



100

AÑOS DE PASAJE
EN EL
PUERTO DE LAS PALMAS

INAUGURACIÓN DE LAS ESTACIONES DE PASAJEROS DEL MUELLE SANTA CATALINA



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA JULIO 1997

NOTICIAS HISTÓRICAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS

José Ferrera Jiménez

PRIMERA ETAPA

ESCALA DE LOS PRIMERO VAPORES TRASATLÁNTICOS

Uno de los primeros logros de gran significación histórica logrados por Don Fernando de León y Castillo para la isla de Gran Canaria fue la concesión de la escala de los vapores correos trasatlánticos de las Antillas al Puerto de Las Palmas, a partir del 26 de agosto de 1881.

El Real Decreto firmado por el Rey Alfonso XII, a propuesta del ministro de Ultramar don Fernando de León Castillo, de acuerdo con el Consejo de Ministros y previo el consentimiento de la empresa concesionaria del servicio de vapores correo entre la Península y las islas de Cuba y Puerto rico, rezaba:

Artículo 1.- Los buques dedicados a la conducción de pasajeros y correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico, que salen de Cádiz los días 1 de cada mes, tocaran en lo sucesivo en el Puerto de Las Palmas de Gran Canaria.

Artículo 2.- El tiempo señalado para cada viaje de Cádiz a La Habana se amplía en 28 horas para las nuevas expediciones con escala en Las Palmas; la detención en este puerto no bajará de cuatro horas(...)

Como dato curioso en la historia de nuestro puerto, digamos que el primer barco que inauguró el servicio fue el vapor correo España. Llegó en la mañana del 13 de septiembre de 1881 y fue recibido con extraordinario júbilo en nuestra ciudad. Cuentan las crónicas de la época que mucha gente subió a las azoteas y miradores para ver entrar a aquél mensajero de nuestra prosperidad.

■ Vapor correo <<Antonio López>> Cia Trasatlántica, 1870



■ Correillo <<León y Castillo>> Muelle Santa Catalina, 1930



LOS PRIMEROS CORREOS INTERINSULARES

En el histórico desarrollo del tráfico marítimo entre las islas resulta verdaderamente difícil señalar de una manera concreta los orígenes de las comunicaciones marítimas interinsulares.

Se sabe que a partir de 1880 se estableció un servicio a cargo de viejas polabras entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas. Unos 60 años más tarde se realizaba el servicio entre las islas con veleros y pailebots tales como el San Antonio, el Adán, la Bella Lucía, la Juanita, la Soledad, la Elvira, el Telémaco y laAventura.

Gracias a los esfuerzos y el apoyo de Fernando León y Castillo, ministro de la Gobernación, se propuso el servicio interinsular por buques de vapor. En un Real Decreto firmado por la Reina María Cristina en nombre de su hijo Alfonso XIII, se autoriza al ministro de Gobernación para contratar por el término de diez años el nuevo servicio interinsular. Dicho Real Decreto estaba dado en San Sebastián a 22 de septiembre de 1887. Verificada la subasta, fue adjudicada la concesión a una sociedad representada por los señores Elder Dempster y Cia.

En agosto de 1888 el vapor León y Castillo llegó al puerto de refugio de La luz, recientemente construido, para inaugurar el servicio de vapores correos interinsulares. El primer viaje de prueba fue dar la vuelta completa a la isla de Gran Canaria. Un segundo vapor gemelo fue incorporado al servicio con el nombre de Viera y Clavijo. Estos barcos tenían 586 y 510 toneladas de registro bruto respectivamente. Fueron inscritos en el registro marítimo en el año 1908.

Una nueva etapa en la historia de las comunicaciones marítimas interinsulares se inicia a partir de 1912, con los populares correillos construidos en astilleros ingleses. Los tres mayores llevaron los nombres de León y Castillo, Viera y Clavijo y La Palma, de 1.100

toneladas de desplazamiento en peso muerto y 890 toneladas de registro bruto.

Otros tres, más pequeños, conocidos por los *playeros*, fueron el *Lanzarote*, *Fuerteventura* y *Gomera-Hierro*, que tenían un registro bruto de más de 480 toneladas. Con la incorporación de estos seis barcos, la compañía de vapores interinsulares dio un gran impulso a las comunicaciones marítimas entre las islas, y muy especialmente al movimiento de pasajeros entre los puertos principales del archipiélago. Asimismo, el tráfico de mercancías tuvo un aumento progresivo. Estos correos interinsulares fueron retirados en los años sesenta.

■ << *Villa de Madrid* >>



CORREOS PENÍNSULA- CANARIAS

Un importante capítulo de la historia del tráfico de pasajeros por el Puerto de La Luz, fueron las comunicaciones -marítimas Cádiz-Canarias, que habían sido adjudicadas por una R.O. del Ministerio de Fomento de 19 de diciembre de 1910 a la Compañía Navegación e Industria. Consistía en cubrir seis expediciones mensuales, para lo cual dispuso de los buques *Atlante*, *Delfín*, *Reina Victoria* y *Hespérides*.

El 6 de julio de 1917, el Ministerio de Fomento autorizaba a Navegación e Industria, subrogar en favor de Transmediterránea todos sus derechos, obligaciones y responsabilidades derivadas del contrato de 8 de febrero de 1911, como concesionaria de las comunicaciones de Sevilla y Cádiz a Canarias. La Compañía Transmediterránea había sido constituida en 1916 y marcó un hito en la historia de la marina mercante española

En el primer año de su existencia tenía el poder legal de las comunicaciones regulares, y rápidas de África y Cádiz-Canarias por subrogación de la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África y de Navegación e Industria.

En 1928 la Transmediterránea emprendió un importante plan de nuevas construcciones, y al mismo tiempo adquirió otros buques de segunda mano. Los astilleros alemanes Krupp le hicieron entrega del Infanta Beatriz nuevo *Ciudad de Sevilla* tras el advenimiento de la República, de dos chimeneas y, en enero de 1932, el *Villa de Madrid*, similar al anterior, aunque con una sola chimenea.

