

La comunicación naval tierra-mar. Los semáforos de Tarifa

*Manuel Quero Oliván*¹

De la telegrafía óptica en España, tenemos las primeras noticias cuando se publica en la Gaceta de Madrid² los resultados de las pruebas del telégrafo del abad francés Claude Chappe y, ese mismo año, cuando se da a conocer las pruebas realizadas por el equipo del profesor Salvador Ximénez Colorado³ en las que, además, se corroboraron los excelentes resultados obtenidos con anteojos provistos de lentes acromáticas. Dichas experiencias sentaron un precedente y desde 1805 a 1820 funcionó una red telegráfica óptica concebida por el teniente coronel de ingenieros Francisco Hurtado, consistente en cuatro líneas que unían Cádiz con las ciudades de Sanlúcar de Barrameda, Medina Sidonia, Chiclana de la Frontera y Jerez de la Frontera, con un tramo desde esta última localidad hasta Sevilla que funcionó temporalmente. El *Telégrafo Principal* (así se llamaba) controlaba desde Cádiz las 4 líneas.

A diferencia de los telégrafos ópticos (mecánicos) antes citados, la comunicación marítima con banderas venía haciéndose desde muy antiguo. Las torres de marina, cuyo cometido era parte de la inteligencia naval, tenían que estar unas a la vista de otras y en el lugar estratégico de la costa que hiciese efectivo su cometido, lo cual, dado la tortuosidad de nuestra costa en determinados lugares no era nada sencillo. Por regla general, estas torres eran la reutilización de las torres almenaras, o bien, eran construidas a propósito por la propia marina para tal cometido. Respecto al número de ellas, tipología de construcción, ubicación, momento de ocupación e importancia histórica puntual, dado la brevedad exigida a un artículo, se deja para otra publicación más extensa.

A las torres de marina, algunos investigadores tan solo le otorgan un valor militar, olvidándose casi siempre del valor civil que puede tener cualquier comunicación entre una torre en tierra y una embarcación, ya sea un gran navío o un pequeño pesquero, como sucedía aquí en la zona del Estrecho con los torreros empleados en las almadrabas para avistar el paso de atunes. Además de esto, no hay que olvidar el valor social humanitario a la hora de naufragios y otras calamidades. Tampoco hay que olvidar las señales practicadas en las torres inmediatas al puerto, o lo que es igual, los semáforos de puerto, cuya misión era la de informar, además de lo que les pasaban otros semáforos, aquellos otros asuntos propios de la vida portuaria (entrada a la canal de acceso, identificación del barco, su carga, país de procedencia, condición sanitaria a bordo,

1 Suboficial de la Armada con la especialidad en Vigilancia de Costas y Puertos (en situación de reserva). Correo electrónico: historianaval@telefonica.net.

2 *Gaceta de Madrid*, 14 de octubre de 1794, donde se publican los resultados de las pruebas de Chappe.

3 Astrónomo, profesor del Observatorio Astronómico de Madrid.

etc.).

Para pasar las órdenes urgentes en el distrito, aparte de las que se pasaban “expres” (correo de relevos a caballo), existía una serie de torres vigía repartidas a todo lo largo de la costa que pasaban puntual y rápidamente la información. Desde la torre de Tavira en Cádiz, pasando por la de Chiclana, las de Conil y otras hasta llegar a la de Tarifa en su isla, iban y venían las novedades con los movimientos de buques a todo lo largo de la costa.

Como ejemplo solo pondré dos casos: El día 6 de mayo de 1805, el vigía de Algeciras anota así en su parte diario:

“Amanece el horizonte ahumado el viento al ENE bonancible no habiéndose notado en la plaza novedad particular ni más buques de guerra en ella que los que anochecieron aier acuí hora se descubrió una escuadra desde este observatorio que a poco rato después pude contar 13 navíos de guerra y entre ellos tres de tres puentes que se dirigían a embocar el estrecho sin poder advertirse que trajeran comboy por ocultarlo el monte y la calima, a las 9 se fueron aproximando los buques de esta escuadra a la Pta. de Europa y caieron parte de dicha escuadra a sotavento del monte por haberse llamado el viento al ONO, y atendiendo á una novedad de esta importancia tamaño y consecuencia despaché un expreso al Excmo. Sr. Comandante General del departamento por si por algún accidente inopinado hubiese alguna equivocación en las Señales de la Costa que mandé hacer a la torre de San García para que las repitiese la del carnero y las demás sucesivamente; a la 1 ya estaban fondeados en la plaza 3 navíos de 110 uno de 84 y otro de 74 cañones y saludó uno de los primeros a la plaza, tambien entraron entre estos navíos una fragata mercante americana y 2 fragatas inglesas mercantes, entiendo no ser esta escuadra otra que la de Nelson [...]”

Y por último, el parte del día 2 de octubre de 1805 dice lo siguiente:

“A las 9 $\frac{1}{4}$ por la mucha mar que había en punta de Carnero y estar el viento por el E. calmoso venían de retirada las cañoneras de aquel apostadero pero a las 10 $\frac{3}{4}$ estando ya para fondear aquí se volvieron adonde habían salido por haber variado el viento al 4º cuadrante y estarse esperando el convoy que venía de Cádiz por haberlo señalado las Torres y por el propio motivo salió otra división de este apostadero. A la una se vio que venía el citado convoy por fuera de punta de Carnero dirigiéndose a este fondeadero”.

Como puede verse por lo anterior, había una clara y fluida información de todas las torres de marina con sus respectivas cabeceras (Algeciras y Cádiz), lo que fue de gran ayuda los días posteriores a la Batalla de Trafalgar, donde gracias a ellas pudieron facilitarse muchos auxilios y salvarse muchas vidas.

Posteriormente, el turbulento escenario político en que nace y se desarrolla el invento del telégrafo (óptico o eléctrico), que va desde 1833 hasta aproximadamente 1875, hizo que éste, a diferencia del marítimo, se proyectara y utilizara con clara intención de manipulación política, para así, controlar e incluso manipular la información para sus propios intereses. Así pues, acorde con nuestra política interna, el uso del telégrafo óptico estuvo férreamente vinculado al mantenimiento del orden público como instrumento gubernamental; es por eso que la función social y comercial del mismo quedó en la realidad prácticamente descartada. Esto contrasta con el uso civil dado por otras naciones europeas donde el telégrafo corrió paralelo al desarrollo del ferrocarril.

