

SEMÁFORO DE LA ATALAYA, TENERIFE

Luis M. GARCÍA REBOLLO



N la Comandancia Naval de Tenerife se conservan dos baúles de caoba con sendas placas de latón, atornilladas en su parte superior, en las que reza la siguiente inscripción: «Semáforo de La Atalaya, Tenerife. La Carraca 1891». Dotados de robustas asas y cantoneras de bronce, sirvieron en su día para proteger y transportar a lomos de animal las banderas y las ópticas del cargo del semáforo de La Atalaya, en las cumbres de Anaga.

Del semáforo solo queda un bonito y ruinoso edificio, construido en toba roja del país, a más de doscientos metros sobre el acantilado en el extremo nordeste de Tenerife. Y ahora también estas líneas, porque igual que las malas hierbas, algunas leyendas foráneas han invadido su memoria ocultando la importancia que tuvo en su momento. Es por eso que el decir popular adjudica erróneamente su origen a una compañía extranjera, y el nombre de la Armada se ha desvanecido con el paso de los años entre los tarayes y acebuches batidos por los alisios.

No obstante, entendemos que esas piedras rojas, y más que ellas los que las habitaron, merecen unos segundos de atención, de protagonismo, y que por una vez soplemos el polvo de los renglones de tiempo que les tocó vivir.

Atalayeros de Anaga

Para hacer justicia a la memoria de los atalayeros, habría que remontarse a los orígenes de la conquista para encontrar los primeros vigías del norte de Tenerife. La posición de privilegio del macizo de Anaga, a barlovento, y el paso obligado por sus proximidades de los buques llevados por los vientos



Placa sobre los baúles fechada en 1891.

dominantes hacían de estas cumbres un magnífico observatorio desde donde alertar sobre la llegada de buques amigos, prevenir a la población ante un ataque inminente o informar del estado de la mar en las aguas libres del norte. Sin embargo, la primera razón de peso para el establecimiento de atalayas de observación fue la de prevenir la llegada de brotes epidémicos a la isla a bordo de buques infectados. Así que, el 18 de abril de 1506, el Cabildo de Tenerife acuerda el nombramiento de los primeros atalayeros.

Los atalayeros de Anaga malvivían pluriempleados en una agricultura de subsistencia, mientras oteaban el horizonte por una escasa renta. Se comunicaban mediante un simple código de señales de humos o fuegos; tantos fuegos, tantos barcos, además del «fuego de obligación» que justificaba su presencia. Esta información llegaba hasta el vigía del Castillo de San Cristóbal, en el puerto de Santa Cruz, donde se decidía si se tocaba a rebato para alertar a la población y las defensas militares o se activaban las rondas de salud para controlar a los apestados que pudieran desembarcar en cualquier lugar de la costa.