En 1931 Transmediterránea ya había consumado definitivamente la Compañía de Vapores Correos Interinsulares Canarios, que disponía de una flota de siete buques: *La Palma*, *Viéra* y *Clavijo*, *León* y *Castillo*, *Gomera*, *Hierro*, *Lanzarote* y *Fuerteventura*.

Hasta -comienzos de la Guerra- Civil, julio 'de -1936, los servicios Península-Canarias estuvieron atendidos por los buques *Villa de Madrid*, *Ciudad de Sevilla*, *Dómine*, *Fernando Poo*, *Isla de Tenerife*, *Isla de Gran Canaria*, *Poeta Arolas*, *Río Francolín* y *Capitán Segarra*.

En 1963 se puso en servicio, para las líneas interinsulares, la serie de los *Santa*, iniciada con el *Santa María del Pino*, al que le siguieron *Santa María de la Candelaria*, *Santa María de la Caridad* y *Santa María de la Paz*.

En 1968 este servicio fue- reforzado por el *Ciudad de Huesca* y *Ciudad de Teruel*.

Las líneas de la Península se reforzaron con la incorporación de los siguientes buques *Ciudad de Cádiz*(1951), *Ernesto Anastasio* (1955),

Ciudad de Toledo (1956), *Ciudad de Oviedo* (1957) y *Villa de Bilbao* (1962). En la década de los años sesenta también se incorporaron los buques *Juan March*, *Las Palmas de Gran Canaria* y *Ciudad de Compostela*.

En julio y agosto de 1975 entraron en servicio los ferries *Ciudad de La Laguna* y *Villa de Agaete*, adquiridos en Finlandia. En este mismo año entraron en servicio otros dos nuevos ferries con los nombres de *J. J. Sister* y *Manuel Soto*.

Una nueva etapa en la historia de las comunicaciones interinsulares se inició en mayo de 1923, con la entrada en servicio de los ferries *Las Palmas de Gran Canaria* y *Santa Cruz de Tenerife*. Completó el plan de flota de esta compañía el nuevo ferry *Juan J. Sister*, construido en Finlandia.

■ << Juan J. Sister >> completó la nueva flota de Canarias



LOS PRIMEROS CRUCEROS TURÍSTICOS ENTRE INGLATERRA Y CANARIAS

Por más de medio siglo el distintivo y los colores de los vapores de la Yeoward Line fueron bien conocidos en la ruta regular entre Liverpool y las Islas Canarias, con escala en Lisboa y Madeira. La conocida canción del folklore canario *El Tartanero*, hizo popular la frase «*hoy lunes llega el Castle y mañana martes el Yeoward*»>>.

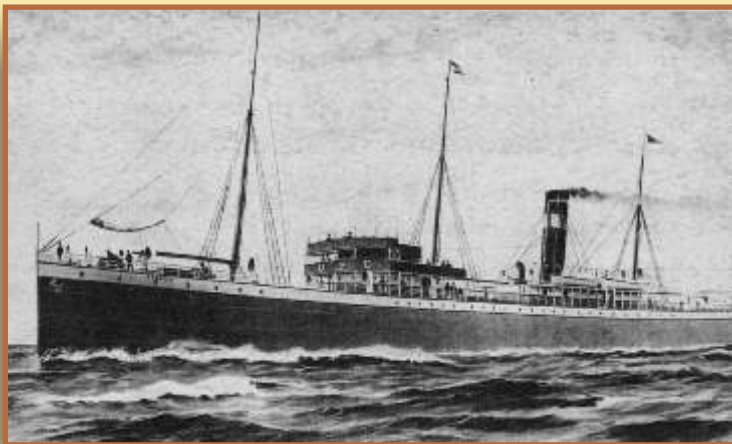
Al nombrar el Castle se refiere a la llegada regular, cada semana, del buque correo de la Union Castle en ruta desde Southampton a Sudáfrica. En cuanto al Yeoward, es el vapor de servicio semanal turístico desde Inglaterra a Canarias entre los años 1900 a 1916. Estos barcos eran *Avoceta*, *Ardeola*, *Avetoro*, *Aguila*, *Alondra*, *Andoriña* y *Arca*. Los primeros eran barcos de 1.000 a 2.000 toneladas y los tres últimos, que se incorporan a la línea en 1912, tenían un registro bruto de 3.000 a 4.000 toneladas. Tenían capacidad para 80 pasajeros y estaban dedicados al transporte de frutas, principalmente plátanos y tomates desde Canarias al mercado británico. Recordamos con nostalgia ver a los últimos Yeoward atracados en el muelle Santa Catalina en la década de los treinta. Durante la Segunda Guerra Mundial, en los años 1942-1944, algunos de estos barcos fueron hundidos.

Otra naviera con gran presencia en los servicios fruteros entre Canarias y el Reino Unido fue la Thoresen Line, compañía noruega que inició la línea en 1904. Los primeros vapores de esta compañía llevaban los nombres de *Segovia*, *Sicilia*, *Santiago*, *Santa Cruz*, *San Telmo*, *San Mateo* y *San Miguel*. Finalizada la Primera Guerra Mundial, *Otto Thoresen* se fusionó con la naviera noruega *Fred Olsen*, que se hizo cargo de esta línea hasta nuestros días. Por eso, aún hoy se conoce a los barcos de la *Fred Olsen* por el nombre de *Torises*. Una serie de barcos fruteros de esta naviera que fueron muy populares entre los años 1940 y 1950 estaba compuesta por el *Bañaderos*, el *Bencomo*, el *Bajamar* y el *Bruno*.