En el decreto de 28 de noviembre de 1868, el ministro de la Gobernación, Práxedes Mateo Sagasta, entre otras cosas decía:

“Desgraciadamente España no ha obtenido hasta hoy de tan prodigioso invento los

beneficios que ha prestado en otros países. Considerado hasta aquí más especialmente como medio de gobierno, se le ha encerrado dentro de estrechos límites, e incomunicado por su precio con las clases más numerosas y más necesitadas de sus servicios. Así, la comparación de los resultados estadísticos, que importa poner a la vista del país, nos presenta compartiendo con la Rusia, y menos justificadamente, la vergüenza de ocupar el último puesto en la escala de los pueblos cultos de Europa.”

Y realmente era así, sobre todo en relación al número de kilómetros de línea por estación o el de habitantes por estación. ⁴ Paradójicamente, no era así en cuanto al número de kilómetros de línea por legua superficial, donde ocupábamos el sexto lugar de los once países europeos contemplados, con 1,3 kilómetros de línea, frente a los 1,7 que tenía Francia.

Respecto a las aplicaciones del telégrafo, el citado Sagasta decía también:

“Otra aplicación, no menos importante quizás, es la que en otros países se hace de las señales marítimas que anticipan al comercio datos y noticias convenientes a sus cálculos, al par que tranquilidad o consuelo a las familias. Todos los Estados de Europa cuentan ya en sus costas un número considerable de estaciones semafóricas, y España no tiene ninguna. Sin embargo, por su situación en los confines occidentales de esta parte del mundo, centinela avanzado sobre ambas Américas, debería haberse adelantado, en bien del comercio universal, a adoptar este progreso científico y material de nuestros tiempos.”

Dicho decreto, en el artículo 5º punto 2º decía: “Se autoriza a la Dirección general de Telégrafos: Para situar estaciones semafóricas en los puntos más oportunos de nuestras costas, principiando por las de Tarifa y cabo de Finisterre o Estaca de Vares”.

Pasaron dos años sin que nada se hiciera respecto a las estaciones semafóricas, hasta que en 1870 la *Gaceta de Madrid* publicó otro decreto donde decía:

“Artículo 1º. Queda aprobado el unido proyecto de Código comercial de señales para uso de los bajeles de todas las naciones que ha examinado el Almirantazgo, de conformidad con lo que previene el art. 43, capítulo 2º, tit. 1º de la ley de 4 de febrero de 1868.

Artículo 2º. Se hace obligatoria para todos los buques españoles, así de guerra como mercantes de altura, desde 1º de Junio próximo, la adquisición del expresado Código y las banderas y demás objetos necesarios para su uso, tanto con los otros buques nacionales y extranjeros, como con las estaciones semafóricas de las costas. Las Autoridades marítimas de los puertos harán constar en los roles de los expresados buques mercantes el uso del Código Internacional de Señales empleado ya en diferentes países”.

Posteriormente, la ratificación del uso del citado Código Internacional de señales (esta vez firmada por el rey Amadeo I), se publicaba en la *Gaceta de Madrid* el 9 de febrero de 1871. Así pues y ya puestos a actuar, a mediados de 1871 se nombró una comisión mixta de funcionarios de Ultramar, Marina y Gobernación para estudiar la mejor organización y ubicación de los semáforos, así como redactar sus reglamentos y atribuciones. Se pensó en unos 20 semáforos, pero la carestía económica del país decía otra cosa, así pues, la comisión juzgó indispensables tan solo los de: Tarifa, Cabo de San Antonio, Cabo Villano, Cabo de Peñas, Barcelona y Cádiz. Aún así, los gastos ascendían a 124.600 pesetas.

El 19 de septiembre de 1872, firmado por el rey Amadeo I, se publicó un decreto del Ministerio de Marina, por el que se aprobaba el Reglamento para la organización del servicio

4 Al decir “estación” nos estamos refiriendo a puesto telegráfico u oficina de telégrafos.

semafórico de 1870, o sea, se aprobaban tan solo dos semáforos.

A la espera de ver qué presupuesto se aprobaba y sabiendo que el primer sitio donde se instalaría sería Tarifa, se ordena al Comandante Militar de Marina de Algeciras que emita un informe respecto al sitio más a propósito para el establecimiento con carácter definitivo de un semáforo; así como el adecuado para instalar el provisional que tenía que funcionar inmediatamente. Ya en Tarifa, acompañado por el T.N. Ayudante Militar de Marina, tras estudiar la situación se emite un informe que, resumiendo, proponía como sitio para instalar el semáforo: cerca del faro, más concretamente a 75 metros al SO del mismo. Y para colocar el semáforo provisional, por ventaja y economía, lo recomienda igualmente en la isla de Tarifa, pero en la azotea del llamado Cuartel Viejo, en ese momento ocupado únicamente como almacén de carbón de particulares. En segundo lugar citaba al cerro de Santa Catalina, entre la población y la isla, pero solo como posible situación, pues decía que carecía de edificio alguno y que habría que construir, si bien, mencionaba que conservaba los restos de una batería ya abandonada. De no hacerse en los anteriores lugares, decía, habría que recurrir a edificios particulares de la población, los cuales, no reunían las condiciones ni respondían al objeto y necesidades del semáforo por la dificultad de reconocimiento de la costa. Esto lo prueba, decía, pues los hoy establecidos se han situado en los únicos edificios convenientes que dan vista a la Marina.

El Comandante de Marina citaba en su informe que había tres semáforos particulares: Primero el de “Fabra”, establecido en la azotea del castillo de Guzmán el Bueno. Segundo, el que es propiedad de Don Joaquín de Campos (comerciante de la ciudad), situado en la plaza de la Constitución nº 2, y en cuyo observatorio, construido hacía ya dos años, se ubica el llamado “Semáforo Universal”. Y en tercer lugar citaba al “Internacional”, situado sobre la punta Camorro, a medio cuarto de legua de la población, cuyos representantes son los señores. Amengual y Comas, comerciantes de Barcelona.

Así pues, como tercer lugar para colocar el semáforo provisional proponía la azotea del castillo de Guzmán, (donde el de Fabra); en cuarto lugar la Casa Vigía “Universal” y, por último y como quinto lugar, el que ocupaba en ese preciso momento el Vigía Internacional (en el cerro del Camorro).

Dado la enorme prisa que le piden en sus gestiones, el Comandante de Marina sondea la opinión sobre si pueden alquilarle o arrendarle algo, lo cual expresa así:

“Por último, con el objeto de reunir todas las noticias que se me previenen y para precaver cualquier error ó equivocación, dirigí oficio al director de los dos últimos semáforos, obteniendo del mismo la comunicación que original acompaña a V.E., expresiva del alquiler o arrendamiento anual de la Casa Vigía “Universal”, único edificio propio de que se puede disponer.”

