

# FONDEADEROS DE LOS PUERTOS DE “LAS PALMAS Y LA LUZ”

Officially known as the “Port of La Luz and Las Palmas” it continues to grow as a Port of many facets with a great potential.

(*Publicación marítima internac., 1973*)



Vista general de todas las últimas obras 1983. Cuatro supertanques amarrados en espera de órdenes

Es para mí gran satisfacción contribuir con mi modesto trabajo en un número extraordinario de la revista “Aguayro” prestigiosa publicación que tanto representa hoy en la vida cultural de nuestras Islas Canarias.

Muy crítico es el momento económico por el que atraviesa la Región Canaria: pueden aún ser sus puertos mayores autónomos, pilares básicos de nuestro desarrollo. **Precisamos que el Puerto siga siendo un presente con futuro.**

Ahora, en 1983, se cumplen los cien años de nuestro querido “puerto de La Luz”. Creo sinceramente que todo lo que aporte un mejor conocimiento del mismo a los habitantes de las Islas será urgente y necesario. He aquí la utilidad de publicar estos trabajos.

Nuestro Archipiélago canario fue, por su situación atlántica, punto de apoyo idóneo en las rutas transoceánicas desde la era de los descubrimientos después de la vela, el carbón y, ahora, también con el desarrollo espectacular de la moderna navegación especializada.

Hagamos algo de historia: Las Palmas ahora se vuelve hacia el mar y los barcos, en sus grandes avenidas. Muchos años fue una ciudad construida de espaldas al Atlántico, a la defensiva.

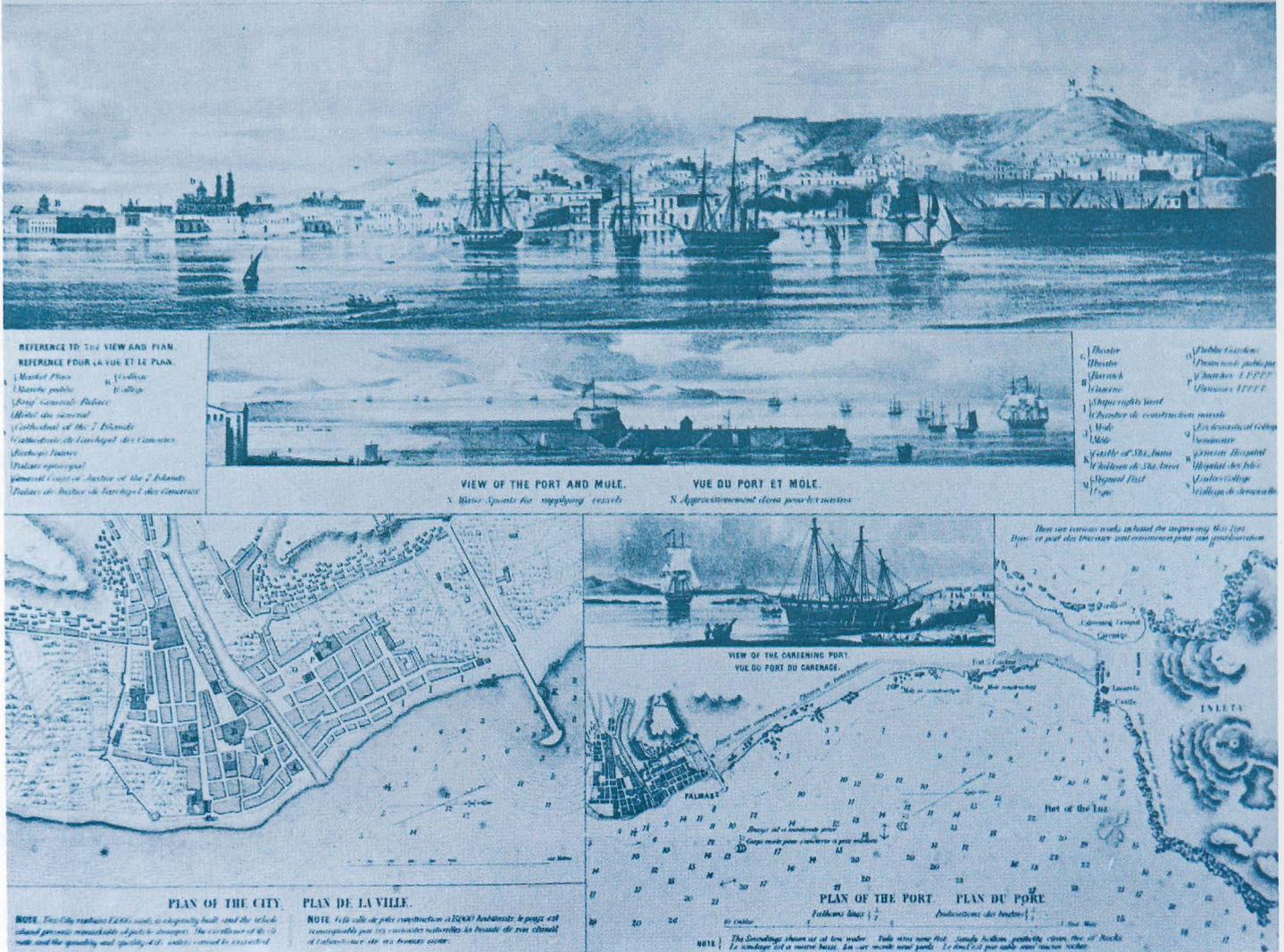
La evolución de nuestro litoral ciudadano en los últimos 150 años es evidente. Estudiemos cada 50 años cómo se han ido transformando las fisonomías de nuestros puertos de “Las Palmas” y “La Luz”.

