



**LOS PRIMEROS FAROS DE CANARIAS:
UNOS EDIFICIOS ILUMINADORES DEL PROGRESO**

JOSÉ M.^a SÁNCHEZ HERNÁNDEZ

A mediados del siglo XIX en España bajo el reinado de Isabel II fueron evidentes una serie de cambios en la economía del país. A pesar de las mejoras logradas en ciertos campos bien definidos, el “intento de Revolución Industrial” no llegó a cristalizar en la manera que lo había hecho en los restantes países europeos. Las causas son múltiples y complejas, no siendo el caso entrar a analizarlas en estas líneas; pero ya los analistas contemporáneos a ese “intento de Revolución Industrial” se dieron cuenta que uno de los factores determinantes para que ésta no cristalizara era la falta de infraestructura. Se pretendió crear una red importante de transporte necesaria para articular un mercado nacional en el que las mercancías circularan con rapidez, contando a la vez con unos puntos de destino bien equipados que dieran un mínimo de garantía a los productos transportados. En varias palabras, los analistas económicos de entonces veían fundamental la inversión de capital en infraestructuras primarias, o lo que es lo mismo, obras públicas (carreteras, ferrocarriles, puertos, puentes, etc), para que el tan ansiado “Progreso” llegara a un país que se encontraba a un nivel por debajo de sus vecinos del Norte.

El problema era cómo canalizar la financiación. A pesar de las tierras vendidas a particulares tras la Desamortización, el Estado seguía en un déficit presupuestario continuo, no encontrando otras soluciones que, por un lado, pedir préstamos a particulares generando la especulación. Por otro lado, se daba paso a las inversiones extranjeras. Un ejemplo de este último punto es la creación en 1855 de la Ley General de Ferrocarriles, la cual proponía comunicar los distintos enclaves industriales españoles por medio de una red de ferrocarriles nacionales con una inversión casi en exclusiva de compañías francesas¹.

Desde finales del siglo XVIII la administración borbónica había prestado gran interés por las obras públicas en general. Se pensaba que éstas eran parte importante para el desarrollo de la nación. Tanto pensadores como políticos tomaban en cuenta que la modernización del país pasaba por un equipamiento en infraestructuras.

A mediados del siglo XIX, tras la creación del cuerpo de ingenieros civiles, la administración encargará a los nuevos técnicos el desarrollo del equipamiento básico con el objetivo de “promover la riqueza pública” por medio de los avances en la minería, metalurgia, etc.

Los gobiernos isabelinos, tanto los moderados como los progresistas, realizaron enormes esfuerzos para encauzar capitales hacia el campo de las obras públicas, por las que según ellos, pasaba el desarrollo de la nación.

Estas inversiones estatales van a ser acogidas en Canarias con satisfacción. Las islas a mediados del siglo pasado atravesaban una de las coyunturas económicas más favorables que jamás se había experimentado. Por un lado, la declaración de los puertos francos por el gobierno liberal de Bravo Murillo en 1852, daba rienda suelta a la acción mercantil. Por otro, se experimentaba el auge del comercio de la cochinilla, la cual era exportada en grandes contingentes a los países europeos. Estos dos factores crearon en las islas una ilusoria pero afortunada bonanza económica.

Los puertos canarios serían los máximos beneficiarios de estas inversiones de capital en las islas. En un territorio donde la única salida al exterior se realizaba por mar, los puertos se convertirán en las puertas que daría entrada a riquezas y progreso. No sólo por ser islas exportadoras de productos agrarios, sino también, por su ubicación estratégica en las rutas comerciales de los países expansionistas de Europa. Este carácter de escala obligada en la ruta hacia las colonias, hará adquirir al archipiélago una importancia vital en el avituallamiento de las flotas que quisieran atravesar el Atlántico.

El Julio de 1847 está ya en Tenerife el primer ingeniero titulado de Canarias, Francisco Clavijo y Plo². El objetivo del nuevo técnico, entre otras muchas tareas, era llevar a cabo las mejoras en el conjunto portuario santacrucero. En Las Palmas los trabajos en el puerto no empiezan a ser notables hasta avanzada la década de los años setenta, de la mano del ingeniero Juan León y Castillo³.