Tras recibir en Madrid el informe del Comandante de Marina de Algeciras, se nombra una comisión para ver sobre el terreno lo que se pretendía hacer; así pues, el día 22 de mayo de 1873, se presentaron en Tarifa los señores Ravira y Pelayo Alcalá Galiano,⁵ los cuales informaron que, al llegar a Tarifa encontraron tres semáforos particulares, uno perteneciente a Fabra, colocado en la azotea del castillo de Guzmán el Bueno, servido por dos o tres funcionarios, que empleaban en general señales del Código Internacional de banderas, aunque en algunos casos usaban el sistema de Prida⁶ e incluso alguno más antiguo. El segundo era propiedad de la casa Plantolid de Barcelona y estaba situado en el cerro del Camorro (citan Chamorro) y era utilizado mayormente

5 Es a partir del Real Decreto de 19 de septiembre de 1872, cuando se empieza realmente a regularizar el servicio semafórico en la Península, el cual se hizo extensivo a las Antillas en 1880 y a Filipinas en 1883. En él se creó el Cuerpo de Vigías de Semáforos, del que sería jefe de negociado Pelayo Alcalá Galiano y López.

6 El semáforo o código Prida, inventado por Pedro de Prida y Palacio, era en realidad el código de señales que la Marina española venía empleando en aquellas fechas.

por las marinas mercantes catalana e italiana. El tercero era propiedad de un tal Campos, pero había dejado de funcionar al haber sido contratado éste como vigía en el semáforo de Plantolid.

En resumen, mientras la administración estatal llevaba años enfrascada en sus líos políticos y divagando sobre cómo organizar dicho servicio semafórico, dos personas industriosas, el avisado comerciante barcelonés Plantolid y el no menos avisado periodista Fabra, ya les habían sacado ventaja haciendo negocio en Tarifa con sus semáforos. El comerciante sabía las ventajas de vigilar el paso de sus buques por el estrecho de Gibraltar, y el periodista sabía que su información podía ser vendida a precio de oro en Madrid y en Francia a través de la agencia Havas. Los telegramas del primero, redactados en su oficina y transmitidos por la oficina de telégrafos de Tarifa, llegaban hasta Barcelona e Italia. En lo concerniente a la agencia del periodista Nilo Fabra, además de emplear el telégrafo utilizaba la llamada “mensajería alada”, con palomas que tenía en un palomar situado también en la azotea del castillo de Guzmán el Bueno.

Tras esto, en primera instancia, decidieron instalar el semáforo en el cuartel de la isla de Tarifa, pero eran tan malas las condiciones del lugar y tan breve el plazo para ponerlo en servicio, que decidieron proponer al Plantolid el arriendo de su semáforo. Plantolid no aceptó la propuesta. El Gobierno pudo haber ejercido el derecho de incautación sobre el semáforo de Plantolid en el Camorro,⁷ pero ya sea por la carestía presupuestaria o por premura de tiempo, el caso es que se instaló en la azotea del Castillo de Guzmán.

Así pues, el 12 de junio de 1873 se abrió en Tarifa, aunque con carácter provisional, el primer Semáforo oficial, lo que se publicó mediante aviso a los navegantes⁸ donde se comunicaba que, a su vez, dejaban de funcionar todos los semáforos particulares que había en Tarifa. Por parte del Ministerio de Marina, firmó el contrato de arrendamiento el teniente de navío de primera clase Pelayo Alcalá Galiano.

Como ya se ha dicho antes, Nilo María Fabra Deas⁹ instaló su semáforo particular en la azotea del castillo de Guzmán el Bueno, si bien, este no era otra cosa que un palo de señales y una pequeña y destartalada caseta de madera. La *Gaceta de Madrid* del día 2 de enero de 1870 publicaba lo siguiente:

“Ayer comenzó el servicio del semáforo que la agencia Fabra ha establecido en Tarifa con objeto de poner en comunicación a todos los buques que pasen por el Estrecho de Gibraltar con sus armadores y consignatarios. Según orden del Ministro de Marina de Francia, los buques de guerra del vecino Imperio han sido inscritos en la indicada Agencia y otros Gobiernos han seguido este ejemplo.”

Las suspicacias del gobernador militar de la plaza, lógicas por lo delicado que era el manejo de la información en esa época y lugar, hizo que a los empleados de Fabra en Tarifa no le pusieran las cosas fáciles¹⁰ y, dado que su servicio de mensajería mediante palomas suscitaba serias dudas no tardaron en presentarse las quejas, lo que motivó que se acelerara la instalación del semáforo oficial.

El Semáforo Oficial de Tarifa siguió prestando servicios a los armadores catalanes hasta

7 Incautación que sí que se realizó años después, en el año 1880.

8 Aviso a los navegantes nº 23. Almirantazgo. Sección de establecimientos científicos. Hidrografía. Estrecho de Gibraltar. Costa S. de España. Semáforo provisional de Tarifa. Madrid 14 de Junio de 1873.

9 Nilo María Fabra y Deas, en 1865 creó una organización periodística llamada “Centro de Corresponsales”, primera agencia de noticias en España que, en 1870, firmaría un acuerdo de cooperación con la agencia francesa Havas; mediante el cual, el centro de Corresponsales se reservaba los derechos de distribución en España de las noticias internacionales de Havas. La agencia Fabra sería posteriormente el embrión de la agencia de noticias EFE al fundirse con ella las agencias Faro y Febus.

10 Pudiendo entrar por un sitio cómodo, les hacían trepar por un derrumbadero de la muralla para acceder a la azotea.

mucho después incluso de haberse establecido las estaciones costeras radiotelegráficas, prueba de ello la tenemos en el diario *La Vanguardia* de Barcelona en 1922, donde se publicaba todos los días un parte procedente del semáforo de Tarifa, donde se incluía, además de los partes meteorológicos y otros datos de interés marítimo, el tránsito de buques catalanes. Además, por poner otro ejemplo, citaré la empresa Amengual y Cía. de Barcelona, la cual, en representación de los intereses comerciales marítimos de dicha ciudad, el 19 de abril de 1877 pide que les remitan aquellos partes del semáforo de Tarifa que a ellos les concierna para su publicación en la prensa diaria.¹¹

Los semáforos marítimos oficiales, ya en territorio nacional peninsular como en las colonias, se proveían del personal adiestrado en la única escuela que existía para ello: Tarifa. Desde aquí partieron los semaforistas que, por ejemplo, había en La Habana (Cuba)¹² y que, bajo sus mismas órdenes y consignas, ejercían su trabajo. Una vez que estos países alcanzaron su independencia, las ordenanzas y operatividad de los mismos siguió por muchísimos años siendo las mismas que tenían en 1880. El servicio de estos centros era prestado por el Cuerpo de Vigías de Semáforos de la Armada, que a su vez, también prestaba servicio telegráfico en cada Capitanía General de cada departamento marítimo (tres departamentos).

