

# Barcos que llevan o han llevado el nombre "Tarifa"

*Manuel Quero Oliván*

**E**n el comienzo de los tiempos, según cuenta la Biblia, le fue dado al ser humano la potestad de designar con un nombre cada uno de los seres y cosas de la tierra. Para la mar, por extensión, no había de ser diferente: Cada embarcación es "bautizada" con un nombre.

Legalmente, el nombre del barco o embarcación ha sido de siempre regulado por la ley, adaptando su normativa cada país o lugar a sus usos y costumbres. En la legislación española viene relacionado con lo que se denomina "Matrícula del buque".

En las *"Ordenanzas de Matrículas de Mar"* de 1802 ya se reglamentaba la obligación de inscripción en la "Matrícula" de todas aquellas embarcaciones que arbolaran el pabellón nacional y que navegaran dentro o fuera del puerto. En el texto legislativo citado ya se disponía que dicha matriculación (inscripción o registro) debería comprender el nombre del dueño, medidas, aspecto y características principales del buque, su tipo de construcción y, tan importante como todo lo anterior: "su nombre".

Todo buque tenía que ser reconocido por el nombre y número que les fuera asignado en su respectivo asiento de inscripción, con dicho número se marcaba el casco en la amura, cerca de la borda, o bien en la popa; eso sí, las embarcaciones de pesca, las dedicadas al cabotaje y las llamadas embarcaciones menores lo habían de llevar visible también en el velamen.

Siempre han existido y existen reglas (unas escritas y otras no) para aceptar como válido el nombre de una embarcación. Dichas reglas por lo general vienen establecidas según los condicionantes de las costumbres sociales, políticas, religiosas o gremiales. No obstante, al menos en Tarifa, el gracejo popular gaditano y las costumbres marineras daban más importancia (incluso preferencia) al "apodo o mote" de la embarcación que a su nombre legal. Así pues, podemos encontrar curiosidades que pueden despistar al investigador metido en el mare mágnim de querer estudiar la historia marítima local de boca

de sus protagonistas (armadores, patrones y marineros), pues encontrará en muchísimos casos que a la embarcación en estudio se la esté denominando por el mote, apodo o alias de su patrón e incluso por el de alguna cualidad de la embarcación, accidente o incidente relacionado con ella.

En Tarifa podemos encontrar que, por ejemplo, el pesquero conocido como "El tumbao" en realidad se llamaba oficialmente "Francisco e Isabel", su mote le venía impuesto por navegar la embarcación con cierta escora por la mala disposición de algún elemento de a bordo, lo cual hacía que la misma se "tumbase" (de ahí el mote); también tenemos el caso de la embarcación denominada popularmente como "El Reparto" y cuyo nombre oficial era "Joven Salvador"; el conocido como "El Burugato" era en sí el "Reina del Pacífico"; el conocido como "La Pavea" era el "Francisco y Aurelio"; el "Te empicates" era el "Carmen de Tarifa"... y así un largo etc.

Lo anterior no tendría la menor importancia si no fuera porque en determinadas ocasiones, bien por accidente o por cualquier otro motivo, el periodista, historiador o curioso de la historia marítima quiere enterarse de tal o cual detalle. Al haber transcurrido cierto número de años, si no se tiene en cuenta éste y otros detalles parecidos propios del mundo marinerío, los datos recogidos pueden dar lugar a confusiones importantes. Un detalle: he podido comprobar que en documentos oficiales de hace doscientos e incluso trescientos años, cuando se citaba un determinado barco que presentaba esta dualidad de nombre, se tenía la precaución de poner tras su nombre oficial el del mote o apodo precedido de una "a" minúscula puesta entre paréntesis (*a*) que indicaba claramente que dicho barco era conocido, además de con su nombre, con tal o cual "apodo".

