

Tarifa en la prensa de Gibraltar

Tarifa in the Gibraltar press

Juan Manuel Ballesta Gómez ¹

Instituto de Estudios Campogibraltares

Resumen: Se ha llevado a cabo una recopilación de noticias aparecidas en diversos años del siglo XIX en diarios de Gibraltar, en las que Tarifa es mencionada de algún modo. A veces, de forma indirecta y otras, con pleno protagonismo por hechos ocurridos en la misma, tengan o no relación con la ciudad calpense. Así, la temática va desde una prohibición en tiempos de epidemia para el puerto, a excursiones por mar con motivo de la feria o por mero placer, detalles sobre naufragios, propuesta de ferrocarril, transporte marítimo, episodios de la Guerra de la Independencia y del sitio a la plaza, cita de algún periódico tarifeño, alhajas halladas, circunscripción de un consulado, accidente de tráfico y hasta lo ocurrido a un aerostato. También el nombre de la ciudad ha figurado en buques tanto españoles como británicos. Este caleidoscopio de acontecimientos constituye una aportación si no trascendente al menos pintoresca de la historia de la localidad.

Palabras Clave: Tarifa - Gibraltar - prensa gibraltareña siglo XIX.

Abstract: A compilation has been made of news in Gibraltar newspapers published over several years which mention Tarifa in some way. Sometimes indirectly and at other times with a full role in the events which happened, whether or not related to this Calpensian town. Thus, the subject goes from a prohibition on the port in times of epidemics to voyages for the purpose of visiting the market or just as a pleasure trip, details of shipwrecks, proposed railway, maritime transport, episodes of the Peninsular War and the siege, mention of some local newspaper, discovery of jewels, circumscription of a consulate, traffic accident, and even a balloon incident. This kaleidoscope of occurrences is a contribution -if not significant then at least picturesque- to the history of Tarifa.

Key words: Tarifa - Gibraltar - XIX Century Gibraltar newspapers.

Apuntes sobre la prensa gibraltareña del siglo XIX

El *Gibraltar Chronicle* (*La Crónica*, para los hispanohablantes) se funda en 1801 y le cabe el privilegio de ser el primero en dar la noticia de la batalla de Trafalgar. Con el añadido de *Commercial Intelligencer* (*Información Comercial*) cubre mediante la publicidad gastos de explotación. Surgido bajo el techo de la Garrison Library (Biblioteca de la Guarnición), era la gaceta oficial. Sus contenidos internacionales daban prioridad a las glorias del imperio británico y los asuntos locales giraban en torno a la vida militar, deportes, visitas de personajes ilustres, actividad del puerto y alguna nota necrológica. Todo ello en solo cuatro páginas, de las que la mitad eran anuncios. Por tanto, encontrar referencias a los pueblos cercanos -salvo en los años de la Guerra de la Independencia- no era frecuente. En el último tercio de la centuria, un talante más abierto de la autoridad dio paso a nuevas publicaciones y más amplios contenidos. Con ello las posibilidades de saber algo más, por ejemplo de Tarifa, se hicieron realidad en *El Calpense* (1868), *Gibraltar Guardian* (1872), *El Mono* (1876) y *El Anunciador* (1885), si bien los dos

primeros, al estar las colecciones -completas o incompletas- en manos privadas, no nos ha sido posible acceder a ellas. Otros diarios, bisemanarios o semanarios, como el *Boletín del Vicariato Apostólico de Gibraltar*, *Mons Calpe*, *El Mico*, *La Flora Calpense*, *Vox Populi*, *Gibraltar Sporting Chronicle*, *Gibraltar Record*, *Altruismo* y *El Cepillo*, por sus propios contenidos, escasa periodicidad y corta vida no nos hubieran sido de utilidad -caso de haberlos podido localizar- para la presente ponencia.