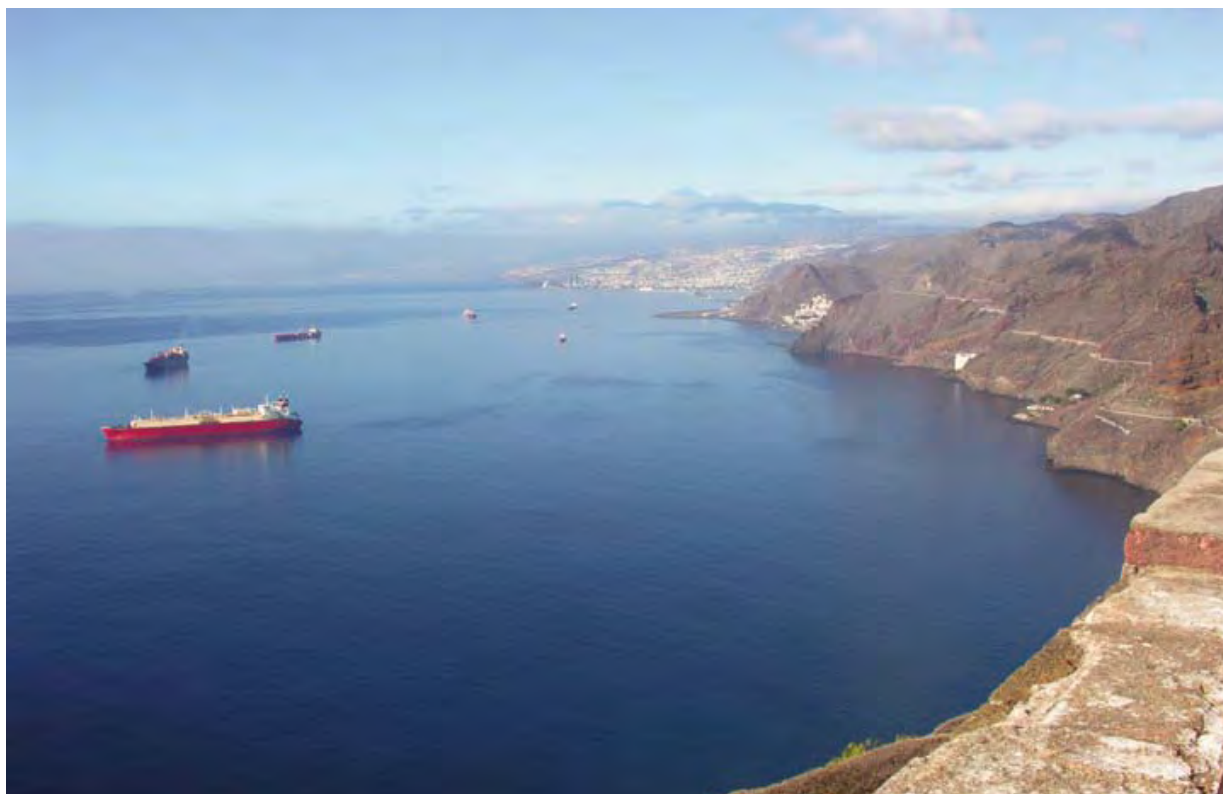
Al margen de otros ataques piratas y corsarios de menor entidad, la eficacia del sistema de alertas se hizo de sobra evidente en la tarde del 5 de noviembre de 1706, al avisar los atalayeros de la presencia de una flota británica de diez navíos. Cuando el almirante Jennings que la mandaba llega a la

altura de Santa Cruz, se encuentra a toda la población masculina, entre los quince y sesenta años, armada y esperándole. El combate produjo gran mortandad entre los ingleses, que terminaron retirándose.

Más prudente fue el británico Charles Windham, en 1743, que al ver las defensas de Santa Cruz suficientemente concurridas decidió pasar de largo y atacar La Gomera. Como aún allí los isleños abordaban sus botes antes de llegar a la playa, decidió levantar los fondeos y largar velas.

Por el contrario, al alba del 30 de abril de 1657, los habitantes de Santa Cruz de Tenerife se vieron sorprendidos por los 23 navíos de guerra de Robert Blake. En el puerto se había refugiado la flota de indias de Diego de Egüés, con la plata americana a bordo de ocho mercantes y dos galeones. Blake seguía instrucciones precisas de Oliver Cromwell para hacerse con el botín y de paso con el puerto. Buscando el socaire de las barranqueras, los buques españoles estaban amarrados borda con borda y fondeados muy cerca de la costa, lo que también facilitaba los trabajos de carga y descarga, ya que Egüés había sido precavido desembarcando la plata días atrás.

Pero aquella madrugada, no se sabe por qué, los atalayeros no encendieron sus hogueras. La sorpresa impidió maniobrar a los barcos españoles, que fueron incendiados y destruidos por Blake, incluidos los dos galeones, aunque no se llevaron el tesoro ni se atrevieron a poner un pie en tierra. El año siguiente Diego de Egüés consiguió desembarcar la plata en El Puerto de



Vista del puerto de Santa Cruz de Tenerife desde el semáforo.