Un ejemplo de ello puede ser lo sucedido el 7 de julio de 1807, en esa fecha, el Capitán General del Departamento Marítimo de Cádiz informó al Rey sobre la necesidad que tenía de Patentes de Corso, y exponía su parecer sobre las condiciones a pedir

a quienes las solicitaran. Citaba a los vecinos de Tarifa D. Joaquín Martínez y D. Antonio Sotomayor, los cuales, habían solicitado a través del Ayudante de Marina de Tarifa la correspondiente Patente de Corso para el falucho "San Joaquín y Santa Ana" (a) "El Almirante", de porte de 250 quintales y con 28 hombres de tripulación. Pues bien, en otros documentos de la época donde se refleja la relación de los buques de Tarifa, se encuentra reflejado el citado falucho con el único nombre de "el Almirante"; si consultamos los documentos oficiales (inspección de la Matrícula Naval) donde aparecen relacionados los nombres de los barcos tarifeños, curiosamente, "el Almirante" no aparecerá y sí en cambio el de "San Joaquín y Santa Ana". Incluso sé de casos que, ignorantes de tales costumbres marineras, hay quien ha contado algún barco varias veces, sacando conclusiones erróneas y publicando listados irreales.

Anécdotas aparte, han sido bastantes los propietarios que, puestos a ponerle un nombre a su embarcación, han decidido ponerle el nombre de una ciudad. Que se utilice el nombre de la propia ciudad es hasta cierto punto lógico, pero que se le ponga el nombre de una ciudad lejana ya no es tan frecuente. Pues bien, que el nombre de la ciudad de Tarifa haya sido empleado con relativa frecuencia como nombre de una embarcación, es hasta cierto punto motivo de orgullo para el tarifeño. Son bastantes los barcos o embarcaciones que han pregonado por el mundo el nombre de la ciudad de **TARIFA**. En la Tabla 1 podemos ver algunos de ellos. Sus historiales irán apareciendo en Aljaranda en el presente y otros artículos. Aunque en la tabla están ordenados cronológicamente por su fecha de botadura, en los artículos a publicar he optado por poner primero los buques españoles.

#### LANCHA CAÑONERA A VAPOR "TARIFA"

Desde mediados del siglo XVIII se organizó el Resguardo de Rentas con buques guardacostas que dependían del Ministerio de Hacienda. Tenía

BARCOS CUYO NOMBRE ES O HA SIDO "TARIFA"		
NOMBRE	TIPO DE BUQUE	LUGAR Y AÑO DE CONSTRUCCIÓN
SS Tarifa	Clíper a vela y vapor	Construido para la Cunard Line por J & G Thomson, de Glasgow, (Escocia) en el año 1865.
Tarifa	Lancha cañonera a vapor (Lancha aduanera)	Construido en el Arsenal de la Carraca en San Fernando (Cádiz) en el año 1879.
Tarifa	Transporte de tropas	Construido por la Irving Shipbuilding & Drydock Co. Ltd., de Hartlepool, Gran Bretaña, en el año 1912.
M/S Tarifa	Carguero con pasaje	Construido en Danzig (Noruega) en el año 1936.
Ciudad de Tarifa	Ferry de pasaje y vehículos	Construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante en Valencia en el año 1961.
Tarifa (P-64)	Patrullero de Altura	Construido en los astilleros de Construcciones Navales Paulino Freire de la localidad pontevedresa de Vigo en el año 2003.

Tabla 1.

como función vigilar el litoral marítimo en aguas de jurisdicción española. Este servicio sufrió muchísimos cambios organizativos, debidos en su mayor parte a la entonces inestable, revuelta e incluso violenta política dominante (1).

Por unos motivos u otros, lo cierto es que el Resguardo de Rentas estaba conectado íntimamente con la Armada. Sus barcos se armaban y reparaban en los arsenales de ésta o bien bajo contratos particulares en aquellos lugares donde no fuera posible la reparación en dichos arsenales. Su función principal era evitar el contrabando, auxiliar a los buques mercantes para evitar que fuesen atacados y mantener la seguridad de las costas, pero, en este aspecto, llegaron a interferir en muchas ocasiones con los buques de guerra de los Departamentos que se cruzaban con aquellas para mantenerlas libres de los ataques de piratas y corsarios.

Ya en la marina moderna (tomaremos como "modernas" las embarcaciones cuyo medio de propulsión era el vapor) tenemos a uno de los buques que nos ocupa en esta serie de artículos dedicados a los barcos que han llevado el nombre de nuestra ciudad: se trata de la lancha cañonera a vapor "Tarifa".

La clasificación según las características de un barco es, en ocasiones, uno de los aspectos más

controvertidos del estudio histórico marítimo. Algunos investigadores hacen la diferenciación por formas y tamaños, tipo de propulsión e incluso para el uso al que iban destinados. Además, dado que en la vida normal de un buque se le pueden cambiar determinadas características, puede darse el caso de verlo clasificado de varias formas. El buque que nos ocupa es precisamente uno de ellos.