* 1810, 21 abril-1811, 21 septiembre. *Guerra de la Independencia*

El 21 a mediodía un nutrido número de infantes y jinetes fracasan en su intento de ocupación de unas casas cercanas, debido al apoyo de dos cañones y tropa británica a los combatientes locales. ²

Una carta fechada en la ciudad contenía la queja de que las cañoneras refugiadas en el puerto tarifeño no atacaban a los corsarios enemigos con base en Barbate y Conil. ³

Visita de inspección, el día 17, del muy activo general

1.- Gibraltar Heritage Trust. History Society Gibraltar

2.- *Gibraltar Chronicle*, 28 abril 1810.

3.- *Ibidem*, 3 agosto 1811.

Ballesteros. ⁴

* 1811, 7 diciembre-1812, 5 enero. *Sitio a la ciudad*

El general Copóns y el coronel Skerret con sus fuerzas llegaron por mar, previendo que el enemigo intentaría conquistar la plaza, desde que el día anterior se había informado que 5.000 franceses se acercaban desde Sevilla. ⁵

La ocupación por Leval de San Roque y Algeciras produjo la evacuación, la mañana del 10, en dirección a Tarifa. ⁶

La guarnición realizó, el 18, una salida rápida hasta Puerto Llano. Los franceses estaban ya en la Torre de la Peña desde donde con un cañón de pequeño calibre pretendían impedir la hostilidad de las cañoneras. ⁷

Situación angustiosa desde el amanecer del 20 por el sitio establecido y las disposiciones para el asalto. ⁸

Más halagüeñas parecían las noticias al comenzar el nuevo año. Con alegría y amplitud de espacio se informaba del fracaso en traspasar las murallas, las cuantiosas bajas en el intento y los muchos heridos llevados al hospital de sangre en la ermita de Ntra. Sra. de la Luz. No pocos desertores se pasaron a las líneas contrarias impelidos por la no protección ante la lluvia y el frío, carencia de pan, armas y municiones y vías de suministros impracticables. ⁹

Final del asedio. Los imperiales se retiraron en la mañana del 5 abandonando cañones, obuses, carros, vagones, abundante munición y herramientas varias. Tuvieron 2.000 bajas frente a 100 de los contrarios. Se resaltaba la bravura de los defensores y la brillantez del apoyo naval. ¹⁰

El número del 18 de enero de la gaceta oficial dedica pormenorizados datos sobre las incidencias, que nosotros sintetizamos así:

23 diciembre. Ese lunes, al caer la tarde, infantería ligera española avanza hacia el Convento y se retira tras tiroteo. Las luces del alba advierten de las trincheras abiertas frente a la torre Nordeste. Fuego de artillería contra las mismas.

24 diciembre. Avanza la línea de trincheras hacia el valle y la torre Este. Cañoneo. Oficial gabacho herido por disparo de fusil.

26 diciembre. Trincheras muy adelantadas hacia dichas torres. Intercambio de fuego de artillería. Un soldado español, herido.

27 diciembre. Esforzado trabajo de los galos pese a los cañonazos que reciben.

28 diciembre. Apertura de nuevas y más próximas zanjás durante la noche. Malheridos dos suboficiales ingleses en una salida breve del Regimiento nº 11. Fuego generalizado de las baterías francesas durante toda la noche contra las murallas, la isla y las cañoneras surtas. Gran brecha en la torre del Retiro. Muertos y heridos de entre la población civil refugiada

en la Isla.

30 diciembre. La brecha es mayor. Rendición, con bandera de parlamento, rechazada por los defensores.

31 diciembre. Por las márgenes del río que cruza la ciudad, unos 2.000 granaderos y volteadores pasan a la ofensiva. El fango, los restos arrastrados por la riada y la fusilería del Regimiento nº 87 desbaratan el intento, en el que son hechos muchos prisioneros.

1 enero. Lluvia, sin parar. Poca actividad de los contendientes.

2 enero. En medio del diluvio, solicitan tregua para llevar ropa y dinero a los heridos prisioneros en la plaza.

3 enero. Esa noche una compañía del Regimiento nº 47, acuartelado en el convento de San Francisco, retira utensilios de zapa perdidos por los sitiadores.

4 enero. También con nocturnidad, repiten una salida.

5 enero. Persecución de las fuerzas aliadas hasta la ermita a un ejército en retirada y que antes deja clavados y abandonados sus cañones.

