. Sala de fumadores (Smoking Room), con sesenta clases de puros diferentes. Guardería infantil (Nannies). Guardería de mascotas. Cinco piscinas. Solarium. Salones de belleza. Un hospital de 60 plazas con dos quirófanos. Galerías comerciales. Helipuerto...



Dependencias del Queen Mary 2

Características técnicas

Eslora: 345,03 m.	Propulsión: 4 Azípodos Rolls-Royce.	Manga: 41,00 m.	Potencia Motores: 150.000 C.V.
Puntal: 72,00 m.	Velocidad: 34 nudos (55 km/h).	Calado: 10,30 m.	Pasajeros: 2620. Tripulantes: 1.253.



4.5.- Nuestra Señora de La Luz

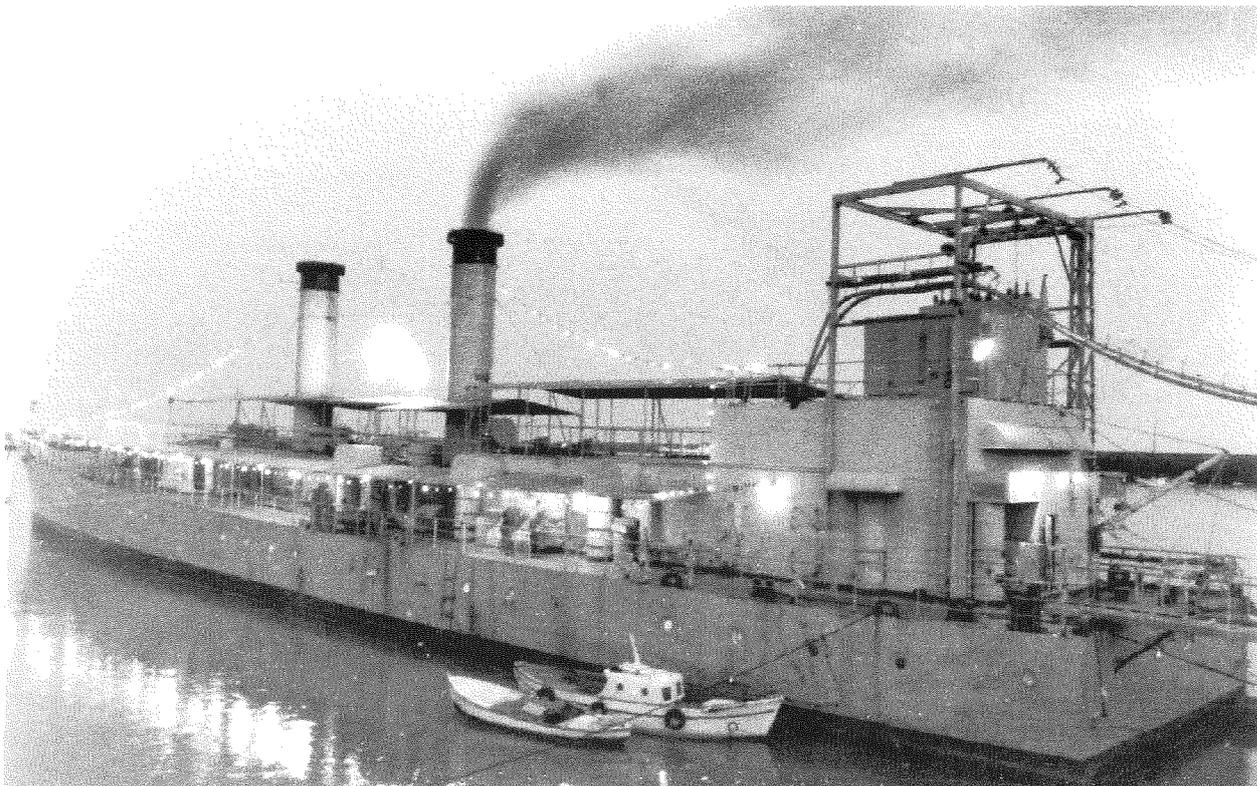
La Central Térmica Flotante *Nuestra Señora de La Luz* estuvo atracada, junto a la Farola y La Marquesina, durante la década 1962-1972 con el fin de ofrecer el treinta por ciento del total energético que necesitaba la isla de Tenerife.

El barco había sido un destructor de escolta americano, de propulsión eléctrica, de 76,27 metros de eslora y 11 metros de manga.