Hemos seleccionado, para acompañar este artículo, fotos, grabados y cartas marinas que, por su escasa difusión, son muy interesantes para estudiar los cambios más significativos en la vida portuaria de la ciudad de Las Palmas. Desarrollo urbanístico, comercial y marítimo que, como todos observaremos, se hace más patente a partir de 1852 con el régimen de franquicias.

**PRIMER GRABADO:** Levantado en 1833 por el teniente de Navío Arlett de la Armada británica, que también, y en buques de vela, hizo cartografía de toda Canarias, con extraordinaria perfección para los métodos de la época.

Observamos en este curioso plano —véase 1.<sup>a</sup> carta dibujo— una ciudad de Las Palmas encerrada en sus murallas y

LAS PALMAS GRAND CANARY, CHIEF TOWN OF THE CANARY ISLANDS.  
 LAS PALMAS DE GRANDE CANARIE VILLE LA PLUS CONSIDERABLE DES ILES.



Primer Grabado. Carta náutica "Las Palmas", año 1840

que, a pesar de tener unos quince mil habitantes, conservaba un trazado igual al de Torriani en 1590. Se ve el antiguo muelle y fondeadero, defendido por sus fuertes, un día de calma con varios veleros fondeados —Caleta de San Telmo—. Se realizan operaciones con lanchones —vinos, granos, azúcar, pesca salada—. Año aproximado, 1840.

La situación de este puerto de Las Palmas era muy poco marinera, a barlovento con los alisios en verano, abierto a la mar de leva atlántica en invierno.

El "Gremio de Mareantes de San Telmo" y sus continuas luchas por abandonar el muelle de Las Palmas, y construir algo de puerto bien protegido, junto al Castillo de la Luz, irán logrando también que progresen algunas iniciativas, acordes con el gran deseo de los marinos.

El riachuelo Guinguada fue, en gran parte, la causa del sitio escogido para fundar Las Palmas. Muchos eran los días perdidos por los buques que, al no poder barquear —bandera negra en el mástil de tierra— se enmendaban de fondeadero o se ponían al abrigo de las Isletas.

Tres eran los fondeaderos conocidos —1800—, en la bahía de Las Pal-

mas,... "la mejor del archipiélago, por ser aplacerada y poderse fondear en ellos y abandonarla si carga el SE, viento el más temible por la mar que arbola y reina de Noviembre a Enero". Así decían los "derroteros".

Estos fondeaderos especiales, por su calidad de fondo, eran llamados: "Las Comedurias", "El Marisco" y "Los Plátanos".

El primero de ellos frente al Castillo de Santa Catalina (hoy Arsenal de la Base Naval) era el preferido. Muy molesto con brisas frescas, pero seguro, por ser de arena.

El fondeadero de "El Marisco" frecuentado aún en 1880 por pequeños buques de cabotaje por la proximidad al muelle de Las Palmas, se encontraba entre el muelle y la ermita de San Telmo.

Con las brisas frescas era preciso dejar este sitio, muy particularmente los buques fondeados entre 10 y 14 metros de agua. La calidad es en el fondo arena y cascajo, algo de coral y fango.