* 1834, martes, 10 junio. *Prohibición a los buques*

La gran mortandad que causaban las epidemias de la época hacía que las autoridades sanitarias adoptasen severas medidas -no siempre efectivas- para evitar o aminorar la propagación de ciertas enfermedades infecciosas, cuya etiología y tratamiento aún eran desconocidos.

En Gibraltar, de acuerdo con la Real Orden de 13 julio 1830, en cuanto al protocolo a seguir para la aplicación de cuarentenas, y siguiendo el consejo del Board of Health de la localidad, el teniente gobernador, Sir William Houstoun, hizo público un aviso en términos parecidos a lo que sigue:

1º.- Ningún barco o embarcación que haya tocado o tenido comunicación con otros barcos o embarcaciones que vengan de o hayan tocado en Málaga, Vélez Málaga, Motril o Tarifa será admitido por los prácticos y se les obligará a abandonar el puerto y el fondeadero.

2º.- *Ibidem* respecto a los puertos o lugares entre el río Guadiaro y Almería, excluyendo Almería, para los que se impone una cuarentena de 14 días. ¹¹

La fiebre amarilla había acabado con la vida de casi 1.700 personas en la colonia británica en 1828. Ahora, el brote de cólera mataría a 380, a pesar de las precauciones tomadas.

* 1862, 26 marzo. *Perdido y hallado*

“Cerca de Tarifa, un RELOJ y CADENA de ORO, supuestamente perdidos por un oficial de la Guarnición en el mes de diciembre último. Para más detalles dirigirse a la OFICINA de POLICÍA”. La nota, por razones obvias, era de lo más escueta. ¹²

4.- *Ibidem*, 21 septiembre 1811.

5.- *Ibidem*, 7 diciembre 1811.

6.- *Ibidem*, 14 diciembre 1811.

7.- *Ibidem*, 21 diciembre 1811.

8.- *Ibidem*, 28 diciembre 1811.

9.- *Ibidem*, 4 enero 1812.

10.- *Gibraltar Chronicle*, 11 enero 1812.

11.- *Gibraltar Chronicle*, 4.028, 11 junio 1834, p. 1.

12.- *Gibraltar Chronicle*, 7.546, 27 marzo 1862, p. 5.

* 1862, 25 julio. *Goleta encallada*

En su singladura hacia Lisboa, cargado de plomo, la goleta portuguesa *Matilda* - mandada por el capitán S. Salgado- queda varada en la arena. Consigue liberarla el *Lion Belge*, que la lleva de vuelta a Gibraltar tras seis horas y media de remolque.¹³

* 1862-1897. *Excursiones por mar*

Middlenton, Mackintosh y Bland habilitaron el *Adelia* para el domingo 29, desde las 6 de la mañana (un buen madrugón) hasta la tarde. La estancia en Tarifa sería breve pues el destino principal era Tánger.¹⁴

Igual de madrugadores habrían de ser los interesados en coger el vapor español *Sevilla* para permanecer en aquella ciudad del norte del Estrecho hasta las 4.30 p. m. de ese domingo, 16, por 1 dólar ida y vuelta, siempre que lo permitieran las condiciones meteorológicas y el número de pasajeros.¹⁵

Para reforzar el aviso de la Compañía del Ferrocarril respecto a la 5ª travesía, el domingo día 1, a bordo del *Margarita* que junto al *Elvira* cubría habitualmente la ruta Gibraltar-Algeciras, se incluían estas líneas propias de una guía turística para aquellos deseosos de respirar aire fresco y visitar una ciudad interesante, la más árabe en Andalucía y que los romanos llamaron *Julia Traducta*: “Las tarifeñas llevan mantilla a la manera mora, con el rostro tapado dejando ver sólo un ojo. El castillo está situado en un promontorio rocoso, que se proyecta hacia el mar. Hay un buen faro y una pequeña cala abrigada”.¹⁶