En 1953, fue comprado por la Empresa Nacional de Electricidad, S.A. para que el Instituto Nacional de Industria lo convirtiera en Central Térmica Flotante con una potencia total de 9.000 KW.

Con una plantilla de 61 personas, incluidas las de mantenimiento, el barco tenía las siguientes instalaciones:

- Calderas: Dos de vapor de fuel-oil, con 27.180 Kg/hora de capacidad.
- Sala de máquinas: Dos turboalternadores de 4.600 KW de potencia máxima de turbina, refrigerados por aire y agua; condensadores con 25.000 Kg./hora de capacidad; y evaporador de 1.580 litros/hora de capacidad.
- Equipo eléctrico a bordo: Instalaciones de alumbrado y fuerza; cuadro de mando y celdas de alta tensión; interruptores automáticos de los alternadores; transformador de 2,8/5,5 KW. y transformador de servicios auxiliares.
- Parque de transformación, situado en tierra: Transformador de 11.500 K.V.A. de potencia; interruptores de 60 KV y de 5,5 KV.
- Combustible: Siete tanques de almacenamiento de fuel-oil, con un total de 334.800 l. y dos tanques medidores, uno para cada caldera, con una capacidad de 74.400 l.
- Agua destilada: Nueve tanques con un total de 115.000 litros.
- Agua de refrigeración procedente del mar.
- Servicios generales: Despacho del Jefe; sala de visitas, laboratorios químicos; aseos y vestuario del personal; taller mecánico y almacenes.
- Extinción de incendios: Agua del mar y anhídrido carbónico.



Central Térmica Flotante *Nuestra Señora de La Luz*.



4.6.- Juan Sebastián Elcano

Los primeros alumnos de la escuela naval militar cursaban sus estudios en tierra y luego embarcaban por grupos en las diferentes unidades de la armada española.

El concepto de Buque-Escuela de Guardias Marinas, como unidad destinada a la instrucción de alumnos, comenzó en 1862 con la fragata *Esperanza*. Esta tradición la continuaron las corbetas *Villa de Bilbao*, *Santa María* y *Trinidad*.

La Escuela Naval Flotante de Aspirante de Marina, inaugurada en 1871 a bordo de la fragata *Asturias*, la continuarían las fragatas *Blanca*, *Carmen* y *Almansa*, entre 1874 y 1888, la fragata *Nautilus*, a partir de 1889, y el *Juan Sebastián Elcano* desde 1928 hasta nuestros días.

El *Juan Sebastián Elcano*, el buque escuela más antiguo del mundo, de 94,10 m de eslora y 7,3 m de calado, es un bergantín-goleta de 4 palos, cruzado el trinquete, que apareja 20 velas con una superficie total de 3.153 metros cuadrados.

Arribó a Santa Cruz de Tenerife, el 8 de junio de 1928, en su primer crucero de adiestramiento de su tripulación y en abril de 1929, en el transcurso de su primer crucero de instrucción oficial, camino de América.

A lo largo de su carrera ha repetido 51 escalas, logrando de esta manera que Tenerife sea el tercer puerto más visitado por el buque.

Por ello, cuando celebraba sus bodas de oro, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife acordó concederle la Medalla de Oro de la Ciudad y ponerle su nombre a una de sus calles.

En el buque escuela reciben formación los futuros oficiales de la Armada española cuando cursan el cuarto de carrera. Durante el segundo semestre reciben formación marinera, cultural, social y humana, mientras estudian las asignaturas de navegación astronómica, geografía física y humana, humanidades, inglés y maniobras navales.

En el 58 crucero de instrucción (1987) figuraba entre los caballeros guardamarinas el Príncipe de Asturias, Felipe de Borbón. En su 76 crucero de instrucción (2005), 35 mujeres formaban parte de los 240 tripulantes de los que quince era Canarios.

A lo largo de su historia ha realizado 5 viajes de circunnavegación al globo. Participo en la Gran Regata Colón 92, en compañía de otros 210 veleros de todas las nacionalidades.



Buque-Escuela *Juan Sebastián Elcano*. Año 2000



5.- CURIOSIDADES

5.1.- Cambulloneros

El cambullonero era un personaje típico de los muelles dedicado a realizar el trueque de mercancías en los barcos.