Si los puertos son importantes para la vida comercial de las islas, no menos importantes son los servicios que puedan ofrecer a los que recaigan en él. Los navíos atracarían no sólo en las mejores instalaciones portuarias, sino que atenderían también a los servicios que pudieran





tener en sus dependencias. Desde las materias fundamentales del comercio, pasando por los combustibles y vituallas para su abastecimiento, hasta una buena señalización para llegar a puerto.

Es en este último punto donde se centrará el tema de este trabajo. Se intentará explicar las diferentes reacciones producidas en las capitales canarias a finales de la década de los cincuenta del siglo pasado, cuando se proyecta un plan de faros para las costas del Archipiélago Canario. Incluso en estos aspectos se verá plasmado el llamado “Pleito Insular”, dado que estaba en juego una posibilidad económica importante al derivar los barcos hacia el puerto de la isla que estuviera mejor “alumbrada”.

La importancia de los faros en aquel entonces queda reflejada en la prensa local. Son varios los periódicos que se encargan de ensalzar los beneficios que traerían estas nuevas instalaciones. Se llega a publicar “... que no había habido nación culta que no consagrara una página en su historia a este ramo (de los faros) que es el más importante para la viabilidad marítima”⁴. Se nos recuerda además el valor histórico-artístico que tuvieron desde la antigüedad estos edificios, empezando por el faro de Alejandría hasta llegar al Coloso de Rodas. Ambos fueron catalogados como dos de las siete maravillas del mundo⁵. La prensa también hace hincapié en que los países más avanzados de aquellos años de mediados de siglo, debían en gran modo el desarrollo de las vías comerciales marítimas a la acción de sus faros, añadiendo “... dondel el gusto y la elegancia con que están amueblados interiormente, armoniza con la magnificencia de su belleza exterior”⁶.

El crecimiento del tráfico marítimo alcanzado en la coyuntura económica favorable de mediados del siglo pasado, hace que se llegue a cotas de importancia en cuanto a buque extranjeros de alto bordo. Se llega a alcanzar en el puerto de Santa Cruz de Tenerife la cantidad de casi trescientos barcos por año⁷. Se hace necesario redactar un plan para el alumbrado de las costas del archipiélago que ayudara y diera facilidades a toda esta flota que buscaba nuestras costas y puertos.

Los antecedentes del Plan General para el Alumbrado de las Islas Canarias de 1857 se encuentran en el Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas adyacentes, aprobado por una real orden de 13 de Septiembre de 1847⁸. Este plan fue elaborado y propuesto por una comisión especial compuesta por personal de alta graduación del Ministerio de la Marina en conjunción con el alto funcionariado de Obras Públicas. En su primer informe dirigido al gobierno, la comisión se queja de el servicio de los faros “... era tan escaso é imperfecto en nuestras costas, como numeroso y bien organizado en todos los países cultos”⁹. A la vez se comunicaba que el



mejoramiento de las señales traería el avance tanto de la industria como del comercio, añadiendo que “el espíritu económico del presente siglo, que ayudado de las ciencias útiles, ha proporcionado tantos y tan señalados beneficios á la humanidad entera, recomienda el servicio que a la navegación prestan los faros, como uno de los más sólidos y positivos que las naciones pueden preocuparse”¹⁰.

Anteriormente a este plan de 1847 existían unas veinte luces repartidas por todo el litoral español, careciendo todas ellas de adecuación y sincronización entre si. Eran sufragadas por distintas corporaciones, ya fueran ayuntamientos, casas consignatarias de buques, juntas de comercio, etc, resultando que los faros dependían de las solvencias económicas de cada una de ellas.

A partir del nuevo plan, será el Estado quién controle todos los establecimientos de las costas españolas, decidiendo donde y cuando se tendrá que alzar un nuevo edificio. En definitiva, el nuevo Plan General de Alumbrado de 1847, el cual se había empezado a estudiar cinco años antes, proponía la unificación de las señales. El Estado se comprometía a la construcción de 126 nuevos edificios por todo el litoral peninsular y balear, copiando en todo caso los modelos de planes realizados ya con anterioridad en Inglaterra y en Francia.