La misma oficina y para el mismo vapor ofertaba las 6ª, 7ª y 8ª baratas, refrescantes y placenteras excursiones populares dominicales, a 1,50 ptas. p/p, para las tardes del 15 de agosto y 5 y 19 de septiembre, con la variante de que se añadía Ceuta y Estepona, alternativamente y según desearan los viajeros, que podían disponer de música y bebidas ligeras. Una nota aclaraba que en caso de tiempo desagradable navegarían frente a Campamento, Puente Mayorga y etcétera.¹⁷

* 1862, 6 septiembre. *Abordaje*

En la oscuridad de la noche un navío colisiona con un pequeño vapor de unas 600 toneladas al que le ocasiona la pérdida del palo delantero y de toda la superestructura de proa hasta la línea de flotación. Al amanecer, los botes del barco de guerra remolcan al averiado hasta Tarifa donde permanece el tiempo mínimo para reparaciones de emergencia y poder continuar hasta Cádiz. Por suerte la mar se halla en calma. Se cree que ambos buques son franceses.¹⁸

* 1863, 12 enero. *El velero danés Galilie*

Tras 46 días de singladura desde Río de Janeiro arribaba a Gibraltar cargado con café brasileño, al mando del capitán C. Bentzen y siendo consignatario el cónsul de Dinamarca. El día anterior, a las 8.00 p. m., había sido abordado por un vapor frente a Tarifa. Parte de su cabullería y jarcias salieron a subasta pública dos semanas después.¹⁹

* 1863, 6 septiembre-1897, 11 septiembre. *Feria, Fiestas y Toros*

Con motivo de los festejos y por iniciativa de consignatarios de buques, del servicio marítimo del ferrocarril y de agencias de viajes se organizaban visitas desde Gibraltar a la vecina ciudad del Estrecho.

El *Sevilla* saldría el domingo 6, a las 6 de la mañana (si el tiempo lo permitiera y reunido suficiente número de pasajeros) para regresar el lunes a las 7 en punto de la mañana, a unos precios ida y vuelta de 1,5 duros en cabina y a 1 duro en cubierta. Los billetes podían retirarse hasta última hora de la tarde anterior en la oficina de José Pons, sita en Irish Town.²⁰

Como “económica y divertida” publicitaban la travesía en el “magnífico vapor inglés *Hércules*”, con salida y vuelta en el mismo domingo. “Una banda de música tocará piezas escogidas” y “para comodidad de los pasajeros habrá a bordo comidas y refrescos”. Se señalaban varios puntos de venta de los pasajes.²¹ En primera página del diario independiente *El Anunciador* se hacía mención a dicha iniciativa y se añadía que el Ayuntamiento había organizado cucañías, fuegos artificiales y otras diversiones.²²

Para ver torear a los espadas Juan Gómez Lesaca y José Villegas (Potoco), el ferrocarril de Bobadilla a Algeciras y en su nombre el director general Juan Morrison, atendiendo a la petición del Ayuntamiento, habilitaba (“si el tiempo no lo impide”) un servicio especial a precios reducidos de 3,50 ptas. y 2,50 ptas. en 1ª o 2ª clase, ida y vuelta, para el sábado día 8.²³ Ese año la inauguración de los festejos contó con extraordinaria animación siendo la afluencia de forasteros muy considerable. En el mercado de ganado se hicieron bastantes transacciones. Fuegos artificiales y las actuaciones de la banda municipal y la charanga del regimiento de la Reina completaban el programa.²⁴

De nuevo la Compañía del Ferrocarril hacía posible el traslado por mar a precios económicos (5 pesetas), con salida

13.- *Ibidem*, 7.649, 26 julio 1862, p. 4.

14.- *Ibidem*, 7.623, 26 junio 1862, p. 4.

15.- *Ibidem*, 7.977 (15 agosto 1863).

16.- *Ibidem*, 18.532, 31 julio 1897, p. 127.

17.- *Gibraltar Chronicle*, 18.542, 18.562 y 18.574, 12 agosto, 4 y 18 septiembre 1897, pp. 178, 279 y 345.

18.- *Ibidem*, 7.685, 6 septiembre 1862, p. 4.

19.- *Ibidem*, 7.795 y 7.806, 14 y 27 enero 1863, pp. 4 y 5.