Santa María. No obstante, habría que preguntarse si de haberse conocido la inminencia del ataque se habrían perdido todos los buques españoles.

Así pasaban los días los habitantes de Santa Cruz de Tenerife, pendientes de un humo o una fogata en las cumbres, muchas veces con verdadera congoja ante la amenaza no solo de corsarios británicos, sino también de holandeses, franceses, berberiscos o insurgentes americanos. Aunque a estos últimos se les adelantó Horacio Nelson, que perdió un brazo en su aventura canaria e inventó la coca, ya que para evitar el molesto balanceo de la manga vacía tras perder el brazo derecho en el intento de asalto descosió el galón superior de la bocamanga y lo afirmó al botón superior del mismo lado de su levita, tomando una vuelta o coca. Al parecer, sus oficiales quisieron honrarle imitándole, descosiendo y retorciendo el galón superior de sus bocamangas, aunque el invento se atribuye a uno de ellos: Sir George Elliot.

De ser así, podríamos decir que la coca, el *curl*, o la *volta de Nelson* como la llaman en Brasil, que tantos marinos llevan sobre sus hombros o en sus bocamangas, es de origen canario, de Tenerife por más señas, engendrada por artilleros españoles, y quizás también por el atalayero Domingo Palma, que informó de los movimientos de los buques y fue el culpable de que a los británicos les estuvieran esperando todos los habitantes de la isla dispuestos a varearlos cuanto menos, como así ocurrió, Nelson incluido, sabiamente dirigidos por el general Antonio Gutiérrez de Otero, que era la tercera vez que vencía a los ingleses, después de las Malvinas y Menorca.

Las comandancias de Marina y el telégrafo

La ocurrencia de Nelson no solo se saldó con la pérdida de su brazo derecho y la aparición de la coca. Santa Cruz de Tenerife alcanzó los méritos suficientes para independizarse de San Cristóbal de La Laguna —a la que incluso despojó de la capitalidad del archipiélago en 1833— y recibió entre otros el título de «Invicta», del que aún conserva la exclusiva en toda España.

Paradójicamente, el ataque de Nelson coincidió con el culmen de la Armada, con más de trescientos buques de guerra apenas quince años después de la Paz de Versalles, que colocaba a España como primera potencia mundial. Sin embargo, las políticas de la Ilustración ya habían hecho perder a nuestro país el monopolio y el control del comercio marítimo mantenido durante siglos. Y pocos años después, en 1813, ya estaría todo perdido cuando Francisco Osorio, ministro de Marina, declarara en las Cortes: «No hay Marina, los arsenales están en la ruina, el personal en abandono y orfandad, a nadie se paga» (1).

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1895): *Historia de la Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, tomo 9, cap. III.



Fachada principal del semáforo de La Atalaya en Tenerife.

Como consecuencia del desplome de nuestro imperio marítimo, la Armada se retira del control de los grandes espacios marítimos hacia la costa. Así se crean las comandancias de Marina en 1803 (2). Y los atalayeros, que antes dependían de los gobernadores militares, pasan a vincularse a las nuevas comandancias, que van centralizando las funciones del control del tráfico marítimo que realizaban los juzgados de Indias y los consulados del mar.

El nacimiento del telégrafo en 1855 (3) revoluciona el concepto de las atalayas de observación y la formación de los atalayeros, que pasarán a formar parte de cuerpos técnicos del Estado. En 1861 se unen por cable submarino las islas Baleares con la Península. Ese mismo año se proyecta el tendido de un cable trasatlántico que desde Cádiz uniera Canarias, Cabo Verde, San Fernan-

(2) Escrito del presidente de la Junta de Obras del puerto de Santa Cruz de Tenerife, de 2 de noviembre de 1911, que informa de la creación de la Comandancia de Marina y del nombramiento de su primer comandante, el capitán de navío Domingo Ponte, el 28 de febrero de 1803.