Con estos antecedentes se quiere proceder de una manera análoga en las Islas Canarias. Será a partir de 1856, nueve años después de la aprobación del Plan en la Península, cuando se aprovechen los trabajos que venía realizando en las islas una comisión del Ministerio de Fomento, encargada de la formación de la Carta Hidrográfica del Archipiélago, para que ésta comience los primeros estudios sobre la realización del Plan General de Alumbrado Marítimo para las Islas Canarias¹¹.

Las conclusiones de estos estudios deberían ser el resultado de una amplia recopilación de información recabada de distintos grupos profesionales. Los comandantes de Marina tomarían la información de los navegantes sobre los puntos conflictivos del tráfico marítimo. Información esta que sería contrastada con la de los prácticos de cada puerto. Por otro lado, el gobernador de la provincia tomaría la información a los alcaldes de las localidades donde el puerto fuera de importancia para el desarrollo de la región. Por último, las juntas de comercio darían sus puntos de vista, teniendo en cuenta las opiniones de las consignatarias de buques. Todo este conglomerado de información sería evaluado por el ingeniero civil que junto a uno de carácter militar reconocerían las zonas propuestas, dictaminando el lugar apropiado para establecer los nuevos conjuntos, atendiendo a valores funcionales y económicos que requerían su profesionalidad de ingeniero estatal.



A la hora de redactar el plan, la comisión evaluaría de forma distinta los puntos que interesan a la navegación comercial y por otro lado a la navegación de cabotaje. Los faros por regla general y hasta bien entrado el siglo xx, se dividían según el alcance geométrico de sus luces en seis órdenes preestablecidos¹². Los de primer y segundo orden se solían emplazar en los cabos o puntas más salientes de las costas y su alcance geométrico, en cuanto a la luz se refiere, era el mayor posible, abarcando un horizonte amplio. Estos faros eran llamados de recalada, pues la navegación tras largas travesías venía al encuentro de estas luces. Estaban destinados a veleros y vapores que llegaban a Canarias con la necesidad de avituallarse. Eran los barcos pertenecientes a las grandes rutas comerciales abiertas tras la expansionismo de las potencias europeas y cuyos destinos finales eran: El Cabo, Australia, Indochina, etc.

Un segundo grupo de faros serían los llamados de tercer y cuarto orden. Se trataban de edificios emplazados entre los de primer y segundo orden, con una luz ya no tan potente y dirigidos al tráfico de cabotaje que tan importante resultaba en un territorio geográfico fragmentado como el del Archipiélago, cuya única vía de comunicación era el mar.

El último grupo de faros serían los de quinto y sexto orden. Luces que previenen a los navegantes de los pasos peligrosos, las entradas a un estrecho, etc. Solían llamarse también luces de enfilación, pues servían también para marcar las rutas de entrada a los puertos. Aunque de menor alcance, su luz no por ello era menos importante, y en el nuevo Plan en Canarias tendrían su relevancia.

Teniendo todo esto en cuenta, era aconsejable proponer un faro de primer orden en el lugar más adelantado de las Islas, que a la vez sirviera como punto de recalada a los buques que venían buscando la costa. Desde el mismo Ministerio de Fomento se propone que dicho faro podría situarse en una de las Islas de las Salvajes, islotes deshabitados a unos 160 kilómetros al norte de Tenerife, que resultaban un verdadero peligro para el tráfico de la zona.

El 23 de Septiembre de 1856, el Gobernador de la provincia de Canarias remite la copia del expediente instruido sobre el alumbrado marítimo de las Islas elaborado por la siguiente comisión: En calidad de Gobernador Civil y como máxima representación del Estado se encontraba presidiendo la Junta Francisco Belmonte. El representante de la Marina sería el Comandante Manuel de Casas. Como vocal de la Junta se nombraba a otro militar de la Armada, Florencio Montojo, que al mando de una fragata había recorrido los puntos donde se pensaban localizar los edificios. En la parte civil, nos encontramos a Francisco Clavijo como ingeniero y a Salvador Clavijo como comisionado de la

Carta Hidrográfica y Topográfica. También estarían en la Junta Esteban Mandillo, representando a la política local en su calidad de diputado, y por último, Félix Soto como Vocal de la Junta de Comercio de Santa Cruz de Tenerife¹³.