En su comienzo, los semáforos oficiales de toda España se dividían, según su importancia y cometido en cuatro clases: permanentes, de servicio limitado, vigías y atalayas. Eran pues, los establecimientos empleados para que los buques (estatales y civiles) pudiesen comunicar, tanto con las autoridades marítimas, como con las casas consignatarias, las comerciales y las particulares, e inversamente. El cometido de los semáforos marítimos era el siguiente: “Atalayamiento del mar y la costa, el servir de comunicación entre los buques y tierra, el servicio meteorológico, el cooperar al salvamento de naufragos y, el cooperar por medio de los avisos oportunos a la represión del contrabando.”

Cuando los semáforos adoptan el telégrafo eléctrico, pasan a denominarse Estaciones Electro-semafóricas, estando unidas directa o indirectamente con la red telegráfica general del Estado. La escuela de telegrafía para los alumnos de la escuela de vigías de semáforos, estaba situada en Tarifa, si bien, previamente hacían un curso en Sevilla. Se creó por Real Orden de 9 de julio de 1880. El jefe de ella era el mismo jefe del servicio de telégrafos de Tarifa, y cobraba por ello una gratificación por Marina de 400 pesetas anuales.

Las relaciones entre el jefe del servicio semafórico y el del servicio telegráfico en Tarifa no siempre fueron las mejores y surgieron roces por ambigüedades entre ambos organismos, a veces por divergencias sobre si había o no que traducir los mensajes que llegaban a uno u otro establecimiento por parte de extranjeros. Tanto es así que ya a finales de 1883 dichos roces se agravan, esta vez por parte de los alumnos de la escuela de semaforistas y los empleados de la oficina de telégrafos de la localidad. Después, se suprimen los servicios de guardias que los alumnos semaforistas venían haciendo en la oficina de Telégrafos y se pide que devuelvan los equipos. El 14 de junio de 1884 quedan separados ambos colectivos telegráficos, si bien, el semáforo seguía abierto a toda clase de correspondencia telegráfica interior e internacional (según Real Orden de 14 de enero de 1882).

El 23 de octubre de 1885 se suprime definitivamente la Escuela de Telegrafía Práctica de Vigías establecida en la oficina de telégrafos de Tarifa, ya que se consideraba que no estaba justificada. Al parecer, la cuestión partía del hecho de realizar prácticas los alumnos de vigías

11 Instancia de Amengual y Cía. al ministro de Marina de fecha 19 de abril de 1877.

12 Su existencia data del 18 de octubre de 1888, creado por Real Orden de dicha fecha, por la cual se disponía que en el castillo del Morro de La Habana debía funcionar un semáforo que en aquel lugar se encontraba colocado en una caseta pintada con franjas negras y blancas, situada al este del faro de O'Donnell y a una distancia de 50 metros del mismo.

conjuntamente con los de telégrafos en Tarifa, eso sí, prácticas añadidas a su anterior instrucción telegráfica que había sido en Sevilla, las cuales, compatibilizaban con las prácticas propias como semaforistas, todo ello, según lo dispuesto en la Real Orden de 20 de junio de 1884, por la cual, al cumplirse el plazo de estudios para los vigías alumnos de la escuela de Sevilla, una vez examinados y aprobados, continuarían haciendo prácticas en el telégrafo de Tarifa durante un plazo de tiempo cuya duración no excedería de tres meses, con objeto de que los vigías adquiriesen la práctica conveniente para su más sólida instrucción.

Ubicación de los semáforos marítimos en Tarifa

-Semáforo en el castillo de los Guzmanes: Cronológicamente, hubo dos semáforos en él, el semáforo de la agencia de noticias Fabra y, posteriormente, el Semáforo Oficial provisional. El Derrotero ¹³ General del Mediterráneo del año 1883, dice sobre éste semáforo:

“El semáforo, que empezó a funcionar en 1883, se halla en una caseta pintada á fajas horizontales, blancas y negras, y de 0,50 metro de ancho, construida en la parte meridional de la torre de los Guzmanes; comunica con las embarcaciones mercantes y con las de guerra extranjeras sólo por medio del Código internacional de señales; funciona en circunstancias normales, desde la salida hasta la puesta del sol; y, en lo referente al servicio está en todo sujeto á lo estipulado en el Convenio teleográfico internacional de París, posteriormente revisado en Roma.”

Como semáforo oficial, dependía conjuntamente de los Ministerios de Gobernación y Marina. Se comunicaba con los buques mercantes y de guerra nacionales o extranjeros mediante el Código Internacional de Señales. En lo referente al servicio radioteleográfico estaba sujeto a lo estipulado en el Convenio Teleográfico Internacional de París y, funcionaba, en circunstancias normales, desde la salida hasta la puesta del Sol.

En la imagen 2, puede verse el “Vigía Internacional”, con su peculiar caseta a rayas y sus dos palos de señales, uno con el asta de la bandera nacional que posicionaba el semáforo y, a continuación, el del palo para izar las señales de inteligencia, palo con verga (que aparece caída a una banda en señal de estar fuera de comunicación). Hacia levante del semáforo, tras la iglesia de Santa María, más concretamente donde está actualmente el Ayuntamiento, podemos observar que aparece también la bandera de posicionamiento semaforístico correspondiente al semáforo “Universal” y, curiosamente, otro palo más grueso y bajo que tiene todos los visos de ser el aparato de señales del semáforo, que posiblemente fuera del tipo paletas, dado que, aunque no existían los semáforos oficiales, los particulares estaban regulados por la normativa internacional, ¹⁴ la cual, a su vez, fue adoptada siguiendo los criterios y normas que tenían los semáforos de la costa de Francia.

-Semáforo Universal. Se instaló en la casa que ocupa actualmente el Ayuntamiento de Tarifa y era propiedad de Joaquín de Campos y Muñoz que lo cedió en alquiler al empresario catalán Plantolíd, quien a su vez lo tenía en sociedad con la empresa Llovet y Cía. Disponía de dos palos de señales, uno en la azotea y el otro en la torre de la atalaya, la torre más oriental del Castillo de los Guzmanes, a la cual se accedía por un pequeño pasillo y escalera que daban al terraplén.

El 14 de julio de 1873, el jefe del negociado de Semáforos, Pelayo Alcalá Galiano, en atención a las especiales circunstancias que concurrían en Tarifa por ser el punto desde el cual se

¹³ Derrotero: Libro que contiene una descripción muy detallada de una costa o costas, con frecuentes vistas, así como los vientos, corrientes, enfilaciones, peligros, estaciones de salvamento, señales y semáforos y cuantos datos puedan contribuir a facilitar la navegación.