El fondeadero de "Los Plátanos" estaba comprendido entre "El Marisco" y el barranco Guinguada, se podía largar el ancla en toda su extensión desde los 25 a 40 metros sonda.

La estructura del fondo, arena, con

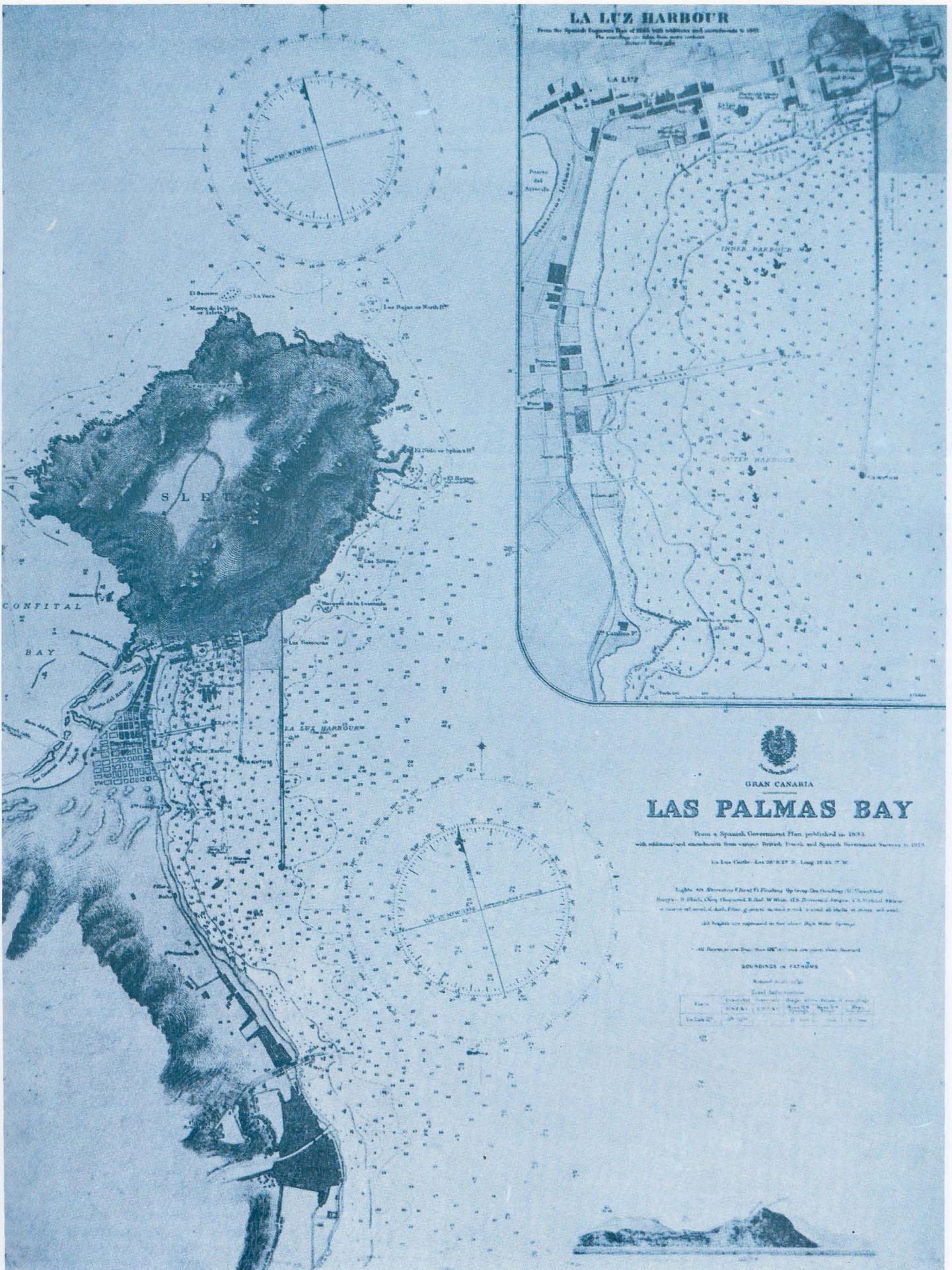
algunas piedras, cantos rodados y fango del barranco.