La voz cambullón procede de la expresión inglesa "come buy-on" (puede comprar dentro); cartel que se colocaba en el portalón de los barcos, invitándoles a subir a bordo para adquirir o intercambiar las mercancías.

Las primeras referencias a esta actividad se remontan a 1842, cuando se les obligaba a tener una tarjeta de identificación y listas de precios en varios idiomas. Sin embargo, sería a finales del s.XIX, con la expansión de la actividad portuaria ligada a la nueva era imperialista en África y América latina, cuando este personaje adquiere todo su dinamismo.

Durante la Guerra Civil su actividad quedó paralizada; sin embargo, durante la posguerra y la II Guerra Mundial fue un tipo popular e imprescindible intermediario entre la bodega de los barcos extranjeros y la demanda del mercado local.

Los cambulloneros se organizaban en grupos denominados "compañías", integrados por el dueño del bote, el cual poseía la autorización para subir a bordo, los vendedores o "tratistas" y los chicos encargados del cuidado de la chalana.

Instalaban el tenderete de la mercancía a bordo de los barcos fondeados (manteles canarios, tabacos, frutas, pájaros canarios, etc.) intercambiándolos por dinero o manufacturas foráneas (máquinas de escribir, tabaco, medicinas, etc.). Más tarde, cuando el muelle Sur estuvo terminado, esta operación se realizaba a pie de barco (foto).

Los años comprendidos entre 1940 y 1950 constituyeron su época dorada, potenciada incluso por las autoridades insulares como único medio de conseguir ciertos productos: medicinas (penicilina, terramicina, etc.) y alimentos de primera necesidad (aceite, harina, arroz, legumbres, café, chocolate, etc.).



Durante la década 1970-1980, tras el cierre del Canal de Suez, estos comerciantes comenzaron a vivir otra época de bonanza, etapa que no obstante marcaría el principio del fin de esta actividad.

Multitud de anécdotas y curiosidades sobre el cambullón se encuentran recogidas en la literatura popular canaria. Pájaros trigueros pintados con azafrán para simular que eran pájaros canarios, etc.

Para poderse entender con los extranjeros hicieron suyo un idioma llamado "pichinglis", producto de la escucha constante del idioma inglés, según les sonaba fonéticamente: Moni (Money) Dinero. Guanijay (John Haig) Whisky. Queque (Cake) Bizcochón. Guachiman (Watchman) Vigilante. Tique (Ticket) Billete. Bistec (Beef-steak) Carne. Papas Autodate (Up to date). Papas Chingua (King Edward). etc...

Cambulloneros ofreciendo sus productos



5.2.- Un barco encalla en el Parque Marítimo

El jueves 30 de Abril de 1998, a las 05:55 de la mañana, el buque portacontenedores *Nenúfar Uno* de la Naviera Peninsular, alquilado a Nenufar Shipping, procedente de Las Palmas a descargar 91 Teus en la terminal de contenedores de la dársena del Este, del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, de ellos 30 vacíos, fue a encallar en la antigua playa de Regla, a sólo cuatro metros del Parque Marítimo, en el extremo opuesto de donde tenía que atracar

El barco, de 92,8 metros de eslora, 16,1 m. de manga, 6,5 m. de calado y 3.779 toneladas, era la última travesía que realizaba y se cree, por las declaraciones del vigilante del Parque, que los diez miembros de la tripulación se quedaron dormidos debido a que fue a los ocho minutos del impacto cuando encendieron las luces del puente y empezaron a asomarse por la borda. Ningún marino resultó herido.

Realizadas las investigaciones para ver la situación del barco y los cálculos para determinar la hora del reflotamiento se observó que estaba varado de plano, sin averías en el casco, con la mayor parte de la quilla encima de la arena, la popa dentro del agua y que los contenedores no se habían desplazado.

Después de varios intentos para ponerlo a flote hubo que esperar a la marea de las tres de la madrugada, cuando la turbina de proa estaba cubierta por el agua, para que el barco fuese arrastrado al mar por el remolcador de salvamento Punta Salinas, ayudado por los cuatro remolcadores del Puerto.

Curiosamente no era la primera vez que un hecho como éste ocurría en nuestro Puerto, pues cuando el barco danés *Kirsten Bech* viajaba desde Las Palmas a Tenerife, cargado de cebollas, la tripulación le puso el piloto automático y se fue a dar de bruces contra la escollera de la dársena pesquera.



Nenúfar Uno, encallado en el Parque Marítimo de S/C de Tfe