¹⁴ Aprobado y declarado obligatorio para los buques españoles el Código Internacional de Señales según Real Decreto de 10 de noviembre de 1870. Normativa publicada por los ministerios de Gobernación y de Marina en Decreto de fecha 8 de febrero de 1871.

habían de intercambiar más despachos con los buques (nacionales y extranjeros), propuso crear la Escuela Práctica de Vigías. El 2 de agosto de 1873 es aprobada la propuesta, creándose en Tarifa la Escuela Nacional de Semaforistas. Su cometido: “Que sirva de escuela práctica de vigías, y sea el depósito que surta en adelante de personal hábil y práctico a las otras estaciones semafóricas que se establezcan en la Península y del cual salgan los vigías que han de dirigir y aun dotar los que se planteen en Ultramar.”

El 24 de enero de 1874, por orden del Gobierno y tras oír las alegaciones del Teniente de Navío Ayudante Militar de Marina Rafael Morales y Gutiérrez, se rescindió el contrato de arrendamiento de la casa propiedad de Joaquín de Campos donde estaban ubicadas las oficinas del Semáforo y vivían los dos vigías del mismo y un ordenanza. La oficina y archivo del semáforo pasaron a la casa-despacho del Ayudante de Marina. En cuanto a los vigías, como había aumentado el número y, dado que las condiciones en que vivían no eran las adecuadas, el citado T.N. solicitó, y le fue aprobado, concederle a cada vigía un sobresueldo de 250 pesetas anuales para pago de alquiler de casa y 125 para los ordenanzas.¹⁵

Ante unas desavenencias surgidas entre el jefe de telégrafos de la ciudad y el jefe de los vigías del semáforo el T.N. Rafael Morales (director de la Escuela de Semaforistas), éste último, presentó un proyecto de reglamento para la escuela práctica de telegrafía establecida en Tarifa, en el que se recogía que fuera director de dicha escuela el jefe de la estación de telégrafos de la ciudad y que, además, se pusiera un nuevo ramal telegráfico entre el semáforo y la estación telegráfica para la enseñanza práctica de telegrafía de los vigías. Por todo lo anterior, el día 28 de enero de 1881, el Director General de Correos y Telégrafos mostró su conformidad en que se nombrara director de la escuela práctica de telegrafía al jefe de telégrafos de Tarifa.

El día 20 de junio de 1884, el ministro de Marina autorizaba a los vigías destinados en Tarifa a prestar servicio y poder reemplazar a los telegrafistas que atendían el servicio público para toda clase de correspondencia interior (nacional) e internacional, en la misma forma que las demás estaciones telegráficas del Estado (Orden de la Dirección General de Correos y Telégrafos de 14 de enero de 1882), por todo lo cual, los Vigías de Semáforos debían considerarse verdaderos telegrafistas.

-*Semáforo de la Casa Vigía del Camorro, también Vigía Internacional*. En el periódico *El Globo* de Madrid¹⁶ (imagen 4), se hace referencia al Semáforo del Camorro y al “espíritu emprendedor de la industriosa Cataluña” representada por Llobet y Cía. de Barcelona. Cuenta que:

“A principios de 1868 se creó la empresa del 'Vigía internacional', que estableció su observatorio provisional en el histórico castillo de Guzmán el Bueno, funcionando hasta 1869, en cuyo año fue abandonado para instalar el servicio diurno y nocturno en el nuevo edificio, que no tiene rival por su ventajosa posición y sus especiales condiciones. En el observatorio de los señores Llobet se emplean todos los sistemas telegráficos publicados hasta el presente, y se encuentran los mejores telescopios conocidos, así como cuantos accesorios requiere este adelanto de la civilización moderna.”

En aquellos turbulentos días de la política española, el que un semáforo no estuviese controlado “oficialmente” suscitaba serias dudas. Así se reflejaba en el periódico *La semana telegráfico-postal*¹⁷ donde más o menos veladamente se dice que no se le debía de haber dado la autorización por dos motivos: el primero por ser una empresa particular que podría dedicarse a otros menesteres (contrabando y espionaje) y, en segundo lugar por considerarlo intrusismo profesional, ya que, según palabras textuales del artículo decía: “[...] la autorización dada a una

15 El sueldo anual de un vigía de 1ª eran 1.500 pesetas, el de 2ª vigía cobraba 1.250 y los ordenanzas cobraban 880.

16 Diario nº 665 correspondiente al lunes 6 de agosto de 1877.

17 Número 35, correspondiente al viernes 24 de diciembre de 1869.

empresa particular, es un despojo al Cuerpo facultativo de Comunicaciones, á quien está encomendado de hecho y de derecho este servicio; despojo que, aunque por este solo caso no tiene importancia, de todos modos sienta un precedente del que estamos muy lejos de estar conformes.” Además, como referencia, también decía lo siguiente: “En Cuba, gracias al inminente patricio que rige los destinos de aquella preciosa Antilla, seis semáforos circunvalarán en breve sus envidiadas costas, defendiéndolas de alevosos ataques, servidos por el Cuerpo de Telégrafos de la isla.”

No obstante, Jacinto Llovet Gómez, en 1867, ya solicitó poner su semáforo en la isla de Tarifa, más concretamente en el faro.¹⁸

El 20 de enero de 1898 comienzan las obras para la instalación del aparato semafórico en el cerro del Camorro, presupuestándose la obra en 791 pesetas. A mediados de julio de 1898 le es de suma urgencia al Ministerio de la Guerra el instalar un palomar en la azotea del Castillo de Guzmán donde se encontraba el Semáforo de Marina; tanta era la urgencia, que hasta se contempló poner ambas cosas juntas. Tras diversas gestiones con Marina, que ya tenía casi listo el traslado al cerro del Camorro (solo en espera de recibir cierto material del Arsenal de la Carraca), acelera dicha mudanza y en tan solo seis días finaliza el traslado, inaugurándose el ahora ya sí definitivo semáforo oficial en el Camorro el 25 de julio de 1898. Dicha operación costó la suma de 4.242,54 pesetas.

El Derrotero General del Mediterráneo del año 1918, dice así de él:

“El semáforo que empezó á funcionar en 1873, y fué trasladado al cerro de punta Camorro, se halla en un edificio cuadrado y adosado á él por la parte que mira al mar y de forma ovalada está el observatorio, ambos pintados de blanco: comunica con las embarcaciones mercantes y con las de guerra extranjera [...]”

El Semáforo del Camorro estaba instalado inmediato al acantilado de dicho lugar, a 46 metros de altura sobre el nivel del mar. Su distintivo radiotelegráfico de llamada internacional era: A.H.F.I. Contaba al principio con dos mástiles para señales (imagen 6), colocados uno a cada lado del denominado “observatorio”, manejándose sus drizas desde la balconada que había sobre la sala de observación.