La *Fred Olsen* se ha caracterizado por una preocupación constante por la renovación de su flota de acuerdo con las tendencias de los tráficos entre el Archipiélago y el Continente. A partir de 1966, puso en servicio los modernos ferries *Black Watch* y *Black Prince* y, en 1970, el *Blenheim*. De estos tres, sólo queda el *Black Prince*, dedicado exclusivamente a cruceros turísticos. En 1996 se incorporó un nuevo e importante buque de cruceros, el nuevo *Black Watch*.

■ Publicidad turística de la línea *Yeoward line*





■ Vapor <<Ardeola >> de la Yeoward Line.
Primer servicio turístico Liverpool- Madeira-
Canarias 1920 - 1936

■ <<Black Watch >> de Fred Olsen



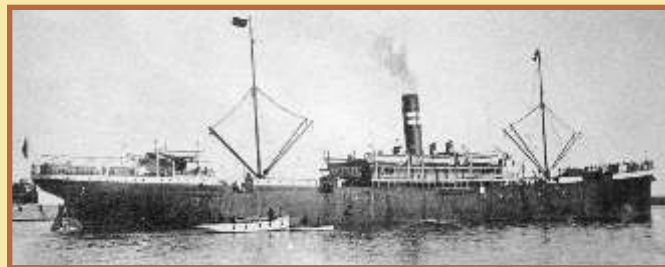
SEGUNDA ETAPA (1915 - 1935)

LA AVENTURA DE LOS EMIGRANTES CANARIOS A AMÉRICA

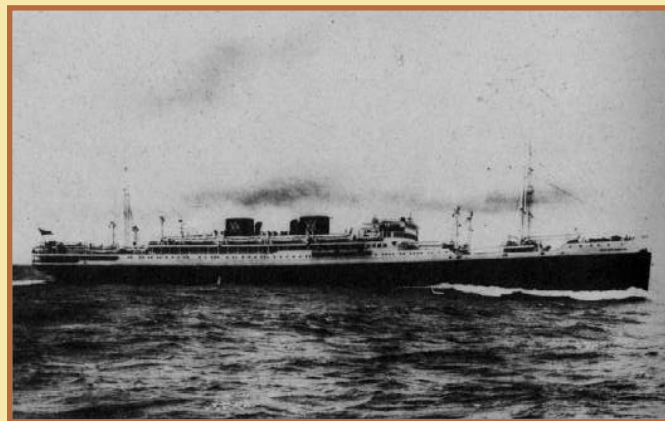
Otra etapa importante del tráfico de pasajeros por el puerto de La Luz . tuvo lugar durante los años de la I Guerra Mundial, entre 1914 y 1919, con la gran emigración de isleños a Cuba y Puerto Rico, principalmente la primera, conocida por la Perla de Las Antillas. Las navieras que cubrían estos servicios fueron Pinillos, Ybarra y la Trasatlántica.

Los vapores de la flota Piniillos, a partir de 1910 fueron los siguientes: *Conde Wilfredo*, *Pio IX* y *Balmes*, de 6.000 toneladas brutas; *Martin Sáenz*, de 5.000 toneladas, y la pareja *Catalina* y *Valbanera*, de 7.500 toneladas brutas cada uno. Estos barcos estaban destinados a la línea de Las Antillas. cuanto a los vapores *Principe de Asturias* e *Infanta Isabel*, de 12.000 toneladas brutas y 143 metros de eslora; *Cádiz* y *Barcelona*, de 7.500 toneladas brutas y 126 metros de eslora; cubrían la línea Brasil-Uruguay- Argentina.

Otros vapores de la línea con América del Sur fueron los de Ybarra y Cía., conocidos popularmente por los *Cabos*. Sus grandes trasatlánticos denominados *Cabo de Hornos* y *Cabo de Buena Esperanza* eran barcos de 15.384 toneladas de registro bruto y 163 metros de eslora. Tenían capacidad para más de 800 pasajeros y prestaban servicio regular en la línea Mediterráneo-Brasil-La Plata, haciendo escala en los puertos de Génova, Marsella, Barcelona, Cádiz, Canarias, Río de Janeiro, -Santos, Montevideo, y Buenos Aires.



■ << Valbanera >> vapor de pasajeros de Pinillos Izquierdo



■ << Cabo San Agustín >> vapor de pasajeros de la Ybarra y Cia. 1920- 1930.

TERCERA ETAPA (1935 - 1960)

ESCALA DE LOS GRANDES TRASATLÁNTICOS Y CRUCEROS TURÍSTICOS

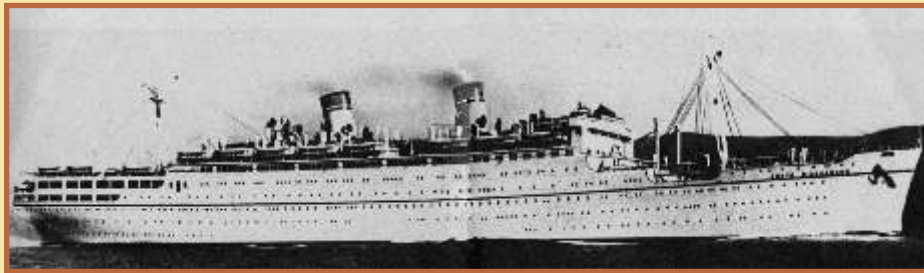
Gracias a la iniciativa privada de los consignatarios representantes de las principales navieras europeas, a la que tanto debe el Puerto Las Palmas, que contribuyeron al progreso y engrandecimiento de nuestra bahía, y a las gestiones realizadas por los directores de las citadas consignatarias, a partir de los años 30, comenzaron a efectuar escalas regulares en Las Palmas los grandes trasatlánticos.

Mencionarernos alguna de las navieras, como la Italian Line, con sus trasatlánticos *Giulio Cesare*, *Conte Grande*, *Conte Biancamano*, *Augustus*, *Saturnia* y otros más del servicio Mediterráneo-Brasil-La Plata. También, los famosos trasatlánticos alemanes *Cap Arcona* y *Cap Polonio* de la línea Alemania-Sudamérica, con escalas en Canarias.