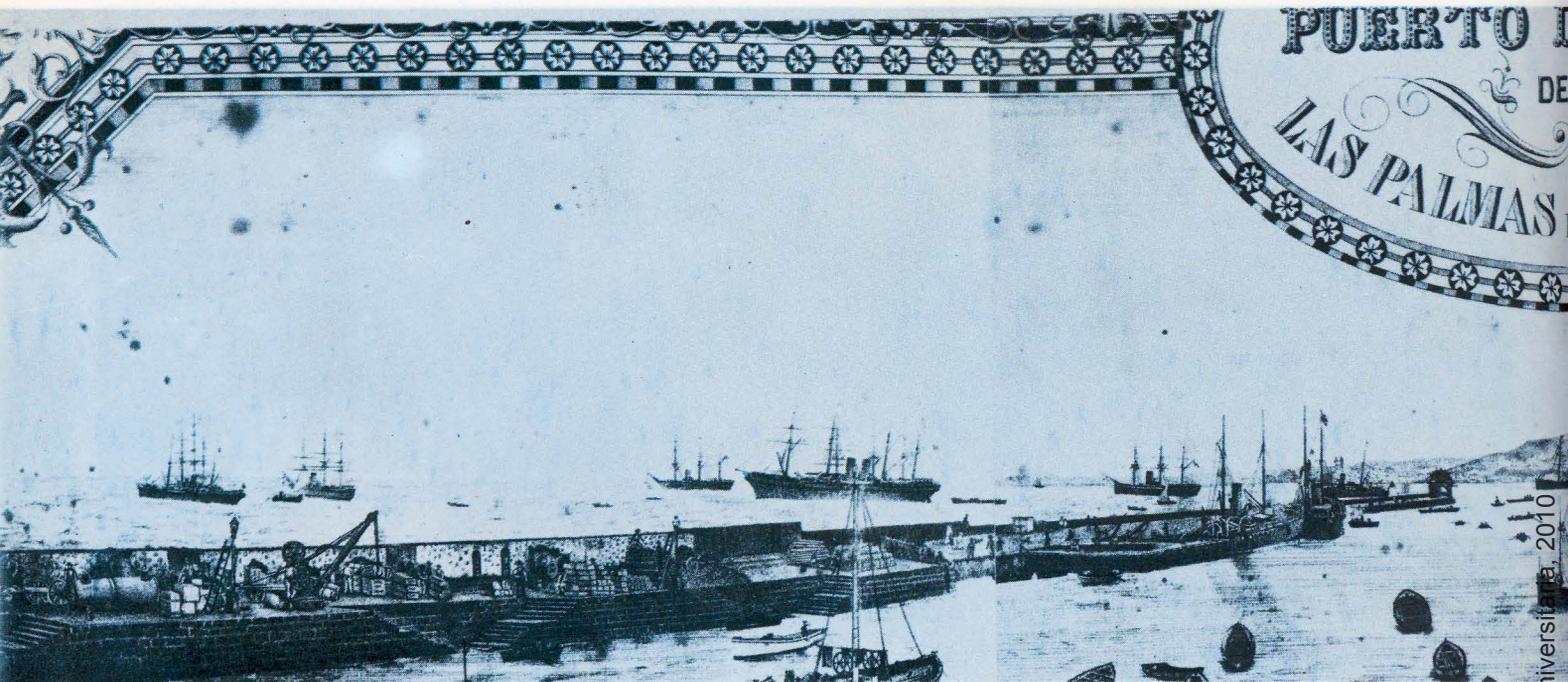
En estos tres fondeaderos podía un buque hacerse a la vela con SE "pues tiene la ventaja que este temible viento se anuncia anticipadamente. Los buques buscan hoy abrigo en el puerto de Refugio y cuando éste no existía en la Bahía del Confital"... (Así publicaba el derrotero, año 1903).

Pensamos que sería más ameno este trabajo entresacando algunos relatos de nuestro famoso "Diario de D. Antonio Betancourt", comerciante de Las Palmas en la calle de la Peregrina a fines del siglo XVIII.

Este curioso libro publicado por "El Museo Canario" fue extractado y comentado por D. Agustín Millares Cubas, y es de un gran interés para conocer la vida marítima y comercial de Las Palmas, entre enero de 1796 a octubre 1807.

Dice así: "...En este día 26 enero de 1796 se entró un fuerte mar de leva, que duró el 2 Febrero, y en este día se unió el mar del Puerto con el de la Resifia (Las Canteras), por cuya causa se dilató el embarque de la gente del Señor Obispo".