Posteriormente, en la explanada que había a levante del edificio se instaló un palo de señales de 24 metros de altura con verga y pico. En la imagen 5 podemos apreciar dos palos, el más cercano al pueblo corresponde al mástil para la antena de telegrafía sin hilos (con su caseta) y el que aparece tras la casa vigía es el de señales de banderas.

Desde que se creó el Reglamento de Semáforos en 1918 y hasta el año 1950, era obligación del vigía tomar las observaciones meteorológicas y anotarlas en el libro de guardia. Se tomaban a las tres, ocho, once y cuarenta y cinco, doce, quince, dieciséis, veintiuna y veinticuatro horas. Igualmente, en caso de temporal, la observación de las condiciones meteorológicas y sus oportunas anotaciones, se hacían de media en media hora. Los datos meteorológicos, una vez anotados, eran transmitidos íntegramente y por telégrafo a las ocho, quince y veintiuna horas. Tenían dos destinatarios, por una parte iban a los observatorios meteorológicos dependientes del Ministerio de la Gobernación, y por otra al Instituto Hidrográfico de la Marina (por aquel entonces situado en el Real Instituto y Observatorio de Marina en San Fernando). Se tomaban los datos relativos a la dirección del viento y fuerza del mismo (según la escala Beaufort), estado de la mar (según la escala Douglas), estado del cielo, presión atmosférica, temperatura y visibilidad del horizonte.

Como una ayuda más a la navegación, cuando un barco lo pedía, se le facilitaba la información meteorológica que le pudiese ser de utilidad para su navegación, así como aquella

¹⁸ Instancia de Jacinto Llobet solicitando autorización para establecer en el Faro de Tarifa un vigía que observe el paso de buques por el estrecho de Gibraltar. AGM “Álvaro de Bazán”, legajo 5.639.

otra relativa a peligros existentes en la zona o su ruta y otros boletines de ayudas a la navegación donde se consignaban peligros tales como los restos de naufragios que afloraban a la superficie, calamento de almadrabas, zonas de seguridad en los ejercicios de tiro artillero desde la costa, etc.

El estudio de los partes de guardia de los semaforistas puede ser de gran valor, ya que tocan asuntos de muy variada índole, a saber: científica, datos meteorológicos; histórica, hechos ocurridos y después no reflejados en ninguna parte por ser incómodos para determinados historiadores; estadística, cantidad y clase de tráfico marítimo e incluso aéreo en el Estrecho; sucesos curiosos o anecdóticos, un ejemplo de ello lo podemos ver en el parte del día 8 de noviembre de 1935 donde dice: “a las nueve y diez de la mañana, es avistado el dirigible Graf Zeppelin para el Oeste, habiendo rolando el viento al N.W. con fuerza flojo [...]”

-Semáforo de Santa Catalina: El Semáforo del Camorro tenía una serie de inconvenientes, entre ellos la escasa o parcial visión de lugares estratégicos y, además, su edificio presentaba una serie de grietas por mala estabilidad del terreno por su cercanía al acantilado. Por todo ello, el Ministerio de Marina decidió nombrar una comisión para buscar un sitio más idóneo para su emplazamiento. En principio se barajaron dos posibilidades: ponerlo en el cerro de Santa Catalina o en la isla de Tarifa. Oída la comisión antes citada, el Ministerio de Marina decidió instalarlo en el cerro de Santa Catalina. Se iniciaron las obras el 27 de marzo de 1931 y concluyeron en febrero de 1933, siendo entregadas el 2 de abril del mismo año; aún así, no se instaló la vigía por faltarle algunas obras de acondicionamiento para el servicio que iba a prestar, por lo que quedó deshabitado. Constaba el edificio de dos plantas y un pequeño mirador, tanto el techo de la segunda planta como el del torreón mirador estaban almenados.

Sobre su única puerta de entrada había un escudo en piedra artificial de mala calidad, el cual, se fue deteriorando hasta desaparecer; no obstante, dicho escudo lo encontramos en un plano (imagen 7) que tenía la desaparecida Ayudantía Militar de Marina de Tarifa, si bien, solo tiene dibujado dos rayos que cruzan el ancla y carece de corona.¹⁹ Este escudo representaba el logotipo del Servicio Semaforico de la Armada, el cual, también podemos verlo (imagen 8) en el sello que aparece en los partes diarios de dicho semáforo; esta vez con un ancla coronada y tras el ancla tres rayos cruzados formando un aspa.

Terminada la contienda nacional, fue solicitada su cesión por parte del Ministerio del Ejército al de Marina, firmándose el acta de cesión el 25 de mayo de 1940. Cinco años después, en marzo de 1945, se devolvió de nuevo al Ministerio de Marina. Ello no significó que fuese utilizado para los fines previstos como tal Semáforo, por lo que siguió en igual estado de semiabandono. Hasta el año 1972 no se produjo su restauración y habilitación interior, siendo a partir de este año cuando las funciones del Semáforo del Camorro pasan al de Santa Catalina.

Las funciones del Semáforo ya por esas fechas eran casi en su totalidad de carácter militar, y no se recogen aquí por no ser éste el motivo del presente trabajo. No obstante, aunque fueron pocas las funciones “civiles”, no por eso fueron de menor importancia.

El Semáforo de Santa Catalina era (por acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Español de Meteorología) el Observatorio Meteorológico Zonal, recogiendo y registrándose en él todo lo concerniente a meteorología. Además de lo anterior, era una curiosidad visual turística más y un objetivo cultural en sí, siendo visitado habitualmente por grupos de escolares, asociaciones culturales, entidades científicas, ecologistas, observadores de aves o ballenas, etc., interesados en ver el centro meteorológico zonal. Por su idoneidad, en el edificio se instalaron una serie de instrumentos de la empresa que llevaba el estudio de interconexión submarina entre España y Marruecos. Dicha empresa, la Sociedad Española para la Comunicación Fija en el Estrecho de Gibraltar (CESEG S.A.) instaló en junio de 1985 una serie

¹⁹ Hay que tener en cuenta que el semáforo se construyó cuando la República, por lo que la corona no se ponía.

de instrumentos científicos para obtener datos meteorológicos e hidrográficos de la zona atlántica del umbral oeste del Estrecho en previsión de que se decidiera construir un puente.

El semáforo prestó sus servicios como tal estamento militar hasta el año 2000 en que fue cerrado definitivamente y su propiedad pasada al Ayuntamiento de Tarifa.

En cuanto a la actual ubicación militar, el Ministerio de Defensa aprovechó un terreno de su propiedad cercano al pueblo (la parcela que ocupaba el antiguo Cuartel de Guarnición de Infantería de Marina), lugar conocido como “Vista Alegre”, donde ha instalando una moderna vigía denominada: “Estación de Vigilancia del Estrecho”.