Dicha Junta y tras las deliberaciones oportunas llevadas a cabo en ese verano de 1856, llegan a la conclusión de instalar en todo el Archipiélago cinco faros y tres luces de puerto, distribuidos de la siguiente forma: En Tenerife dos luces; una de primer orden en la Punta de Anaga y otra de sexto en la entrada del muelle de Santa Cruz. En Gran Canaria, un faro de segundo orden en La Isleta. En Lanzarote, una luz de cuarto orden en la Punta Pechiguera, y dos luces de enfilación en la entrada del Puerto de Naos. En Fuerteventura, un faro de quinto orden en la Isla de Lobos. Por último, en La Palma, un fanal sideral en el puerto de Santa Cruz.

En cuanto al establecimiento de un faro de primer orden en las Islas de las Salvajes, la comisión opinó que a pesar de que el Almirantazgo español hubiera propuesto esas islas para la construcción del faro, por ser lugar de recalada más frecuente sobre Canarias cuando se viene de Europa¹⁴, el no establecimiento del edificio allí y sí en Anaga por ser de igual modo lugar de recalada de los buques. La Comisión afirmaba que establecer un faro en unas islas deshabitadas y separadas en una gran distancia de las costas Canarias, supondría un enorme desembolso para las arcas del herario estatal, y por si esto fuera poco, la Soberanía Nacional de dichas Islas Salvajes no estaba nada clara, pues hasta entonces se creía que estaban bajo la soberanía portuguesa; todo lo cual desfavorecía la construcción del edificio.

La valoración del informe en los distintos centros de poder de las Islas no se hizo esperar. El Ayuntamiento de Las Palmas lo ve como una maniobra subterránea de la Comisión encargada de efectuar el Plan, que por cierto no cuenta con ningún miembro de la isla de Gran Canaria. El situar el faro de primer orden en Tenerife y tan cerca del puerto de Santa Cruz, beneficiaría económicamente a la isla rival, según la corporación grancanaria. Ésta propone que el faro se construyera en las Salvajes y en caso de no hacerse así "... valiera más no proceder al Alumbrado Marítimo de las Yslas."¹⁵ A esta afirmación el ingeniero Clavijo responde con palabras muy críticas, aludiendo que una cuestión técnica como era el emplazamiento de los edificios, elaborada por una comisión constituida para tal efecto, no tenía por qué someterse a las críticas del Ayuntamiento grancanario, el cual en palabras del propio ingeniero "... no reúnen en su seno una sola persona de ilustración que pueda ocuparse de la cuestión..."¹⁶, lamentándose profundamente ante



el Ministerio de Fomento de la “gran rivalidad” entre las islas “... que preferirían quedaran a oscuras a que se colocara un faro de primer orden en Tenerife.”¹⁷.

Ante la perplejidad de los funcionarios de Madrid, éstos recomiendan a la Comisión encargada que por medio de un buque de la Armada practicara un estudio sobre las Islas Salvajes, elaborando un informe completo. El Ministerio se ocuparía de averiguar si eran o no españolas¹⁸. Además se instaba a la Comisión a que volviera a redactar un nuevo plan de alumbrado más equilibrado para su aprobación.

El segundo informe elaborado fue mucho más completo y compensado a la hora de establecer los lugares de marca. A la postre este sería el Plan aprobado en Abril de 1857. Se proyectaba algunas reformas con respecto al primero. En Gran Canaria se propone un faro de segundo orden¹⁹ en la montaña de La Isleta que serviría a la navegación de cabotaje entre las dos islas mayores, a la vez que a los barcos de rutas de distancia que quisieran tomar lo que por aquel entonces era el fondeadero de La Luz. Entre Lanzarote y Fuerteventura, en el Estrecho de la Bocaina se quiere instalar varias luces de órdenes menores que lo sitúen en buena situación para su navegabilidad. En Lanzarote se proyecta construir en la Punta de Pechiguera un faro que evite a la navegación de cabotaje los bajos del Tostón, señalando así la entrada más frecuente a la Bocaina²⁰. En la isla de Lobos se idea la construcción de un faro de Punta Martiño, cuya finalidad era la de señalar la salida de dicho estrecho, que en palabras del propio ingeniero era “... de lo más sucio de este Archipiélago” en cuanto a zonas de poca profundidad.