Dibujo plumilla del "Museo Canario". Año 1897. Numerosos buques de vela y vapor realizando operaciones en fondeaderos

"En el día **3 Febrero 1796** entró una fragata inglesa al puerto, haciendo mucha agua, que dicen estaba mediada, que hía para el Norte Merica".

"**12 Mayo 1797** aprisionó por enfrente de la carnicería una fragata inglesa que asomó por La Punta (La Isleta) al barco "San Caetano" que estaba barloventando frente a Las Palmas" (El 25 Junio 1797 Nelson ataca Tenerife).

"En este día **12 Julio Sábado noche de 1800** se entró un vergantín inglés en el fondeadero de "Las Comedurías" del puerto La Luz y se sacó dos barcos de la costa, el uno que llamaban "La Serena" y el otro "San Miguel" que estaba fornecido para irse a la Costa".

"**Enero de 1803** años. En este día 24, a la noche, hubo un gran reboso en el mar, de suerte que en las casas junto a S. Telmo, se entró la mar, que derribó algunas puertas y lonjas, y entró también por la calle de Triana, esquina Claver, Matula, y demás".

"En este día **9 Diciembre 1804** se entró un fuerte tiempo de abajo y hizo encallar un barco llamado "Sta. Rosa" de fletes, junto al Castillo San Fernando, el que asimismo se desfondó".

"En este día **21 Enero 1805**, se apareció una fragata con bandera americana la que vino por tierra de los barcos costeros, y echó 2 botes con gente armada, registraron barcos costeros fondeados y también el barco, que estaba cargando para la Bana de Domingo Gil que estaba fondeado frente al barranco con otro costero. Se alistaron los cañones de los castillos y sólo el Santa Isabel disparó un cañón a la fragata, a tiempo que iba larga y no hera menester".

Continúa así el "Diario de A. Be-tancourt":

"Nota de la Guerra":

"**23 Enero 1805** día de San Ildefonso se pregonó la Guerra en Canaria con el Inglés".

"En este día **3 de Mayo** día de la Santísima Cruz de **1805**, se presentaron por enfrente de Los Arenales y San Telmo 2 balandras y 1 goleta 1 bergantín. Echaron 4 botes enfrente al barranco. Les hizo fuego el reducto de la Carnicería, también 4 botes muy cerca del Castillo Sta. Ana o marisco de S. Telmo, y sólo se le hizo 1 tiro, se retiraron mar fuera y tomaron 1 barquito pesca fondeado".

(Para situarnos un poco en la historia, en Octubre de 1805 fue la batalla naval de Trafalgar).

"En este día **27 Octubre 1805** se presentó en la boca del barranco una corbeta inglesa, se mantuvo todo el día a la capa; a la tarde hecho 2 botes, 1 a Las Comedurías y se sacó el barco "San Rafael" que salía para la Costa. El otro bote fue a La Laja y se sacó un barco fondeado palmero, que había venido de la Costa con una buena pesquería de 15 caises de sal".

Terminamos estos relatos. He aquí la vida marinera de Las Palmas al empezar el siglo XIX, sin defensas importantes en la costa, y ningún buque de guerra español que pudiese intervenir contra los continuos ataques de navíos ingleses a los buques fondeados en la bahía de Las Palmas.

Observemos ahora el **SEGUNDO GRABADO**: Carta náutica inglesa levantada en **1893** según los últimos proyectos del Gobierno español, tiene sondas en brazos.

**Recuadro superior.** Puerto de la Luz y sus fondeaderos señalados con un ancla. Corresponde este trozo al magnífico dibujo del vestíbulo del Museo Canario "Vista del Puerto y sus operaciones año 1897" con numerosos buques fondeados.

**Parte inferior.** Vista general de la Bahía de Las Palmas. Presenta esta carta inglesa el desarrollo de Las Palmas y Puerto de la Luz desde 1900 hasta

1950, año en que se hizo la última corrección a esta edición.

Como dato curioso hemos señalado la situación exacta de algunos hechos marítimos de nuestra historia portuaria.

1.º.— Posición del naufragio del buque italiano "Sudamérica" que se encontraba fondeado y fue abordado por el "Francia" —13 septiembre 1892—. Numerosas víctimas reposan en el cementerio católico de Las Palmas.

2.º.— Buques extranjeros internados durante la II Guerra Mundial.