(3) Ley de 22 de abril de 1855.

do de Nohonha, Brasil, Guayanas, Antillas, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba (4). Lamentablemente los trabajos se encargan a una compañía británica que no cumple los compromisos. Casualmente la oposición del Gobierno británico al cable español es bien conocida, lo que no impide que en 1865 se una con éxito Terranova con Irlanda, y dos años después Cuba con Florida. El tendido de este último cable fue visto con desconfianza en España, ya que las comunicaciones con la metrópoli pasaban por los Estados Unidos, donde personajes relevantes ya habían manifestado el deseo de anexionar la isla a la Unión.

Para el establecimiento de la primera red de estaciones electro-semafóricas se crea una comisión mixta entre Marina, Gobernación y Ultramar, que ya en 1871 informa de la localización de los mejores emplazamientos, entre los que se encuentra la punta de Anaga en Tenerife (5).

En octubre de 1872 se publica el reglamento para el servicio semafórico (6), cuya misión sería, principalmente, servir de medio de comunicación entre los buques y la costa mediante banderas, utilizando el Código Internacional de Señales o el Telégrafo de Prida para buques de guerra españoles, retransmitir la información a sus destinatarios mediante la telegrafía por cable, y viceversa. La plantilla estaría compuesta por dos vigías y un mozo de semáforos; los primeros, elegidos entre oficiales graduados de la reserva, contra maestres de la Armada o en su defecto pilotos de la Marina Mercante, pero todos con más de cinco años de embarque.

El tendido entre Cádiz y Canarias se retrasaba, ya que solo se concebía tan gran inversión si terminaba en Cuba pasando por Puerto Rico (7). El cable también entró en la arena política del pleito insular. El político gran canario Fernando León y Castillo defendía que el cable uniera Cádiz con Gran Canaria y después con el resto de las islas. Sin embargo, los liberales tinerfeños Feliciano Pérez Zamora y Antonio Domínguez Alfonso consiguen que por real orden de 1880 fuera Tenerife el punto de anclaje del cable trasatlántico. Finalmente, el 6 de diciembre de 1883 el cable toma tierra en la playa de La Jurada, al norte de Santa Cruz de Tenerife. Más tarde se extiende por el resto de las islas y, previa concesión del Gobierno francés, llega hasta Saint Louis (Senegal).

Por Real Orden el 9 de junio de 1884, se designan los primeros 20 semáforos eléctricos de la costa española. Entre ellos, como había anticipado el infor-

(4) FERNÁNDEZ DE VILLEGAS, Fernando (EB3EMD): *España y la Telegrafía Eléctrica*. Barcelona, 2012.

(5) ROMEO LÓPEZ, José María: *Las comunicaciones marítimas con banderas, los semáforos en España*, 2010.

(6) *Revista de Telégrafos*, 15 de octubre de 1872, núm. 20, p. 221.

(7) *El tendido del cable submarino de 1883 Tenerife-Cádiz*. Producciones Ibora, 2009. https://www.youtube.com/watch?v=W4__grT0-ww



Observatorio de planta hexagonal del semáforo.

me de la comisión mixta, se construirá el semáforo de La Atalaya de Anaga, algo más al norte de la playa de La Jurada y del entronque del cable submarino que ya une Canarias con el resto del mundo. Según el modelo calificado como núm. 2 de 31 de mayo de 1884, publicado en la *Revista de Obras Públicas* (8), consta de un cuerpo rectangular con dos viviendas para los vigías, con varias habitaciones, cocina y retrete; otro cuerpo rectangular adosado al anterior, que sirve de vivienda al ordenanza y otras dependencias, y un tercer cuerpo hexagonal, separado de los anteriores por un pequeño vestíbulo, destinado a observatorio. Cuenta además con dos aljibes que se alimentan del agua de lluvia recogida en la azotea, y un horno de pan exterior.