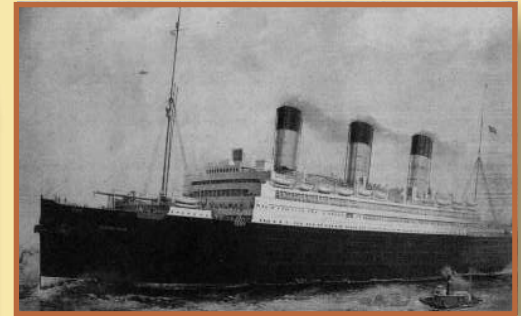
Por estos años comenzaron a visitarnos en cruceros turísticos los famosos barcos de tres chimeneas , *Atlantis*, *Adriatic*, *Britannic* y el

popular *Arandora Star*, botado, en 1929. En cuanto a las líneas regulares del servicio Reino Unido-Sudamérica fueron muy populares los Highlands, buques correo de la Royal Mail Lines (Mala Real Inglesa). Los nombres de estos barcos eran *Highland Monarch*, *Highland Prince*, *Highland Brigade* y *Highland Chieftain*.

Tras la paralización del tráfico de pasajeros como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, a partir de 1947, la recuperación del movimiento de buques va a ser acelerada, tanto en la entrada de trasatlánticos como en el tráfico de viajeros. De nuevo reanudaron sus escalas regulares los trasatlánticos de las líneas entre Europa-Sudáfrica y Europa-Sudamérica, como los correos de la Union Castle Line con su escala semanal en los lunes, los de la Royal Mail Lines y otras navieras europeas.



■ << Conte Biancamano >>, buque de pasaje de la Italian Line



■ << Berengaria >>, buque de pasaje de la Cunard Line

Los buques de las líneas desde Europa a Brasil y-Río de La Plata, que recalán regularmente en el Puerto de La Luz en los años 60, fueron entre otros los populares *Andes* y *Alcántara* y los de la nueva serie *Amazon*, *Aragón* y *Arlanza*, de la' Royal Mail Line, que fueron transferidos posteriormente a la línea Reino Unido-Australia.

También nos visitaron los paquebotes franceses de la línea Sudamérica *Louis Lumiere*, *Lavoisier*, *Claude Bernard* y el *Charles Tellier*. Los italianos de la línea Costa, como el *Anna C.*, *Andrea C.*, y el *Federico C.*. Los argentinos *Alberto Dodero*, *Salta*, *Yapeyú*, *Río Tunuyán*, *Argentina*, *Libertad* y *Uruguay*. Completaban este importante tráfico de buques de pasaje los franceses de la Compañía Navegación Paquet, *Lyautey*, *Koutobia*, *Ancerville* y el *Renaissance*; y los portugueses *Infante Don Enrique*, *Santa María*, *Veracruz*, *Imperio* y *Uige*.

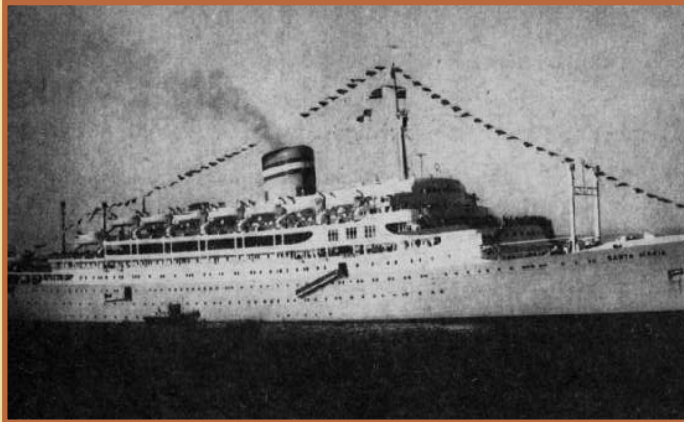


Buques correo de la *Union Castle Line* Servicio ■
Reino Unido - Las Palmas - Suráfrica 1960



■ << *Federico C* >>, Línea Génova - Sudamérica
(con escala en Las Palmas)

LA EMIGRACIÓN CANARIA A VENEZUELA



■ << San María >>, buque portugués Línea Europa - Venezuela

Otro período importante en el tráfico de pasajeros por el Puerto de La Luz fue el notable incremento de buques de pasaje, que transportaban emigrantes españoles, portugueses e italianos a la República de Venezuela

A partir de enero de 1951, al publicarse por el gobierno de Venezuela una nueva ley de emigración, por la que se permitía la entrada en aquel país sudamericano de todas aquellas personas que desearan establecerse allí, dándose mayores facilidades, de manera especial a los emigrantes de las Islas Canarias, se produjo un masivo desplazamiento de isleños a dicho país.

Más de 25 buques de pasaje de distintas navieras europeas pasaron por los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas en los años 1950 y 1960, calculándose un total de 150.000 pasajeros transportados. A continuación ofrecemos una relación de las citadas navieras y barcos:

- Línea Sicula Oceanica S.A.: *Lucania, Ascánia, Irpinia,*
- Línea Italia: *Americo Vespucci, Paolo Toscanelli, Marco Polo, Sebastiano Caboto, Vgolino Vivaldi, Verdi* y otros.
- ·Línea Costa: *Anna C, Andréa C, Franca Cy Bianca C.*
- ·Sitmar Línes: *Castel Felice, Castel Bianco y Castel Verde.*
- ·Compañía Colonial de Navegación: *Santa María y Veracruz.*
- ·Compañía Transatlántica Española: *Begoña, Monserrat, Covadonga, Churruca, Satrústegui y Guadalupe.*

LAS DOS CRISIS DEL CANAL DE SUEZ

Una vez más, circunstancias internacionales van a trastocar las comunicaciones marítimas mundiales favoreciendo el tráfico del Puerto de Las Palmas. En el primer caso 1956 la rápida apertura del Canal, una vez nacionalizado por el presidente egipcio Nasser, determinó un estancamiento en el tráfico de buques de pasaje de las líneas a la India, Lejano Oriente, Australia y Nueva Zelanda desde el año 1958 a 1961.