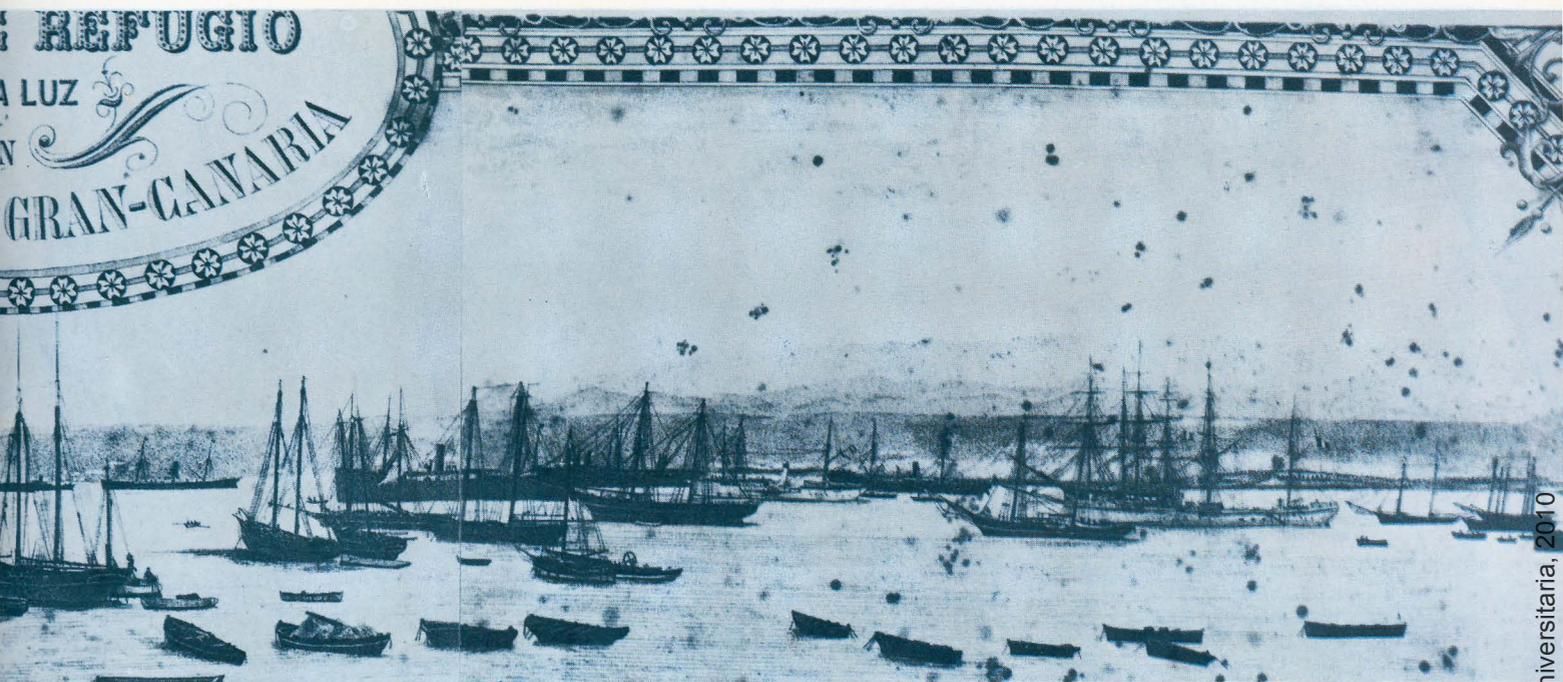
Alemán "Madrid" y 2 escadinavos fondeo interior, boyas. Alemán "Corrientes" frente al Metropol; donde fue atacado una noche, al parecer por un submarino —1940—.

Finalizamos a continuación con el **TERCER PLANO**. Carta náutica actual, última edición del Instituto Hidrográfico Español. Se encuentra al día, en los datos precisos para la navegación: balizamiento, obras portuarias, sondas y calidad de fondos. En ella hemos marcado la situación actual de las zonas de fondeo exterior. Son las más adecuadas y muy necesarias para el tráfico (bien señaladas).

**Zona Sur y Zona Norte.** Separadas ambas por el canal de acceso, ordenado por la Comandancia Militar de Marina, donde jamás debe fondearse, evitando así cualquier error en los buques que entran o salen, los días de intenso tráfico o poca visibilidad.

Tres son las precauciones a tomar en el área de fondeo o **Zona Sur**.

