

*En 1906, el rey Alfonso XIII efectúa una visita a las islas y al año siguiente, en 1907, el ingeniero Juan José Santa Cruz queda encargado de la elaboración del proyecto de un pequeño muelle donde solo atracarían veleros y embarcaciones menores. Tras varios estudios se decidió que la ubicación más idónea era la ensenada de la Cueva del Conde, pues el saliente rocoso de los roques defendía la bahía de los vientos del S y SSE y a su vez la isla de Tenerife ofrecía también un abrigo natural. El proyecto comprendía dos elementos principales:*

*Un muelle de atraque, que cerraba el lado del Este. Su longitud era de 257,48 metros, concluyendo en un espigón de 28,11 metros con morro de planta circular de 6 metros de radio. El ancho del muelle alcanzaría los 20 metros.*

*Un camino de servicio de 377,83 metros de largo que terminaba en un túnel de 44,78 metros a la salida del mismo se enlazaba con la explanada del muelle que se obtendría, de una parte, con un desmonte y, de otra, gracias a un relleno de un espacio acotado por una muralla que según los casos descansaría, como ya se comentó, en escollera, hormigón hidráulico en sacos, sillares artificiales o roca. El presupuesto total de la obra ascendía a 798.793,86 pesetas.*

*A comienzos de noviembre de 1914 y cuando solo faltaban cinco metros para cerrar el muro sobrevino un imponente temporal cuya resaca arrastró cuanto allí existía. La contrata decide paralizar las obras.*

*El 20 de marzo de 1916 se acordó encargar un nuevo trabajo. El dique-muelle partiría de la punta de La Hila en dirección Sur con una línea de atraque de 80 metros, el ancho sería de 14 metros. La dirección de éste era obligada por las condiciones naturales del lugar. En su extremo no se colocaría morro para facilitar la opción de una futura prolongación, resguardando esta sección final de las agresiones del mar con una muralla.*

*En los años 30 Pedro de Arce y Rueda comienza la redacción de un nuevo proyecto partiendo desde cero. Como siempre se busca una obra que se ajuste estrictamente con las necesidades del momento pero que permita futuras ampliaciones. Convenía, por tanto, contar con una zona más amplia para que los buques pudieran maniobrar cómodamente. El resultado, se tradujo, en un nuevo cambio de dirección; el futuro muelle pasa a ubicarse en sentido N-S.*

*El plan general de las obras consistía en un dique-muelle de 94 metros y una explanada con muro de atraque de 96 metros. El primero, con una eslora de entre 60 y 90 metros y un calado de 7 a 11 metros, estaría formado por un basamento de escollera, un muro de castigo, un muro de atraque relleno entre muros, andén, parapeto y un muro de resguardo. La obra debía achaflanar su configuración rectilínea en el encuentro con el muro de la explanada. El presupuesto total de las obras ascendía a 2.339.994,80 pesetas.*

*Tampoco esta vez iba a ser viable la construcción del muelle. Por distintos motivos fue necesario un nuevo reformado que quedó listo en mayo de 1934. Pero la Guerra Civil incidió en la paralización de la obra. El autor del nuevo proyecto era ahora Miguel Pintor González, director en del grupo de puertos de Santa Cruz de La Palma. 81 años después de las primeras solicitudes y protestas pidiendo el muelle, en 1945 había que comenzar prácticamente de cero. La ejecución material importaría la cantidad de 10.441.100,48 pesetas. Tras una importante demora, en 1950 se le adjudicaron las obras a Hidrocivil, único licitador, por un presupuesto que se había más que duplicado. Las obras comenzaron el mes de junio de 1952. La inauguración oficial llegó el 2 de diciembre de 1957 y contó con la presencia de tres ministros.*

*De los años 60 a nuestros días*

*El comienzo de la década de los 70 significó un cambio notable en la economía del Sur de Tenerife. Por ello se desbordó cualquier previsión en cuanto a la afluencia de viajeros y tonelaje de mercancías en La Gomera. Por todo ello, en 1975 se redactó un proyecto de prolongación del dique-muelle consistente en la ampliación en 50 metros con un ancho idéntico al primitivo y en un dique reflejante de 120 metros que siguiera la misma línea pero con un ancho de solo 11 metros que podría ser utilizado por los transbordadores. En 1977, ante un nuevo desborde de las expectativas de viajeros y mercancías se decidió aumentar en 50 metros la línea de atraque conservando los 120 metros de dique. Las obras se iniciaron el 5 de diciembre de 1976 y finalizaron puntualmente el 5 de marzo de 1980. El puerto quedaba como un dique protegido en parte por una escollera de 400 metros de longitud con dos tramos diferenciados, el primero de 280 metros y ancho 40 metros, y un segundo en el extremo del dique de 120 metros y ancho 15 metros.*

*Entre esta ampliación y la última de los años 90 se mejoraron los servicios que se ofrecían a la mercancía y a los viajeros, vales de acceso, suministro de agua, tuberías para transporte de combustible, red eléctrica, etc.*

*Ante este crecimiento se optó por una nueva prolongación, proyectada por Miguel Pintor Domingo y Germán González Díaz. La solución a adoptar incluía la prolongación del dique en 240,10 metros, pero sobre la base de que el tramo añadido forme un ángulo de 14° con la parte ya existente. En consecuencia el dique tendría tres atraques, con tacón preparado para transbordadores de 10.000, 6.000 y 4.000 T.R.B.*

*Los autores del proyecto exponen cómo con esta disposición se deja la posibilidad de continuar con posteriores ampliaciones ya que la anchura de la bocana, el calado y el círculo de maniobra están bastante holgados. El giro hacia el interior del tramo final del dique mejora el abrigo de las aguas interiores sin entorpecer el acceso de los buques al puerto.*

*Disponer la dársena deportiva en una zona del puerto que no ocupara una superficie de mar que fuera utilizable por los barcos de mayor tamaño durante la maniobra de atraque fue una de las primeras premisas que se propusieron los dos proyectistas. Se situó al fondo del puerto, pues, aunque restaba espacio al puerto comercial, la profundidad era mayor que en el extremo SO de la playa (la otra posibilidad), se aprovecharía el espigón de contención de arena de la playa como uno de los cierres de la dársena, y la zona estaría mucho más abrigada. Finalmente se proyectó un dique con cuenco amortiguador con el espaldón coronado a la cota +4,50 metros, con la bocana al Sur (para no entorpecer la maniobra de entrada y salida ni restar superficie de atraque para dichas maniobras, aunque el abrigo era menor) y del lado del dique principal (por motivos económicos).*