Si consultamos los Estados Generales de los Buques de la Armada, a la embarcación "Tarifa", unas veces la encontraremos como "Lancha cañonera" y otras como "Cañonero" e incluso hay algún sitio donde la he visto reflejada como "escampavía" (2).

Esta embarcación fue proyectada en principio para prestar servicios como remolcador, pero por motivos de urgencia fue alistada para el Servicio de Guardacostas. Es por ello que se da el curioso caso de **ser la primera "lancha cañonera" guardacostas construida en España con casco de hierro**, pues si bien sus coetáneas las lanchas cañoneras "Otálora", "Basco", "Gardoqui", y "Urdaneta" también tenían casco de hierro, fueron importadas de Hong-Kong.

Es botada en el Arsenal de La Carraca el 21 de mayo de 1879 y como ya se ha dicho para prestar servicios como remolcador, pero poco después es adquirida por la Armada y destinada a la División de Guardacostas con base en Algeciras. Sus problemas con la caldera de vapor hacen que en octubre de 1880 se encuentre reparando en La Carraca. Recién terminadas las reparaciones y cuando ya se disponía a zarpar con rumbo a su destino en Algeciras, es comisionada por el Capitán General del Departamento de Cádiz para hacer unas intervenciones urgentes en Huelva.

La razón de mandar la lancha cañonera "Tarifa" a Huelva no era otra que la de un famoso escándalo que hubo por aquella época conocido como "caso del Alfinés" que amenazaba de nuevo con pasar grandes alijos en aquella zona (propicia también para las actividades contrabandistas). Esto generó las protestas del jefe de la División de Guardacostas de Algeciras a la que pertenecía y donde se la estaba esperando con suma urgencia. El Capitán General del Departamento de Cádiz alegó que se había visto acuciado por las circunstancias, pues la única escampavía que tenía disponible había tenido que entrar en reparaciones por problemas en el casco; tampoco podía disponer del Remolcador nº 2, ni de la Lancha "Tortosa" que solían auxiliar al Servicio de Guardacostas; por lo tanto, se vio obligado a enviar provisionalmente a la lancha cañone-

ra "Tarifa" que se encontraba en ese momento en perfecta disponibilidad, así que pasó su orden al comandante de la misma, eso sí, ordenando que el contador de bajeles del Arsenal mandase reintegrar al habilitado de la División de Guardacostas el importe de las "raciones a plata" (3) de la tripulación.

A los pocos días, le decía el Capitán General del Departamento de Cádiz al Ministro de Marina: "...teniendo con quien relevarlo, podré dar entero y puntual cumplimiento a lo mandado; y para entonces, si VE no se sirve ordenarme otra cosa, podrá venir la *Atrevida* a retocar su nueva caldera ya próxima a terminarse, regresando enseguida, para que a su vez lo haga el *Cocodrilo*, que como VE sabe y tiene mandado, debe igualar sus hélices y después el *Somorrostro*, que por sus malas condiciones marineras, considero peligroso sostener allí durante el invierno y cuyos servicios pueden ser muy útiles en el Guadalquivir donde se hace contrabando, según denuncia el jefe económico de aquella Provincia...".

Como puede verse, los problemas de calderas eran un mal generalizado, y la cañonera "Tarifa" no iba a ser menos, no obstante, según se deduce de un detenido estudio de su dilatado historial de aprehensiones, era de una efectividad sorprendente. Tuvo algunos problemas menores de máquinas pero los reparaba generalmente y con satisfacción. No obstante, tanto la "Tarifa" como la "Atrevida" (algo mayor que la "Tarifa") al no ser buques de vela, aún tenían ciertos reparos en mandarlas a misiones nocturnas por peligro a que se quedara en la mar (tén-gase en cuenta que estos buques no tenían velas que le ayudasen en el supuesto caso de quedar sin máquina, a diferencia de su compañero en el servicio el cañonero "Salamandra" que estaba soberbiamente aparejado de velero).