1.º.— No se debe fondear por dentro de la enfilación: "cono volcánico del Confital - faro verde Dique", ya que, después de las obras en la Avenida Marítima, las líneas cerca del litoral tienen más piedras, carecen de arena y sedimentos y, por efecto de la reflexión, han quedado más rocas al descubierto.



2º.— Que en esta **Zona Sur** se ha descubierto recientemente un bajo, o picacho de roca, peligroso para los grandes buques cargados, que no deben acercarse. Su sonda aproximada puede ser 21 a 25 metros, igual al calado de muchos supertanques; profundidad que puede disminuir con grandes mareas de leva.

La **Zona Norte** de fondeo marcada, queda bien definida Norte-Sur con el Roque de la Isleta y entre las sondas de 40 a 70 metros, como máxima, —según eslora del buque—.

Hay que tener siempre en cuenta no fondear al Este del faro verde del dique pues, además de cerrar el canal de entrada, descrito, podría caerse en una fosa submarina que rápidamente alcanza los 150 metros sonda. (Ver Plano y Foto de un "Supertanque" entrando por el canal y pasando rumbo al Oeste, por profundidades de 200 metros).

Muchos han sido los buques que han perdido las anclas en estas zonas, donde vemos termina más bruscamente la plataforma insular submarina. Recordamos como muy importantes: "supertanque" de la shell "**Marinula**" pierde las 2 anclas y cadenas completas, una noche hace años, en sondas próximas a 100 metros. "Bulk-carrier" español "**Luis Pereda**" sin práctico a bordo, perdió las 2 anclas y cadenas en la noche del 20 - III - 78. Todo ello supuso muchos millones de pérdidas.

Explicamos algo al lector, no profesional, sobre lo más elemental para fondear un buque.

El secreto para fondear bien grandes buques se deriva naturalmente de la vasta experiencia lograda con los barcos más pequeños. Hoy, además, se debe completar esta práctica con los estudios técnicos más recientes sobre el



Buque tanque reparando. Dársena Asticán





Muelle de Santa Catalina

comportamiento de navíos con más de 200.000 toneladas y en cualquier condición de carga.

—LO MAS IMPORTANTE—

**Al acercarnos a puerto:** una planificación hecha con suficiente antelación sobre la carta náutica, y el mejor rumbo de aproximación.

—DESPUES—

1.º— **Estudio** del fondeadero elegido, o que nos ha sido ordenado por la autoridad del puerto. **Perfil submarino, calidad de fondo, mar, viento y corrientes** dominantes en la zona y, naturalmente, **calado** de nuestro buque.

2.— **Conocer** perfectamente las marcas de tierra, el tipo de buque que maniobramos —motor, turbinas—, las anclas y cadenas de que disponemos para dar fondo en el momento más adecuado e ir filando —arriando— cadenas y orientando el buque hasta su posición definitiva.

Fondear con precisión es siempre muy importante, un arte difícil en áreas congestionadas.

Con grandes buques en lastre por el “**abatimiento**” del viento. Con un gran petrolero cargado, por la “**inercia**” muy considerable.

Aquí es donde juegan un importante papel los conocimientos profesionales, la experiencia y la vocación.

La experiencia de los últimos quince años con maniobras de grandes buques y en fondeos exteriores de supertanques (hoy conocidas por las siglas internacionales de “VLCC” (Very Long Crude Carrier) 150.000 Tn, y “ULCC” (Ultra Long Crude Carrier más de 300.000 Tn) nos indica, al igual que los estudios de importantes compañías y universidades técnicas de Inglaterra, Alemania, Holanda, Japón, que las zonas óptimas de fondeo para estos grandes buques tienen que estar en profundidades de agua que oscilen entre los 40 a 65 metros, dejando una longitud de cadena entre 6 y 10 veces la profundidad, con condiciones de mar, viento y corriente que no excedan de marejada, fuerza 4 y velocidad de 3 nudos. Condiciones que, afortunadamente, en nuestra bahía es muy difícil que alcancen esos niveles.

He aquí la seguridad de nuestros fondeaderos exteriores actuales, útiles casi al 90% anual para toda clase de buques.

Ahora, en 1983, el puerto ha visto finalizadas importantes obras: gran dique exterior, contradique y espigones rompeolas de tetrapodos que acabaron con la temible “resaca” del 1965 al 1969.

Todas estas grandiosas obras no han tenido todavía un mayor resultado directo en beneficio de los buques, puesto que las líneas de atraque no se

han incrementado en consonancia con los enormes diques construidos, y sí en cambio aumentan lo gastos a buques atracados.