Al semáforo eléctrico de la Armada en Anaga se le adelanta en 1886 el de banderas de la compañía británica Bruce, Hamilton and C^o, con grandes intereses económicos en Santa Cruz de Tenerife, que dejó de funcionar cuando se

(8) ESTADA, Eusebio: «Observaciones sobre el servicio electro-semafórico». *Revista de Obras Públicas*, 1887, 35 Tomo V (11), pp. 188-198.

dio de alta el primero. Algunos confunden uno y otro, adjudicándolos ambos a la compañía británica.

Construido por el Ministerio de Fomento, el semáforo eléctrico es entregado al Ministerio de Marina en 1893. También se traspasa un pequeño embarcadero en la playa de Igueste de San Andrés y un camino carretero de 2.054 metros, que une este con aquel en la cota de 222 metros. El semáforo mantiene la imprescindible comunicación visual con la Comandancia de Marina, que se encuentra a una distancia de algo más de seis millas y tiene su correspondiente torre observatorio y palo de señales. Se tiene constancia en el inventario valorado, del 21 de marzo de 1896, de todos sus efectos y equipamiento, y de su importancia, ya que el semáforo ocupa más de la mitad de lo relacionado en toda la provincia de Canarias.

El rápido crecimiento de la navegación a vapor y la necesidad de abastecer a los nuevos buques en sus tránsitos atlánticos demanda el establecimiento de estaciones carboneras en los puertos de Canarias, Madeira y Cabo Verde. El movimiento portuario crece, igual que la rivalidad entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas: la primera, capital de la provincia de Canarias, y la segunda, de pujante comercio portuario a remolque de las empresas carboneras. La situación eclosiona definitivamente en 1884, con la construcción del puerto refugio de La Luz, gracias a los fondos conseguidos por Fernando León y Castillo (9). Y el semáforo no se libra de sumar o restar en la balanza insular.

En 1894 entra en funcionamiento un cable de la Société Française des Télégraphes Sous-Mains, entre Santiago de Cuba, La Española, Martinica, las Guayanas, Brasil y Saint Louis (10). Este cable permitirá la comunicación telegráfica entre Canarias y América, y extender de igual modo el servicio semafórico de los buques que recalen en punta Anaga. Todos los buques en tránsito que quieran enviar o recibir mensajes de cualquier parte del mundo, se acercarán a partir de entonces al semáforo, con el beneficio consecuente para el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Por su parte, los liberales tinerfeños tratan de llevarse la Comandancia Naval de Canarias a Tenerife cerrando la de Las Palmas, mientras León y Castillo lucha por la unificación de las dos comandancias bajo una sola cabeza en Las Palmas. La dura batalla por la hegemonía política y económica del archipiélago, en la que el semáforo de Anaga es uno de los peones, se libra ahora en aguas portuarias. Las Palmas lanza un órdago en 1898 con el ofrecimiento de la Cámara de Comercio de esa ciudad de financiar lo que no podían hacer los exiguos fondos públicos: la construcción de una nueva y monumental Comandancia de Marina, que años después sería el Cuartel General del