Sin embargo, los sucesos bélicos que se produjeron en 1967, con el segundo cierre del Canal, fueron más graves. De una parte, la paralización total de la navegación por la obstrucción de barcos hundidos, y de otra, por la batalla entre las fuerzas israelíes y árabes que convirtió en línea de frente la citada vía marítima. Como se recordará este segundo cierre se prolongó durante varios años y la duración del problema exigió nuevas soluciones.

Entre los años 1967 el Puerto de La Luz registró un considerable movimiento de buques de pasaje, destacando principalmente los grandes trasatlánticos de las líneas regulares desde Europa a Australia y Nueva Zelanda. En el año 1970 se alcanzó la cifra récord de 16.018 barcos con más de 64 millones de toneladas de registro bruto. Los que vivimos aquellos años de las dos crisis de Suez, vimos como nuestro puerto era visitado asiduamente por los grandes buques de pasaje. Hubo días en que se pudo contar hasta siete trasatlánticos atracados en el dique del Generalísimo hoy, muelle de León y Castillo.

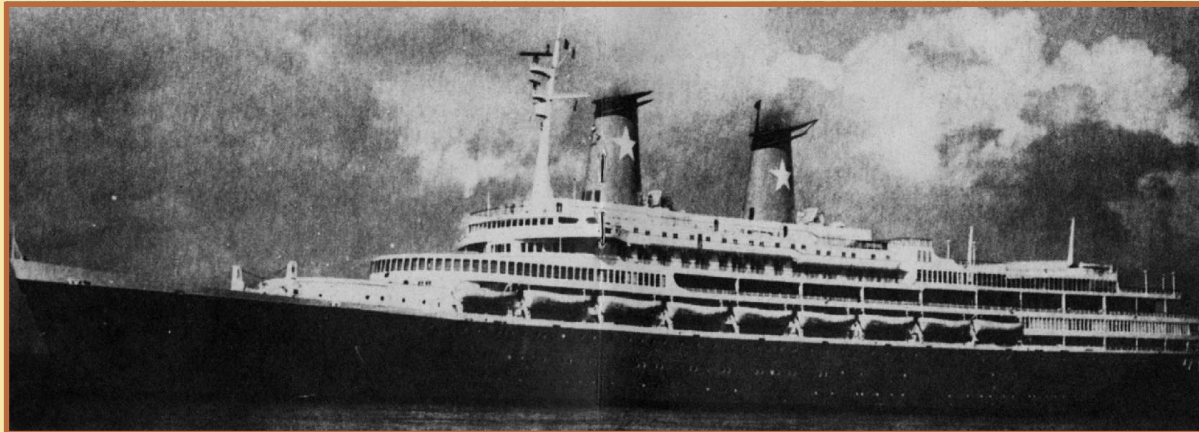
Recordamos los trasatlánticos de la naviera británica Peninsular & Oriental Line (P&O) -como fueron *Camberra*, *Oriana*, *Iberia*, *Arcadia*, *Himalaya*, *Chusan*, *Orsova*, *Orcades* y *Orontes*. Los de la Shaw Savill Line, como el *Southern Cross* y el *Northern Star*, que mantenían un servicio regular alrededor del mundo en su línea desde el Reino Unido a

Australia y Nueva Zelanda. Los de la naviera italiana Lloyd Trestino de la ruta Génova-Nápoles-Australia, como el *Galileo Galilei* los de la flota Lauro, el *Achillé Lauro* y *Angelina Láuro*, dedicados al transporte de emigrantes italianos a Australia y Nueva Zelanda; así como los de la naviera griega Chandris Lines, como el *Australis*, *Regina Magna*, *Britanis*, *Queen Frederika*, *Ellinis* y *Patris*.



■ << *Camberra* >>, el crucero que más ha visitado el puerto de Las Palmas

■ << *Empress of Britain* >> Canadian Pacific Line 1968



■ << *Achille Lauro* >>

CUARTA ETAPA (1960 - 1997)

LOS GRANDES CRUCEROS Y LOS SUPER TRASATLÁNTICOS

A partir de 1960 el crucero turístico volvió a gozar de gran popularidad en Europa y numerosos grandes trasatlánticos fueron dedicados ocasionalmente a cruceros de placer. Entre los primeros que recalaron en Las Palmas recordamos el holandés *Nieuw Amsterdam*, los ingleses *Caronia* y *Mauretania*.

En 1963, gracias a las gestiones de don Eugenio V. Pavillard, director de Elder Dempster, con el presidente de la naviera británica Cunard Line, se logró que los supertrasatlánticos de esta naviera visitaran el Puerto de la Luz en sus cruceros de invierno por las islas Madeira y Canarias. El 17 de marzo de 1963 hizo su escala inaugural el *Queen Mary*, haciéndolo en 1964 el *Queen Elisabeth*. Estos trasatlánticos tenían un registro bruto de 81.235 y 83.000 toneladas y una eslora de 305,70 y 310 metros respectivamente. El *Queen Elisabeth II* realizó su primer viaje oficial en mayo de 1969, efectuando la travesía desde Southampton a Nueva York en cuatro días, dieciséis horas y treinta y nueve minutos. Este nuevo supertrasatlántico viene efectuando cruceros con escalas en el Puerto de Las Palmas en estos últimos años.

Otro coloso de los mares que visitó nuestro puerto en estos años fue el trasatlántico *France*, que efectuó una única escala el día 28 de diciembre de 1973. Este buque, orgullo de la Marina Mercante francesa, fue retirado del servicio permaneciendo fondeado en el puerto de Le Havre varios años hasta que un armador noruego lo adquirió y, tras remozarlo, fue rebautizado con el nombre de *Norway*. Actualmente realiza cruceros turísticos con pasajeros norteamericanos en aguas del Caribe.