Ante las dificultades señaladas, numerosos buques prefieren o se ven precisados a fondear, para embarcar víveres, pertrechos, tripulantes; o simplemente esperar órdenes, ante los bajos niveles de fletes. Todo lo expuesto ha ocasionado una saturación en las áreas de fondeo, algunos días, en nuestro litoral.

Vemos, pues, que una de las más eficaces medidas será cuidar con esmero y dar el mejor servicio portuario a los buques que utilizan el fondeo exterior, proporcionándoles seguridad máxima en su posición para toda clase de tiempo.

Todo ello se va logrando gracias a las nuevas cartas marinas, a la moderna información meteorológica y a la observación práctica, diaria, de las condiciones, viento y mar sobre las nuevas obras portuarias.

Ya no son útiles aquellos viejos fondeos que señalaban los “derroteros” (dentro del puerto actual en su mayoría) como hemos visto en los grabados uno y dos. Ahora se usan otras “marcas” de tierra, los buques tienen hasta 400 metros de eslora y 25 metros de calado. Todo exige una gran precisión en las maniobras de aproximación, y un conocimiento exacto de la topogra-



Vista aérea. Puerto

fía submarina, con la eficaz ayuda de sondadores, correderas, dopler y modernos sistemas de anclas y molinetes con frenos de disco.

En nuestra costa protegida por la "Isla Nueva" o península "Las Isletas"; hacia el Sur y frente a Las Palmas, todas las fajas litorales son de origen sedimentario, constituyendo "terrazas" formadas por un conglomerado de cantos rodados, gravas y arenas gruesas, producidas por el oleaje al retirarse y atacar el territorio insular durante millones de años —sus fósiles lo demuestran— con restos muy importantes de arenas finas y caparazones de malacoides triturados por el mar.

El litoral es asimismo sometido a la acción de las mareas, con oscilaciones próximas a los 3 metros, cada doce horas, en esta zona del Atlántico. Influye así también poderosamente, sobre una zona grande de profundidad costera y en la formación de nuestra plataforma insular próxima.

A esta planicie litoral de Las Palmas, que la mar ha ido creando, se han superpuesto más sedimentos. Acarreos de las grandes lluvias por los cauces naturales, barranco y barranquillos de nuestra ciudad ("Guinguada", "Mata",

"Zoilo"). Esta erosión aumenta y mejora cada día, la calidad del lecho marino, para fondear con seguridad en el exterior del puerto. (Observemos las sondas y veriles, en zonas de fondeo que hemos marcado). Muy pocos puertos reúnen tan buenas condiciones para fondear buques.

Al ver esta magnífica carta náutica (la 3.<sup>a</sup> que presentamos) y las fotos que se acompañan, todos piensan en las grandiosas obras realizadas, en que podemos contar con una estimable línea de atraque, pero en que también hemos perdido zonas de fondeo muy importantes, anuladas por los necesarios rellenos y escolleras.

## CONCLUSION

Analicemos un poco todo esto. Un puerto moderno situado en esta zona del Atlántico no podía seguir sosteniendo los ya anticuados conceptos en la relación "puerto-buque" tan peculiar en nuestro recinto. Movimientos inútiles de carga, trasbordos frigoríficos, talleres dispersos, atraques y desatraques continuos encarecen y retrasan todos los servicios. La calidad de un puerto se mide por el nivel de efectividad del mismo.

Afortunadamente, un excelente equipo técnico dirige hoy nuestro puerto, atento siempre a mejoras y sugerencias.

Un puerto moderno en Canarias es elemento esencial para la economía, pues muy variados son los sistemas de transporte marítimo actual "Ferries", "Containers", "Car-carriers", "Rolls-on", "Bulk-carriers", "Supertanques". No olvidemos el máximo rendimiento en servicio, con mínimo costo: ser competitivos siempre.

En Gran Canaria: los fondeaderos de "Las Palmas", "El Confital", "La Luz" "Gando" hicieron más fácil realizar a través de la historia los descubrimientos y colonización de América y Africa, la expansión europea, base de nuestro desarrollo.

Aprovechar nuestras condiciones naturales, nuevas obras portuarias y situación geográfica al máximo es obligación de todos nosotros cada día, y la mejor forma de celebrar el "I Centenario del Puerto de La Luz".

**MANUEL GONZALEZ QUEVEDO**