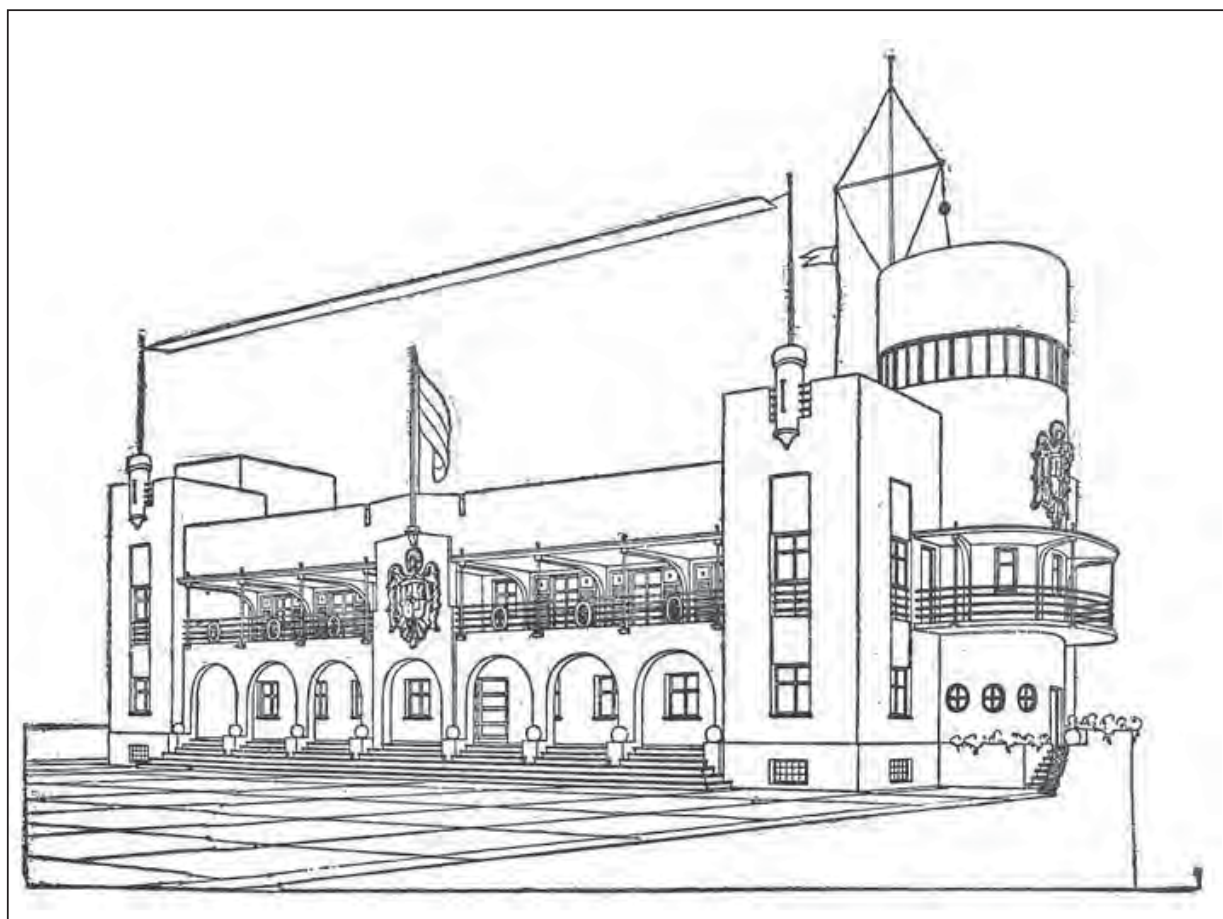
(9) MÁRQUEZ QUEVEDO, Javier: *Arquitectura y poder local: la Comandancia de Marina de Las Palmas*, 2014.

(10) ALTSHULER, José: *Las comunicaciones entre Cuba y España del navío de aviso al cable submarino*, 2002.

almirante de la Zona Marítima de Canarias. La cabecera marítima del archipiélago queda sentenciada.

Ajeno a estas circunstancias, ese mismo año de 1898, nuestro flamante semáforo recibe a un ilustre visitante: el almirante Cervera con su Escuadra de Instrucción en demanda de Santiago de Cuba. Entre la documentación que Cervera aportó en su defensa en el Consejo de Guerra figura el mensaje cursado a través del semáforo de punta Anaga:

«Comandancia General de la Escuadra. — Estado Mayor. — Excmo. Sr.: Cumpliendo las órdenes de V. E. y según tuve el honor de telegrafiarle, salí en la tarde del 8 del puerto de Cádiz con el Colón y el Teresa haciendo rumbo á Punta Anaga (Isla de Tenerife), con cuyo semáforo comuniqué en la mañana del 11, recibiendo la orden de V. E. de seguir mi viaje y la noticia de que las impresiones eran más favorables. A mi vez comuniqué á V. E. que no había novedad en la Escuadra. Al Colón, que me esperaba frente á la ciudad de Santa Cruz, le llevó un remolcador un oficio del Comandante de Marina trasladándome el



Perspectiva de la fachada principal, torre observatorio y palo de señales, del diseño original de la Comandancia Naval de Tenerife por el arquitecto José Enrique Marrero Regalado (1937).

mismo telegrama del semáforo y añadiéndome que la noche anterior nos había esperado un vapor sobre Punta Anaga para comunicármelo.»