20.- *Gibraltar Chronicle*, 7.995, 5 septiembre 1863, pp. 4 y 5, anuncio en inglés y en español.

21.- *El Anunciador*, 2.343 y 2.346, 4 y 8 septiembre 1893, p. 3.

22.- *Ibidem*, 2.347, 9 septiembre 1893, p. 1.

23.- *Ibidem*, 2.655, 6 septiembre 1894, p. 3.

24.- *Ibidem*, 2.658, 10 septiembre 1894, p. 2.

de Gibraltar a las 9.20 a.m. y regreso ese mismo domingo a eso de las 7 p.m., en el vapor *Margarita*.²⁵

* 1864, 16 diciembre. *Pérdida del Océano*

El 29 último dejaba Odesa con 20.000 fanegas de maíz con destino a Cork. Cerca de Finisterre, la tempestuosa mar le produjo una vía de agua que obligó a su capitán, Andrea Calderoni, a retroceder. A la altura del cabo de Trafalgar, la rotura del timón lo hizo ingobernable y fue a encallar en la playa de Valdevaqueros. La tripulación se salvó pero no el buque, al que la pleamar cubría por completo.

Del edicto firmado por el regio delegado consular de Italia, Andrés Argento, copiamos los siguientes párrafos, relativos a la subasta anunciada para el día 30 en la casa consular, Plaza de la Constitución: “Bric-barca italiano, 419 toneladas de registro, casco forrado y clavado en metal, arboladura, anclas y cadenas. Cargamento, parte salvado en almacén, parte en tierra y otra, a bordo. Consignatario, Joaquín de Campos. Tarifa, 28 diciembre 1864”.²⁶

* 1882, domingo, 15 enero. *Arribada forzosa*

La galerna de Levante que azotaba en los últimos días produjo mar arbolada en el Estrecho y obligó a buscar protección en la bahía de Algeciras a no menos de 54 vapores. El *James Haynes*, en su viaje desde Cádiz, no pudo alcanzar dicho fondeadero y hubo de refugiarse en el puerto de Tarifa donde continuaba todavía dos días después de su llegada.²⁷

* 1885, 20 abril. *Visto y no visto*

En memorándum del 29, el capitán del puerto de Gibraltar informaba al secretario colonial que esa mañana el *Hércules* había arribado trayendo remolcado un barco desde la Torre de la Peña. A dicho despacho llegaba carta (12 mayo) del Consulado de España en la plaza recabando datos para la identificación del cadáver de un varón -con el rostro, cabeza y cuello “demudados” tras permanecer en el agua al menos diez días- aparecido en el Boquete y que según los carabineros del lugar podría pertenecer al buque rescatado.

A unas 9 millas al sureste de Tarifa, el *Merchant Prince*, de North Shields, con carbón desde Cardiff a Génova, abordó a media noche al bric-barca *Hans Gude*, de Bergen, en lastre desde Marsella a San Ubes, que fue a encallar en las rocas de la orilla.²⁸ Nada se sabía del capitán ni de siete más. El HMS *Superb* dio aviso del naufragio, en cuyo rescate participaron además del que hizo de remolcador, el *Gibel-Tarik* y el *Dolphin*.²⁹

Transcurrido un año, el comandante militar de marina de

Algeciras en oficio al cónsul de España se interesaba por la reclamación del casco retirado “sin permiso de la Autoridad de Marina de aquel distrito”. Los restos se vendieron por adjudicación directa y orden del Tribunal del Vicealmirantazgo el 10 de julio del año anterior (a los dos meses y medio del suceso) en la suma de 1.250 pesetas, que no llegaron a cubrir los gastos habidos. La subasta pública previa quedó desierta.³⁰

* 1885, 11 mayo. *Día en tierra y noche -obligada- en el mar*

Un numeroso contingente de soldados británicos después de pasar unas horas de asueto volvieron al *James Haynes*, que abandonaba el puerto a las 5.30 p.m. La densísima niebla hizo que llegaran a la Guarnición hasta doce horas después. Las damas que completaban el centenar largo de viajeros se acomodaron en el salón y los caballeros aguantaron una nada agradable noche en la bodega.³¹