En Tenerife se propone la instalación en el acantilado de Anaga de un faro de primer orden. Según los técnicos por ser el mejor lugar donde recalán los buques viniendo de Europa, teniendo además muy cerca el puerto de Santa Cruz, sugiriéndolo como punto de escala; de no ser así, también serviría para los que se dirigieran al sur tomando para ello el estrecho entre Tenerife y Gran Canaria. En el puerto de Santa Cruz a modo de luz de puerto, se propone la instalación de una farola de sexto orden.

En la Palma se piensa en una nueva solución, al colocar una luz de segundo orden en “Cabo Gordo” (Punta Gorda) para la navegación de distancia que viniera de América del Sur. Este faro fue sustituido dos años más tarde por otro del mismo orden localizado en el extremo opuesto de la isla, exactamente en la Punta Cumplida. Serviría para señalar a los buques que venían de Europa y que sin detenerse en Canarias tomarían el rumbo entre La Palma y La Gomera para dirigirse al Sur²¹.





A todos estos faros se añadirían las dos luces del Puerto de Naos en Lanzarote y otra parte el puerto de Santa Cruz de La Palma.

En total eran diez luces las que se aprobaban en este Plan. Rápidamente éste fue ampliado con dos nuevos faros. Uno en el sur de Fuerteventura, en La Punta de Jandía de tercer orden que avisaba a esta parte del litoral peligroso. El otro se emplazaría en la Isla de Alegranza, siendo una luz de recalada para todos los navios que vinieron de Europa se dirigiesen a las Islas Orientales.

En cuanto al faro de Las Salvajes quedaba en supuesto hasta que el conflicto se aclarase.

Una vez aprobado el Plan la dificultad vendría ahora en ponerlo en práctica. Su desarrollo fue bastante lento en cuanto al tiempo de finalización de los edificios además de su preparación para alumbrar. El primero de los conjuntos inaugurado fue el del puerto de Santa Cruz de Tenerife a 31 de Diciembre de 1863²², siendo el último en terminarse el de Punta Cumplida en la isla de La Palma, alumbrando por primera vez el primero de Abril de 1867²³.

Diez años justos entre la aprobación del Plan y la inauguración del último de los faros en Construirse. Esta demora era debida a un lento y burocrático proceso de cada edificio. En un primer momento se estudiaba el lugar concreto de instalación para más tarde, el ingeniero elaborar el proyecto del edificio cuando no estuvieran "... ocupados con las comunicaciones terrestre y con los puertos... y cuando éstos (los proyectos) exigen alguna reforma, los expedientes pueden estar mucho tiempo sin realizarse nada sobre ellos"²⁴. Una vez aprobados dichos proyectos se sacaban a subasta pública para su adjudicación a un particular que llevara las obras a su conclusión en un periodo de tiempo determinado.

Éste casi nunca se cumplía, teniendo la administración que prorrogar el tiempo de construcción al contratista. Las causas de las demoras eran varias: desde el traslado de materiales a los lugares generalmente apartados e inhóspitos de emplazamiento de los edificios, pasando por la escasez de mano de obra en la construcción, hasta desastres naturales que arruinaban lo ya construido.

El último paso para la terminación de todo el conjunto era la instalación del aparato correspondiente para emitir la luz. Generalmente este proceso era el más lento de todos, quejándose en repetidas oportunidades el ingeniero al Depósito Central de Faros de la tardanza de los aparatos que ocasionaba la paralización de toda la obra²⁵.