Bibliografía

- CORRERO GARCÍA, Manuel: “El Semáforo Internacional”, *Aljaranda* **34** (1999) 20.
- MARTÍNEZ Y TACÓN, Antonio: *Telégrafo marino*, Imprenta de la Marina, San Fernando, 1819.
- OLIVÉ ROIG, Sebastián: *Historia de la telegrafía óptica en España*, Madrid, 1990.
- QUERO OLIVÁN, Manuel: *Manuscrito del Diario de la Estación Electrosemafórica del Camorro en Tarifa*, Archivo particular del autor (inérito).
- ROMEO LÓPEZ, José María: *Historia de las Telecomunicaciones. Exposición Histórica de las telecomunicaciones*, Secretaría General de Comunicaciones, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1990.
- SÁNCHEZ RUIZ, Carlos: *La telegrafía óptica en Andalucía [sobre la Línea telegráfica de Andalucía de Mathé]*, Dirección General de Planificación, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, 2006.

Archivos consultados

- Archivo General de Marina Álvaro Bazán. Sección Puertos: legajo 5.639; Sección Semáforos: Fanal de Tarifa, legajos 4986 y 4994; Sección Depósito Hidrográfico: legajo 4953, Sección Indiferente: legajo 4859.
- Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de Marina, San Fernando, Cádiz. Sección de Hidrografía. *Derrotero General del Mediterráneo, año 1918*, sexta edición, tomo primero, página 88, Madrid, 1918.



Imagen 1. Dibujo de Nilo María Fabra.



Imagen 2. El semáforo en el castillo de Guzmán.

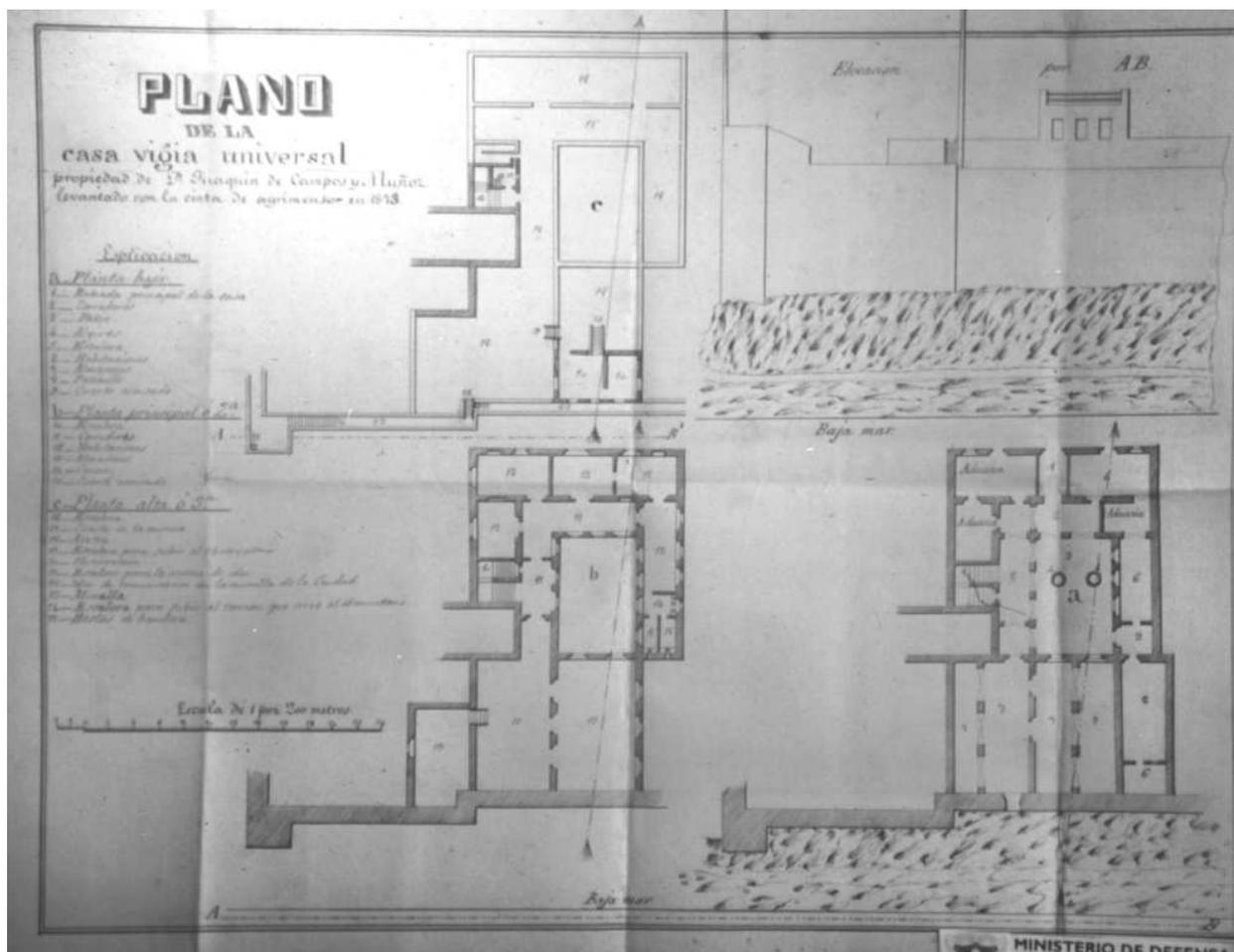


Imagen 3. Plano de la Casa Vigía Universal, año 1873.



Imagen 4. Dibujo aparecido en el periódico *El Globo*, Madrid 1877.



Imagen 5. Barrio de pescadores en la llamada playa de la Marina, al fondo el semáforo del Camorro.