* 1886, 17 abril. *Consulado de Italia*

Concesión a Durand de la Penne del *regium exequatur* como cónsul de Italia en Algeciras, con jurisdicción desde Estepona a Tarifa.³²

* 1887, 1-17 marzo. *Transporte marítimo*

El activo e incesante movimiento del puerto de Gibraltar a veces incluía la comunicación periódica con otros como el de Estepona y Tarifa. Ejemplo de ello es el del bote español *Manuel y María*, que tenía por patronos a M. Simón y D. Parrado indistintamente y cargaba pescado para aquella plaza. Tal era el caso del también bote español *Virgen del Carmen*, patronado por S. Altier.³³

* 1888, 26 noviembre, a las 5.00 p.m. *En Los Cabezos*

Encallado y en una difícil posición, escorado y con la proa sumergida, se halla *La Vendée*. Acude el *Hércules* a retirar la carga de balas de lana. Las 150 pipas de vino sobre cubierta ya habían sido arrojadas por la borda la noche antes, en un intento de aligerar el buque. A las 10.00 a.m., una vez desembarcada la tripulación en Tarifa, la mar gruesa impide cualquier otra operación. A la mañana siguiente, parte de su cargamento flotaba en el Estrecho. El vapor francés había desaparecido.³⁴

* 1889, sábado, 7 diciembre. *Viaje en globo*

El profesor Dale, el capitán Fitzpatrick y los tenientes Fowler, Greenfield y Webb acompañados del perro Charlie abordaban el *Victoria* en día con cielo luminoso y en calma. Por parte de Gas Management todo fueron facilidades. Un nutrido número de espectadores se concentraron en el North

25.- *Gibraltar Chronicle*, 18.568, 11 septiembre 1897, p. 5.

26.- *Gibraltar Chronicle*, 8.397 y 8.405, 20 y 29 diciembre 1864, pp. 4 y 5.

27.- *Ibidem*, 13.710, martes, 17 enero 1882, p. 4.

28.- *Gibraltar Chronicle*, 14.723, 21 abril 1885, pp. 4 y 5.

29.- *Ibidem*, 14.730, 29 abril 1885, p. 4.

30.- *Ibidem*, 14.765, 9 junio 1885, p.5.

31.- *Ibidem*, 14.741, 12 mayo 1885, p. 4.

32.- *Ibidem*, 15.032, 17 abril 1886, p. 4.

33.- *Gibraltar Chronicle*, 12.190, 12.191, 12.200, 12.203 y 12.204, 1, 2, 13, 16 y 17 marzo 1887, pp. 4 y 5.

34.- *Ibidem*, 15.835, 15.836 y 15.837, 27, 28 y 29 noviembre 1888, pp. 4, 3 y 4.

Front de Gibraltar para ver la salida. Superada con rapidez la cresta del Peñón y después de internarse en la nube de levante se alcanzaron los 5.600 pies de altitud. Una ligera brisa del Este llevaba hacia las montañas al sur de Algeciras. La operación de arrojar papelillos informaba si se ganaba o perdía altura. A una velocidad de 8 millas por hora y una vez oída la señal con un cornetín, que hizo el equipo de apoyo, se dispusieron para el aterrizaje tras responder con igual medio a dicha llamada.

Mister Martin había escogido un lugar lo más apropiado posible. Allí se hallaba junto a las mulas, los burros, los guardias civiles y un montón de campesinos que le pedían 1 libra por cabeza para llevar el globo hasta la carretera de Tarifa. El sargento Juan Gómez Fernández y el guardia Fabián Gil López bajaron a 2 chelines por hombre el trabajo de rescate y rehusaron cualquier recompensa para ellos mismos.