Es patente la participación del semáforo de Anaga en transmitir a Cervera las órdenes del Gobierno de continuar su viaje a un desastre irremediable. Este sería el último semáforo amigo que encontraría Cervera, los demás estaban en manos extranjeras y no siempre aliadas.

Los turbulentos años treinta no alteran el funcionamiento del semáforo en lo fundamental. Con la llegada de la República, se cambia la tradicional denominación de la Comandancia Militar de Marina por la de Delegación Marítima, y la del capitán de navío comandante militar de Marina por la de inspector jefe de segunda del Cuerpo General de Servicios Marítimos, delegado marítimo.

Mucha más actividad hubo en los años cuarenta, en que el Cuerpo de Vigías de Semáforos pasa a formar parte del de suboficiales de la Armada (11). La guerra europea y la amenaza real de invasión de las Canarias por las fuerzas aliadas concluyeron con la construcción de una estación naval, proyectada para aprovisionar a 12 submarinos y buques de superficie, con sus correspondientes almacenes y cuartel de marinería e Infantería de Marina, así como tres grandes túneles con capacidad para 8.000 toneladas de combustible y una torre de señales. Las obras se entregaron a la Armada en 1949, pero aunque se designó una dotación al mando de un oficial nunca se concluyó su equipamiento definitivo ni llegó a funcionar, así que se desafectó pasando a patrimonio del Estado en 1965. En 1946 tuvo lugar la permuta de un nuevo edificio para albergar la actual Comandancia de Marina, construido por el Cabildo de Tenerife en sustitución del antiguo, que se encontraba en la entrada del muelle sur. El emplazamiento de este nuevo edificio conservó, como el anterior, la enfilación visual con el semáforo de Anaga y fue dotado de una torre observatorio y palo de señales.

Con el paso de los años y los avances en las comunicaciones marítimas, el semáforo de La Atalaya en las cumbres de Anaga se volvió innecesario. El 2 de julio de 1970 el entonces Ministerio de Marina lo entrega al de Hacienda, pasando a formar parte del patrimonio del Estado. El Cuerpo de Vigías de Semáforos de la Armada continuaría aún más de veinte años en activo antes de ser declarado a extinguir.

(11) Decreto de 6 de febrero de 1943 por el que se reorganiza el Cuerpo de Vigías de Semáforos.

Dedicatoria

Vayan estas líneas por los atalayeros de Anaga, especialmente por el personal de la Armada y sus familias, que durante ochenta años otearon el horizonte en la soledad de las cumbres, en unos cuantos metros cuadrados de explanada al borde del acantilado, en el otro extremo de un camino que subía serpenteando la ladera, desde un pequeño embarcadero en la playa de Igueste; el mismo camino por el que subían a diario los habitantes del valle para que los vigías les enseñaran a leer y escribir. Vayan estas líneas por los que atendieron el primer semáforo eléctrico español de servicio transoceánico; por los que traducían las hiladas de banderas de los buques al morse y las enviaban a los confines del mundo; por los que ajenos a políticas locales cumplieron con su obligación puntualmente, transmitiendo órdenes e información, algunas de liquidación y cierre de algún imperio marítimo.

Vayan estas líneas por los que el destino quiso que pasaran la eternidad en el cementerio que hay sendero abajo; por los que habitaron aquellas piedras de toba roja, hoy sin puertas ni ventanas, olvidadas en la cumbre, por las que silba el alisio y algunos dicen que deben su origen a una compañía extranjera.