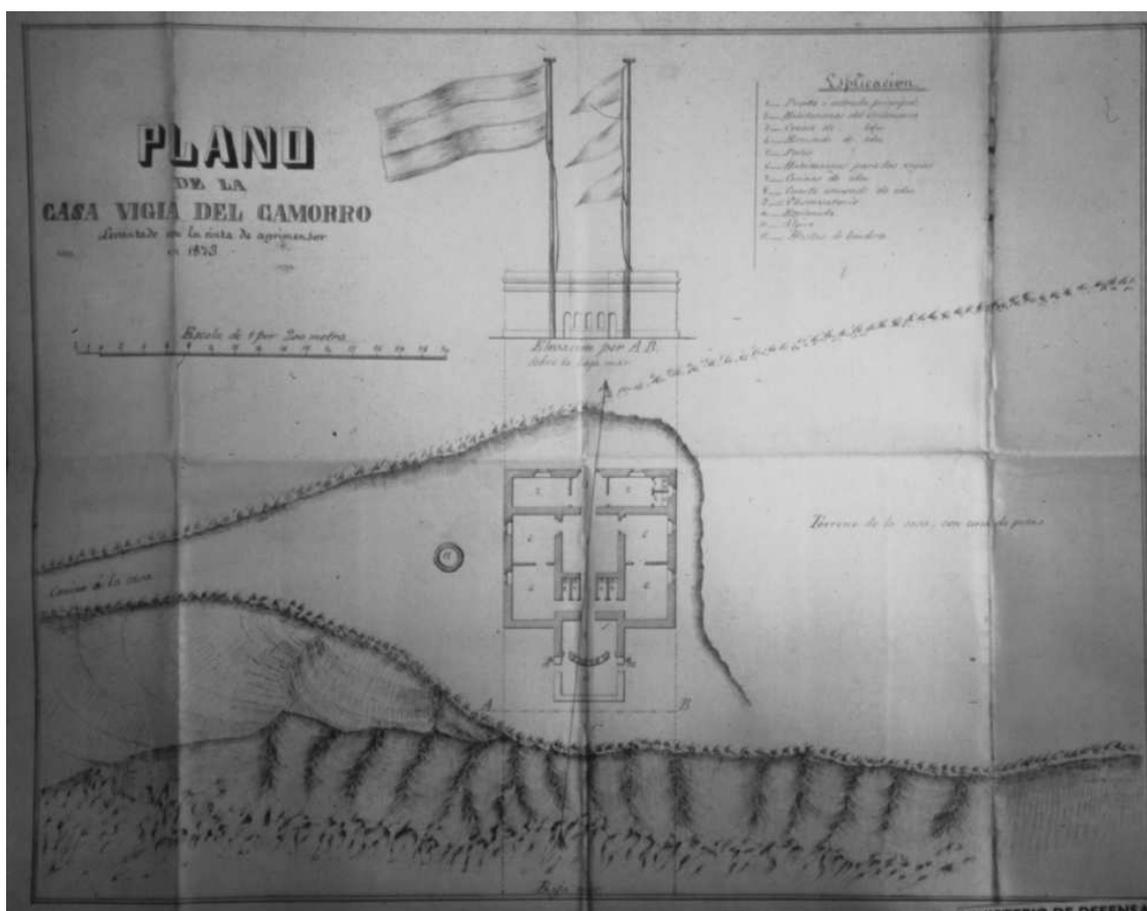


Imagen 6. Vigía del Semáforo del Camorro.

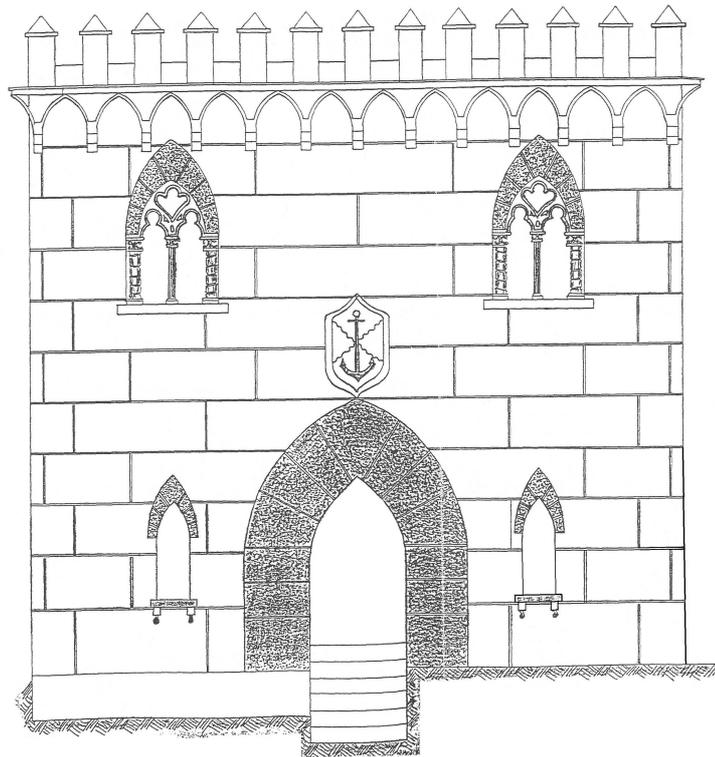


Imagen 7. Fachada principal de Santa Catalina. (Plano de la AMM)

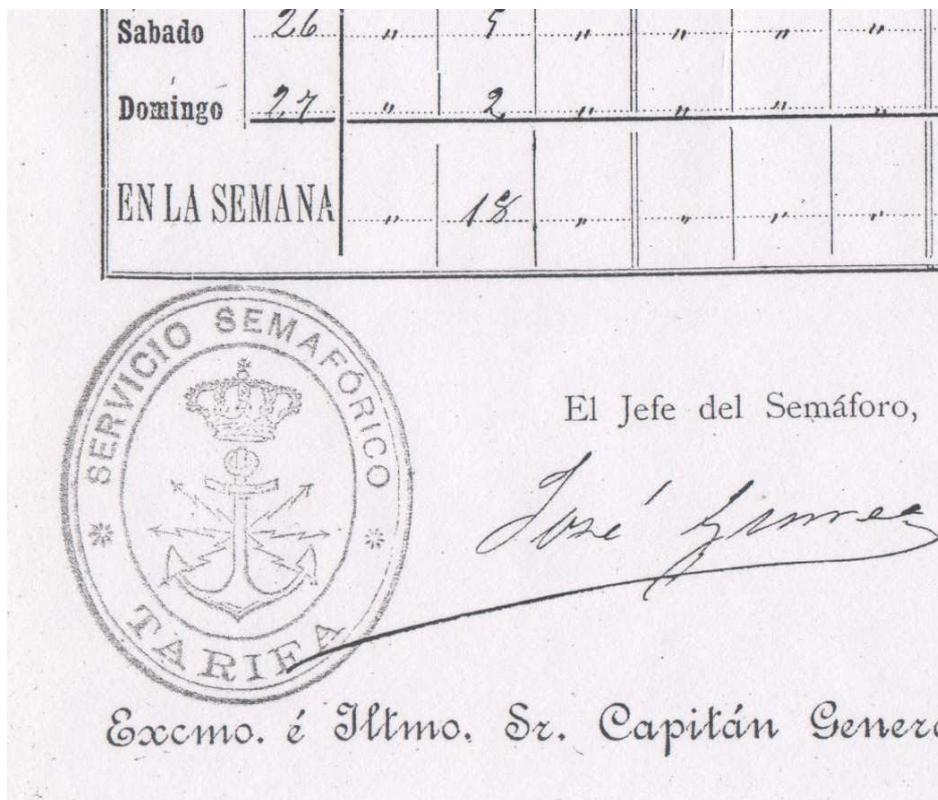


Imagen 8. Sello del Semáforo, parte diario, 1901.