Expulsado todo el gas del aerostato, la barquilla golpeó el suelo de la ladera de la montaña y después de tronchar varios árboles fue a detenerse unas 200 yardas más arriba. Gran dificultad supuso el plegar la pesada lona y transportarla campo a través considerando la envergadura del ingenio: 40 pies de diámetro y 40.000 pies cúbicos de capacidad. En caballos preparados al efecto los tarifeños volvieron al pueblo y los ingleses y su cargamento, a bordo de mulas, lo hicieron hacia Algeciras. Según éstos había sido el día más placentero de sus vidas.³⁵

* 1893, martes, 4 abril y lunes, 12 junio. *Vuelco y fotografías*

Reproducían una columna de *El Tarifeño* relativa al vuelco sufrido ayer martes por la diligencia-correo de San Fernando, la que cerca de Tahivilla volcó causando la muerte a una de las mulas del tronco. Por fortuna los viajeros -entre los que se encontraban los señores Pérez Formoso y Noo Espigado, de la comisión electoral- venían a pie dadas las dificultades del camino. Todos, menos la mula, incluida la correspondencia llegaron con ocho horas de retraso.³⁶

En esta ocasión es *El Imparcial* el que sirve de informador a través de su corresponsal en la localidad. A varias personas que el día 12 quisieron sacar fotografías de las fortificaciones les fue impedido por un centinela. Concluye la nota expresando que “la suspensión de las obras de fortificación causa excelente efecto a las autoridades de Gibraltar, que consideran que esta plaza y la de Ceuta son las verdaderas llaves del Estrecho”.³⁷

* 1893, 17 agosto. *Golpe al North Durham*

De Odesa venía este vapor británico, que con escala en Cavak y tras 11 días de navegación llegaba a Gibraltar en

tránsito con grano para Copenhagen según información facilitada por la Union Coal Company. Navegando cerca de Tarifa algo golpeó el casco y al inundársele el compartimiento nº 2, el capitán W. Williams se vio obligado a regresar esa mañana temprano.³⁸

* 1894, 29 marzo. *Hundimiento*

Pasada la media noche, serían las 0.45 horas, cuando a cuatro millas al este de Tarifa, chocaba con algo el *Isle of Bradsey* y en quince minutos desaparecía bajo las aguas. Los 19 individuos de su tripulación salvaron en los botes salvavidas. En dos de estas embarcaciones llegaron esa mañana a Gibraltar donde en el Sailors' Home se les proporcionó ropa, ya que no pudieron salvar sus pertenencias.

El vapor inglés, matrícula de Liverpool, transportaba mineral de hierro desde Cartagena a Mostyn (Gales).³⁹

* 1894, 7 agosto. *¿Tren y cañones?*

Un artículo firmado en *El Defensor de Granada* por un tal Prior le valió ser publicado y comentado por *El Anunciador*. Las propuestas esgrimidas por el articulista tenían la malsana intención de pretender dar protagonismo a obras a realizar en la zona del Estrecho en detrimento de la base británica. Decía: “Se agita la idea de prolongar el ferrocarril de Algeciras hasta Cádiz. Si el trazado va por Tarifa, como es de obligación, y se establece como es de presumir una pequeña línea de vapores entre dicha plaza y Tánger, resultará que Tarifa se engrandecerá quitándole importancia a Gibraltar”.

Pasaba a reglón seguido a pedir al Gobierno que fortificara las costas entre la capital de la provincia y Sierra Carbonera “por lo que pueda sobrevenir (que sobrevendrá de fijo)”. En respuesta a este punto, el diario calpense apostillaba: “Se alcanzaría el *desideratum* fortificando todo lo fortificable próximo a Gibraltar; entonces ... se habría salvado la patria”.⁴⁰

* 1897, 27 marzo. *En Punta Paloma*

En el *Jules Coudert*, vapor francés encallado en ese saliente de la costa, se hallaban aligerándolo de la carga de raíles y toneles vacíos, con la ayuda de los buques de salvamento *Hercules*, *Nellie* y *E. Z. Svitzer*, todos de la compañía gibraltareña M. H. Bland. Una ferviente actividad de marineros, buzos, bombas de achique y barcazas trataba de reflotarlo. Se temía que la exposición a los vientos del Atlántico, si éstos iban en aumento, harían fracasar tantos esfuerzos.⁴¹

* 1897, junio y agosto. *Un mismo nombre para dos barcos*

De la lancha cañonera *Tarifa* ha escrito con detalle el especialista Manuel Quero Oliván, por lo que aquí nos limitaremos a mencionar un breve servicio prestado para llevar

35.- *Gibraltar Chronicle*, 16.156, 9 diciembre 1880, pp. 2 y 3. Paul Baker (recopilador), “A lot of hot air”, *Chronicle History Society*, vol. 3, 1, marzo 2012, p. 31.