■ << Queen Mary >>, en su primera visita al Puerto de Las Palmas en 1963

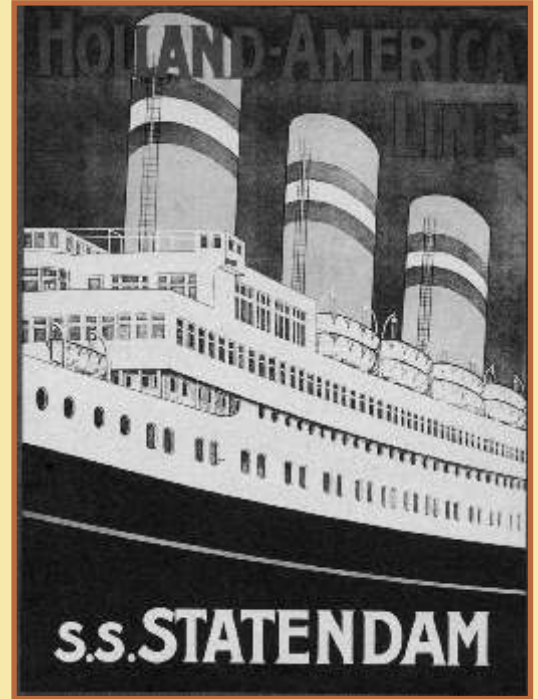




■ << Radisson Diamond >>.



■ << Mauretania >>



■ Publicidad turística de la Holand America Line.,



■ << *Le France*>>, de la French Line



<< *Queen Elizabeth II*>>, de la Cunard Line ■

LA RETIRADA DE LOS GRANDES TRASATLÁNTICOS

Diversas causas acabaron provocando la desaparición de los grandes buques de pasaje de las líneas regulares en los años 60 y 70. Estos fueron asiduos visitantes del Puerto de Las Palmas, tanto en sus escalas habituales como en sus cruceros turísticos. El enorme aumento del precio de los combustibles producido por la organización de los países productores de petróleo, trajo como consecuencia la agudización de los negocios marítimos, afectando principalmente a las grandes navieras europeas.

Estas armadoras poco a poco tuvieron que ir liquidando su importante flota de buques de pasaje al no poder hacer frente a los enormes costos de explotación, agravada por los gastos de otros servicios y, sobre todo, por los cuantiosos salarios de las tripulaciones. Una de las navieras más afectadas fue la compañía Italia, que en la década de los 60 puso en servicio los supertrasatlánticos *Leonardo da Vinci* y la pareja *Michelangelo* y *Raffaello*, de 45.000 toneladas de registro bruto, construidos para la línea rápida Génova-Nueva York. Pero la principal causa de la desaparición de los grandes buques de pasaje fue la fuerte competencia de las líneas aéreas.



<<Raffaello>>, de la Italian Line ■



<<Leonardo da Vinci>>, de la Italian Line ■

RECUPERACIÓN DE LOS CRUCEROS TURÍSTICOS

A partir de 1993 la Autoridad Portuaria de Las Palmas inició un planteamiento del mercado de buques de cruceros desde una visión global del negocio. Este nuevo planteamiento tiene una línea hacia el exterior y otra interior. Ambas se pusieron de manifiesto en el Estudio de Tráfico de Crucero y Propuesta de Acciones para su captación a desarrollar por la Junta de Puertos del Estado en Las Palmas, elaborado por una consultoría en noviembre de 1992. Hacia el exterior la acción se planteó desde un hecho evidente: los cruceristas no viajan sólo a un puerto sino a una zona turística. De esta manera, los Puertos de Las Palmas entienden que era necesario una oferta conjunta con los Puertos de Canarias y los de Madeira en un marco común: Cruceros en el Atlántico.

Así se elaboró un folleto, publicidad y acciones promocionales conjuntas, con acuerdos globales de calidad en el servicio y coordinación. En los últimos años, Puertos de Las Palmas ha acudido a

la Feria de Cruceros Turísticos de Miami, de Londres y de Génova. Para los que hemos vivido más de cuarenta años la presencia de grandes trasatlánticos fue siempre un motivo de satisfacción y de prestigio. En estos últimos cinco años nuestro puerto ha recibido la visita de nuevos supertrasatlánticos.

Entre estos destacan los siguientes: *Crystal Harmony*, de la Crystal Cruises, de 50.000 toneladas de registro bruto y 237 metros de eslora, con capacidad para 960 pasajeros; *Statendam*, de la Holland American Line, de 50.000 toneladas de registro bruto y 219 metros de eslora, con capacidad para 1.266 pasajeros; *Europa*, de la Hapag Lloyd, de 35.000 toneladas brutas, con capacidad para 900 pasajeros; y el *Oriana*, de la Peninsular & Oriental Cruises, de 60.000 toneladas de registro bruto, con capacidad para 1.200 pasajeros. Mencionemos también la visita del *Queen Elisabeth II*, de la Cunard Line en estos últimos años.

<< Oriana >>, de la de la P&O Cruises ■



<< Crystal Armony >>, de la Crystal Cruises 1990 ■



MODERNIZACIÓN DE LAS COMUNICACIONES MARITIMAS INSULARES

EL CORSARIO NEGRO

A partir de los años sesenta se estudió la posibilidad de implantar un servicio rápido a base de modernas embarcaciones entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, cuya travesía fuera de, menos de dos horas. El primer intento de establecer esta comunicación rápida lo realizó el hidroalas *Corsario Negro*, construido en Hamburgo (Alemania). La velocidad de esta embarcación era de 53 nudos. En agosto de 1966 hizo su primer viaje de prueba entre Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

Por fin, el día 22 de enero de 1967, -se inició el servicio entre las dos capitales canarias y la duración de la travesía era de 75 minutos. En mayo del mismo año se hicieron públicas las dudas sobre el futuro del *Corsario Negro* y apenas unas semanas después, el servicio fue cancelado definitivamente.