Las tipologías arquitectónicas de este primer Plan suelen presentar características comunes. Construidos los edificios con materiales de



sillería son difíciles de encuadrar dentro de un estilo arquitectónico definido. Algunos autores nos hablan que esta clase de edificios tanto por su fachada como por su monumentalidad deberían ser considerados como tipología estrictamente neoclásica²⁶. Lo cierto es que, los proyectos de esta generación de faros fueron ideados por dos ingenieros que adoptaron las normas básicas de las enseñanzas de la nueva Escuela de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Tanto Francisco Clavijo como Juan León y Castillo no atendieron a estilos arquitectónicos prefijados. Pretendieron llevar a cabo las innovaciones tanto de nuevas soluciones como de materiales que iban apareciendo en el ámbito europeo de la mano de los efectos de la Revolución Industrial.

Los ingenieros dividieron los conjuntos en tres partes diferenciadas, tanto por su forma como por su funcionalidad. El primero de estos elementos sería las habitaciones o estancias del personal. La planta de este conjunto en Canarias tiende a ser de carácter rectangular. En algunos casos, recogen elementos típicos de la casa tradicional canaria, insertándose un patio que distribuye las habitaciones. Estas suelen ser bastante espaciosas para darle la comodidad suficiente y la independencia necesaria de las familias de los torreros que habitarían el faro según su categoría. Se intenta que tanto las cocinas y estancias estén separadas, "... pues sabido es de cuantos han tenido a su cargo el servicio de los faros, que no reina ordinariamente entre los torreros toda la armonía que fuera de desear"²⁷.

Los edificios de este primer plan cuentan todos con un solo piso. En la entrada un vestíbulo que dará paso a un patio, o en su lugar a una "sala común". A partir de aquí se repartirán las distintas estancias. Una cocina, una habitación generalmente la de mayor dimensión para el ingeniero cuando este fuera de visita al faro y por último, las habitaciones de los torreros.

El segundo de los elementos es la torre, parte fundamental en cuanto a la funcionalidad del edificio. La altura vendría dada tanto por el orden del faro como por el lugar de emplazamiento. En Canarias las alturas de las torres no son elevadas, puesto que los conjuntos se suelen encontrar por regla general sobre acantilados²⁸. Su carácter es de forma troncocónica de sección circular, albergando en su interior una escalera que da paso al torreón, que es la parte generalmente de fundición de forma cilíndrica que va del término de la torre a la linterna o cámara de servicio. Dicho torreón suele ir rodeado de una cornisa de suficiente amplitud para que el torrero pueda limpiar los cristales de la linterna, rematada por una balaustrada bien de fundición o bien del mismo material de la torre. El conjunto se remata con la cámara de iluminación donde se encuentra el aparato óptico.

El tercero y último de los elementos es el almacén. Edificio aparte del faro en el cual se guardarían los utensilios y el combustible; de ahí el que su ubicación no estuviera adosada al faro para prevenir posibles accidentes.

Se trataba de sobrios conjuntos pensados más para su funcionalidad que para su belleza, a pesar de que no carezcan de ella. Su exterior se caracteriza por la poca decoración que según los cánones debía ser "... sencilla y sólo la que resulte de su forma, ya que por sí se presta a la elegancia"²⁹. Esta se concentraba en algunos remates de la fachada y vanos, junto a zócalos y molduras en las cornisas y en esquinas.

La mayoría de los edificios al estar aislados, necesitaban la construcción de un muelle para el desembarco de las vituallas y el combustible. Además, de un camino de servicio que desde dicho muelle llegara al faro.

Esta arquitectura de características particulares aparecerá dentro del panorama arquitectónico del Archipiélago a mediados del siglo XIX. Los ingenieros haciendo valer su condición social de encargados de llevar al país hacia el "progreso", innovan e imponen nuevas pautas en las nuevas formas constructivas, y de manera especial en los nuevos materiales que como el hierro y el cristal ya no desaparecerían de la estética de la nueva arquitectura.

Por otro lado, hay que resaltar el grado de funcionalidad de estos conjuntos dentro del esquema económico canario de mitad del siglo pasado, donde las grandes fuentes de riqueza eran generadas por la afluencia de navíos y buques que recalaban en nuestros puertos. De ahí la importancia y la rivalidad en cuanto al lugar de instalación.