36.- *El Anunciador*, 4.014, 5 abril 1893, p. 2.

37.- *Ibidem*, 2.275, 16 junio 1893, p. 2.

38.- *El Anunciador*, 2.326 y 2.327, 16 y 17 agosto 1893, pp. 3 y 2.

39.- *Ibidem*, 2.517, 29 marzo 1894, p. 2.

40.- *Ibidem*, 2.629, 7 agosto 1894, p. 2.

41.- *Gibraltar Chronicle*, 18.427, 29 marzo 1897, p. 3.

al gobernador de Algeciras, Tomás Bouza Cebreiro, en visita oficial a la guarnición británica con motivo de la celebración del Día del Imperio.⁴²

Perteneciente nada menos que a la Cunard, prestigiosa

compañía de buques a vapor de primera clase, el *Tarifa* avisaba a través del consignatario M. H. Bland de su llegada el 5 del corriente. Cubría el servicio entre Liverpool y el Mediterráneo oriental.⁴³

EDICTO.

El día 30 del corriente mes, por disposición del Sr. Delegado Consular de Italia y recomendación de peritos, se venderá en Pública Subasta, desde las 12 á la 1 del mismo día, por cuenta de quien pertenezca, en la casa Consular, Plaza de la Constitución, los restos del bric-barca Italiano *Oceano*, del porte de 419 toneladas de registro, su Capitan ANDRES CALDERON, que se hallan en el mar, punto de Valdevaqueros distrito de Tarifa, el Casco forrado y clavado en metal, Palos, Jarcias Anclas y Cadenas. Seguidamente, desde la 1 á las 2, se venderá, tambien por recomendación de peritos, el cargo de Maiz que conducia dicho buque, procedente de Odesa, que consistia en 4888 ceterer, medida Rusa, del cual hay salvado en almacen, porcion en el sitio del naufragio, y parte en el mar. Y para mayores informes se acudirá á Dn. JOAQUIN DE CAMPOS, consignatario.—Tarifa 28 de Diciembre de 1864.

El Regio Delegado Consular

ANDRES ARGENTO.

FERROCARRIL DE BOBADILLA á ALGECIRAS.

SERVICIO MARITIMO.

FERIA, FIESTAS Y TOROS EN TARIFA, El Sábado 8 de Setiembre, 1894.

Espadas JUAN GOMEZ de Lesaca y JOSE VILLEGAS (Potoco.)

En vista de los festejos y corridas de Toros que han de tener lugar en TARIFA el día 8 del presente mes, para comodidad del público y atendiendo á la petición del Ayuntamiento de Tarifa, esta Compañía ha dispuesto verificar un servicio Especial Maritimo á precios reducidos con sujeción á la siguiente tarifa y horas de salida por el vapor "ELVIRA."

(SI EL TIEMPO NO LO IMPIDE.)

Algeciras, ... salida	8 00	mañana.
Gibraltar, ... "	8 40	"
Tarifa, ... llegada	10 30	"
—		
Tarifa, ... salida	9 00	noche.
Algeciras, ... llegada	10 30	"
Gibraltar, ... "	11 00	"

PRECIOS.

PRIMERA CLASE.

Ptas. 3 50 ida y vuelta.

SEGUNDA CLASE.

Ptas. 2 50 ida y vuelta.

NOTA.—En caso de suprimirse algunos de los festejos anunciados, esta Compañía suspenderá este Servicio Especial.

El Director General,

JUAN MORRISON.

Algeciras, 5 Setiembre, 1894.

42.- *Ibidem*, 18.499 (23 junio 1897) p. 2.

43.- *Ibidem*, 18.535 (4 agosto 1897) p. 5.