<< Corsario Negro >>, Marítima Antares 1966 ■

-EL REINADE LAS OLAS

En 1970 se produjo un nuevo intento de comunicación interinsular rápida de un moderno hidroalas construido en unos astilleros noruegos. Esta embarcación Llamada *Reina de las Olas* perteneciente al armador Johs Presthus Reden tema-capacidad para transportar 250 pasajeros Sus principales características eran las siguientes 310 toneladas de registro bruto y 186 de registro neto, con una eslora de 37,55 metros y 7,42,metros de manga Su velocidad máxima era de 35 nudos y la duración de la travesía, de, 90 minutos, Sin embargo, el hidroalas *Reina de LAS Olas* tampoco obtuvo el resultado previsto y fue retirado del servicio.



<< Reina de Las Olas >>, Johs Presthus Reden 1970 ■

LA LLEGADA DEL-JET-FOIL

Después de un detallado estudio de las opciones existentes entonces en el mercado internacional la Compañía Trasmediterránea centró su interés en la posible prestación de servicio rápido Las Palmas-Santa Cruz de Tenerife, con embarcaciones tipo Jet-Foil, y decidió adquirir una de estas unidades que se llamó *Princesa Voladora*. El viaje inaugural tuvo lugar el 7 de agosto de 1980.



<< *Princesa Voladora* >>, Compañía Trasmediterránea 1980 ■

El éxito de la prueba y la regularidad del servicio hizo viable la opción de compra de dos unidades de nueva construcción de una generación más avanzada, con mejoras tecnológicas que ampliaba la capacidad de asientos respecto del modelo inicial, al pasar de 250 a 286. El 14 de abril de 1981 el Jet-Foil *Princesa Voladora* fue sustituido por el *Princesa Guayarmina*, y en enero de 1982 se incorporó el *Princesa Guacimar*, la segunda unidad de esta nueva serie, ambas construidas en los astilleros Boeing Marine Systems en Seattle (EE.UU.). Sus principales características eran las siguientes: 286 toneladas de registro bruto 242 de registro neto; eslora total 27,51 metros y 9,15 de manga; capacidad 286 pasajeros. Tenía una propulsión de dos turbinas de gas con una potencia de 9.000 caballos al despegue y, de 7.400 caballos en crucero con una velocidad de 43 nudos, invirtiendo en la travesía 80 minutos.

En 1990 la-Trasmediterránea contrata con los astilleros japoneses Kawasaki Heavy Industries de Kobe la construcción de dos nuevas unidades tipo -Jet-Foil. Se trata de la pareja *Princesa Dácil* y *Princesa Tegui*. El primero efectuó su viaje inaugural el 30 de octubre de 1990 y el segundo el 7 de septiembre de 1991. Las principales características son: 210 toneladas de registro bruto y 169 de registro neto, con una eslora total de 27,40 metros y con capacidad 286 pasajeros. Cada uno de ellos está propulsado por dos turbinas de gas con una potencia de 9.000 caballos al despegue y de 7.400 en crucero, que les permite alcanzar una velocidad de 43 nudos.

Han pasado 16 años de servicio ininterrumpido y visto desde la perspectiva que nos ofrece el transcurso del tiempo, el Jet-Foil representa claramente un símbolo de modernidad en las

comunicaciones marítimas interinsulares, incluso forma parte de su paisaje portuario. Además, ha consolidado un auténtico puente marítimo entre las islas. En el periodo entre 1980 y 1996, los servicios del Jet-Foil han realizado más de 41.000 viajes y han transportado unos 6 millones de pasajero

LOS NUEVOS SERVICIOS FERRIES INTERINSULARES

La naviera canaria Antonio Armas, que en 1992 celebró sus bodas de oro, como empresa naviera en el transporte de mercancías entre las islas y cuyo fundador fue Antonio Armas Curbelo, natural de Yaiza (Lanzarote), tuvo el honor de haber sido la primera compañía que introdujo el buque rolón en el tráfico interinsular en 1973.

La expansión de la Naviera Armas tuvo en 1992 una nueva etapa en las comunicaciones marítimas interinsulares al contratar la construcción de dos nuevos ferries de pasaje para los servicios de Canarias. Estas dos modernas unidades fueron bautizadas con los nombres de *Volcán de Tauce* y *Volcán de Tejeda*. El primero entró en servicio en abril de 1995 y el segundo, en octubre del mismo año. Ambos disponen de acomodación para 250 pasajeros en clase única y de capacidad para grandes plataformas rodantes y camiones. A principios de agosto de 1996, la Naviera Armas amplió sus servicios interinsulares con la nueva línea Las Palmas-Morro Jable-Las Palmas con el ferry *Volcán de Tamasite*, con capacidad para 1.500 pasajeros y 500 vehículos.

Una nueva línea en las comunicaciones interinsulares fue inaugurada por la naviera Fred Olsen a partir de 1995 con la inauguración del servicio Agaete-Santa Cruz, con los ferries *Bañaderos* y *Bajamar*. La duración del viaje es de dos horas a enlazar las dos islas por sus puntos más cercanos.

Con estos nuevos servicios en las comunicaciones marítimas interinsulares, el movimiento de pasajeros y vehículos alcanzaron cifras récord en la historia del transporte marítimo de Canarias.



■ << Volcán de Tauce >>, Naviera Armas 1995



■ << Volcán de Tamasite >>, Naviera Armas 1996

PASAJEROS ILUSTRES Y FAMOSOS

Como glosa de presentación de mi primer libro Historia del Puerto de La Luz y de Las Palmas: El Puerto de La Luz fue para mí la aventura de cada día, una apasionante aventura en cada jornada de trabajo en busca de la primicia informativa. Entre los años 1953 y 1983 realicé una labor ininterrumpida en los muelles de nuestro recinto portuario, que hoy evoco con nostalgia, rememorando los acontecimientos vividos, las entrevistas y reportajes de cientos de personajes que fueron noticia en el púpito de la pequeña y gran historia de la ciudad de Las Palmas de aquellos años. A lo largo de 40 años de labor profesional como redactor de la página portuaria del Diario de Las Palmas, tuve la oportunidad de conocer y de entrevistar a destacadas personalidades de la élite mundial política, social, literaria, artística, etc.