Este primer Plan de Alumbrado Marítimo de Canarias no completaba ni satisfacía las necesidades para lo que fue redactado, por lo que cada cierto tiempo y hasta nuestros días se ha ido ampliando el número de edificaciones por medio de sucesivas revisiones que intentaban satisfacer las necesidades coyunturales.





NOTAS

1. JOSEPH HARRISON: *Historia económica de la España Contemporánea*, Barcelona 1985, pág. 65.
2. Archivo General del M.O.P.U., leg. 6.191.
3. Juan León y Castillo toma posesión como "Aspirante Primero" al Cuerpo de Ingenieros con destinos en el Archipiélago en Junio de 1858. Archivo General del M.O.P.U., leg. 6.371.
4. "El Guanche"; 27-II-1864.
5. Las otras cinco obras que llegaron a ser consideradas Maravillas del Mundo de la Antigüedad fueron: Las Pirámides de Egipto, Los Jardines y Murallas de Babilonia, El Sepulcro de Mausolo, El Templo de Diana y Júpiter Olímpico.
6. "El Guanche"; 27-II-1864.
7. U. MARTIN HERNANDEZ: *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo. (1880-1919)*. Aula de Cultura de Tenerife, 1988. Pág. 42.
8. M. A. SANCHEZ TERRY: *Los faros españoles: Historia y evolución*. M.O.P.U., Madrid 1991, pág. 134.
9. Archivo General de la Administración; Sección Obras Públicas, Caja 2.886: "Antecedentes del Plan de Alumbrado Marítimo de las Costas de España e islas adyacentes".
10. *Ibidem*.
11. *Ibidem*.
12. SEÑALES MARITIMAS: "Notas recogidas por los alumnos de la Escuela de Caminos en las lecciones dadas durante el curso de 1882 á 1883 por el profesor D. Pedro Pérez de Sala", Madrid 1887, págs. 10-13.
13. Archivo Histórico Nacional (en adelante: A.H.N.): Leg. 15.221. "Copia del expediente instruidos sobre el alumbrado marítimo de Canarias".
14. A.H.N.: Leg. 15.221. "Expediente remitido por el Almirantazgo Español sobre las recaladas más frecuentes sobre Canarias".
15. A.H.N.: Leg. 15.221; Exp. S./C.: "Oficio de veintiocho de Octubre de 1856 del Ayuntamiento de Las Palmas al Director del Depósito Hidrográfico".
16. A.H.N.: Leg. 15.221: "Carta del Ingeniero Jefe de Canarias al Sr. Galarza".
17. *Ibidem*.

18. Sobre este contencioso se abrió un expediente con la finalidad de analizar a quién correspondía la soberanía de las Islas Salvajes, llegándose a tener numerosos contactos diplomáticos con el Gobierno Portugués, alargándose las conversaciones durante varias décadas.

19. Al final este faro sería de tercer orden.

20. M. LOBO: *Derrotero de Canarias*, Las Palmas 1860, pág. 36.

21. M. LOBO: *op. cit.*, pág. 13.

22. "El Guanche"; 27-XII-1863.

23. "El Time"; 7-II-1867.

24. "Memoria de las Obras Públicas en España. 1857-59", MADRID 1860, cap. V, pág. 189.

25. A.H.N.: Leg. 15.221. "Carta del Ingeniero Jefe de Canarias a D.G.O.P. en 12 Septiembre de 1863".

26. T. FALCON MARQUEZ: "Los faros de la Costa Atlántica Andaluza". Consejería de O.P.T., Sevilla 1989, pág. 26.

27. SEÑALES MARITIMAS: "Notas recogidas por los alumnos de la Escuela de Caminos en las lecciones dadas durante el curso de 1882 á 1883 por el profesor D. Pedro Pérez de Sala", Madrid 1887, pág. 19.

28. La torre más alta de los edificios de este primer Plan es la del faro de la Punta Cumplida alcanzando una altura considerable de 35 metros, al ser un faro de 2.º orden y estar localizado en un litoral bajo con respecto al nivel del mar.

29. SEÑALES MARITIMAS: *op. cit.*, pág. 25.