En aquella época, el puerto era una fuente diaria de grandes noticias. La aviación no había alcanzado el enorme desarrollo como medio de transporte de pasajeros que tiene en la actualidad.

A bordo de los grandes buques de pasaje de las líneas Europa-Sudamérica-Sudáfrica viajaban las grandes personalidades de la política, la ciencia y la literatura, en algunas ocasiones, en grandes yates privados, como fue la visita del primer ministro británico y gran estadista Sir Winston Churchill, que visitó Las Palmas con motivo de la escala del yate Christina, del famoso armador griego Aristóteles Sócrates Onassis, que venía acompañado de su primera esposa Tina Livanos. Este hecho ocurrió el 22 de febrero de 1959, y cuya breve estancia en nuestra isla suscitó la expectación mundial, desembarcó por la desaparecida marquesina para recorrer la ciudad y realizar una pequeña excursión a Santa Brígida con una parada en el mirador de Bandama.



Don Juan de Borbón maniobrando en su yate ■

Con posterioridad, el conocido magnate Onassis realizó varias visitas a bordo del yate *Christina* en, la década de los 60, haciéndolo primero con la famosa diva Maria Callas, su compañera sentimental, y después con su última esposa Jackie Kennedy, viuda del asesinado presidente de EE.UU., John F. Kennedy.

Otras famosas personalidades que pasaron por el puerto que recordamos se encuentra el Doctor Malan, presidente de la Unión Sudafricana en Junio

de 1953, a bordo del trasatlántico *Carnarvon Castle*, en su viaje al Reino Unido con motivo de la coronación de la Reina Isabel II.

En marzo de 1973 pasó por Las Palmas a bordo del *Capetomn Castle* el mariscal británico George Montgomery, Vizconde del Alamey, vencedor en la batalla de Tobruk del mariscal alemán Erwil Rommel, conocido por el Zorro del Desierto, durante la Segunda Guerra Mundial.

Guardo un grato y emotivo recuerdo de mis entrevistas al poeta Pablo Neruda, Premio Nobel de Literatura y al autor



■ Paul Newman y su esposa Joanne Woodward

teatral francés de origen rumano Eugene Ionesco, destacado representante del teatro de lo absurdo, cuando pasaron por Las Palmas a bordo del trasatlántico francés *Louis Lumiere*, los días 25 de abril y 10 de octubre de 1960.

Otros famosos escritores que visitaron Las Palmas fueron la novelista

inglesa Agatha Christie, en febrero de 1928; el autor teatral norteamericano Eugene O'Neil, en diciembre de 1930; y el dramaturgo italiano Luigi Pirandello, en 1928.

También fue el Puerto de Las Palmas escenario de famosas películas y lugar de visita de destacados artistas de cine. A finales de diciembre de 1955 estuvieron en Las Palmas los actores Gregory Peck, Richard Basehart y otros, acompañados del famoso director John Houston- para rodar escenas de la película *Moby Dick*, la ballena blanca.

Recuerdo que se construyó una ballena artificial en los varaderos de Blandy Brothers (Hull Blide), sito en la trasera del Mercado del Puerto.

En febrero de 1961, a bordo del lujoso trasatlántico *Leonardo Da Vinci*, en su primer crucero con turistas norteamericanos, visitaron Las Palmas los famosos artistas Paul Newman y su esposa Joanne Woodward, Linda Christian, Zachary Scott, el escritor norteamericano Gore Vidal, en aquella época destacado guionista de cine y la famosa periodista norteamericana Louella Parson.

Otras muchas personalidades como reyes, jefes de gobierno, ministros,



■ Aristoteles Onassis y Jacqueline Kennedy durante un paseo por la ciudad

embajadores, cardenales, arzobispos y otras dignidades de la Iglesia Católica y de otras religiones.

En suma, el Puerto de Las Palmas fue la puerta de entrada de la historia y la cultura europea e internacional a lo largo del Siglo XX y se prepara para ser la puerta del Siglo XXI.



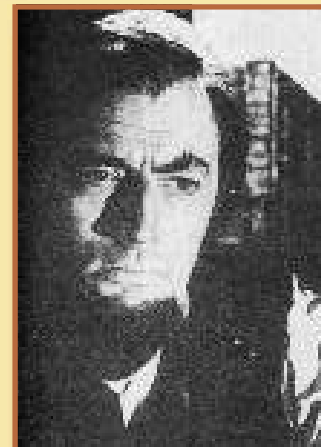
■ *Sir Winston Churchill*

■ *Pablo Neruda , poeta*



■ *María Callas* durante su visita al Museo de Piedra de Ingenio

■ *Gregory Peck* interpretando el personaje del Capitán Ahad en *Moby Dick*



José Ferrera Jiménez, nació en diciembre de 1926 a la orilla del Puerto de Las Palmas. En 1953 inició una dilatada labor profesional, como cronista portuario en el Diario de Las Palmas. Ha editado varios libros sobre la actividad portuaria: Cien años del Puerto de La Luz, Historia del Puerto de La Luz y Las Palmas, Historia de la Emigración Clandestina a Venezuela Gran Canaria Puente de Civilizaciones y Gran Canaria, Puerto de Escala. En 1993 fue galardonado con el Premio Puerto de Las Palmas, concedido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

Agradecemos la colaboración del Sr. D. José Luis Torregrosa, del Grupo Flick, de D. Alberto Cabre y de D. Adolfo Pérez Montesdeoca

Coordinado por el Departamento de Comunicación de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

Algunos datos y fotografías han sido actualizados en mayo de 2003