De la falta de medios idóneos para reprimir el contrabando procedente de Gibraltar se quejó el Comandante General del Campo de Gibraltar en carta de fecha 19 de enero de 1886 dirigida al Ministro de Marina; quejas que llegaron a la mismísima Reina Regente y que, dado el escandaloso ridículo que decía se hacía ante Inglaterra, acordó que se tratara tal asunto en Consejo de Ministros. En dicha carta, el citado Comandante General del Campo de Gibraltar se queja de lo mal que estaba la División de Guardacostas y, mencionando a la cañonera "Tarifa" dice lo siguiente:

*"La División está compuesta de los cañoneros Salamandra, Atrevida, este recién incorporado; de la Lancha cañonera Tarifa y un pontón además que surte de fuerza á seis Escampavías que de él dependen = Los dos primeros barcos, si bien pue-*

den practicar el servicio, no cuentan más que con un andar respectivo de 4 y 6 millas, insuficiente de todo punto para dar caza y aprehender á los que conducen el fraude; y el último de ellos, ó sease el *Tarifa* por sus pequeñas dimensiones, y el mal estado de su máquina, no puede hacerse á la mar, sin riesgo, á no ser en los días completamente bonancibles".

Las averías, dependiendo de su importancia, podían ser reparadas tanto en el Arsenal de La Carraca como en Gibraltar (ya que Algeciras por aquel entonces carecía tanto de técnicos especializados como de astilleros adecuados), unas de las mayores reparaciones que hizo en Gibraltar fue una varada que se dilató del 12 de abril al 10 de mayo de 1881. En el expediente de dicha varada se acompaña un sencillo plano donde vienen reflejadas las dimensiones y formas básicas (cubierta y distribución interior) de la embarcación, documento valioso y único si exceptuamos una fotografía sobre vidrio, foto que fue sacada a su vez de una acuarela donde aparece junto a otra cañonera en su participación en la guerra de África, único documento gráfico que se ha encontrado hasta la fecha de la cañonera "*Tarifa*". Dicha fotografía, descubierta a última hora, es la que se incluye en el presente trabajo.

Dado que era el barco oficial más prontamente dispuesto para el servicio, se empleaba con frecuencia para llevar al Comandante General del Campo de Gibraltar en sus visitas oficiales a Gibraltar.

Pese a su rimbombante nombre de "cañonera", en el momento de su botadura, según el expediente de construcción del Arsenal de La Carraca, llevaba como armamento un pequeño cañón Krupp de 8 cm., que posteriormente le fue retirado y sustituido por una ametralladora de 25 milímetros más manejable y acorde con los servicios que este buque prestaba, armamento éste normalmente reflejado en los Estados Anuales de Fuerza de la Armada donde se la relaciona.

### Hechos meritorios

Como ya se ha dicho, por su enorme efectividad era muy temida por los contrabandistas gibraltareños, apresándolos tan cerca de Gibraltar que llegó a protagonizar más de un incidente diplomático. En uno de estos incidentes llegaron incluso a cañonearla desde el peñón para que soltara las presas (dos faluchos contrabandistas). Posteriormente, según el informe del Negociado de la Secretaría Militar de Marina, se llegó a la conclusión de que *"todo había sido debido a la imprudencia temeraria del Oficial Comandante de la cañonera 'Tarifa'*

*y falta de tacto en todo su proceder.* - La captura de los dos faluchos no había podido hacerse a la distancia de 4 millas, sino a otra bastante menor, ni debía haber transcurrido la media hora que afirmaba su comandante había transcurrido entre la captura y el primer disparo". La verdad es que aquel comandante tenía fama de ir a coger los contrabandistas casi a la salida de las mismísimas playas del peñón.

Además de las muchas aprehensiones que la hicieron famosa en la Bahía de Algeciras, por su mayor velocidad frente a las otras cañoneras, las misiones de esta lancha no se ciñeron a lo puramente fiscal. Cabe citar entre algunas de sus acciones la llevada a cabo el día 21 de octubre de 1896; ese día, desde la Comandancia de Marina de Algeciras se divisó un incendio a la altura de Puente Mayorga. El 2º comandante de la misma, con total diligencia, embarcó en la cañonera "*Tarifa*" zarpano rumbo al incendio a prestar los servicios que fuesen posibles.

Con igual diligencia y presteza, el Comandante del Arsenal de Gibraltar mandó un buque a vapor con ayuda, acudiendo el Alférez de Navío Mr. Harper con los subalternos Bemza y Hubriren (4), al mando de una sección de Marinería de los buques ingleses "*Rupert*" y "*Gleaner*" quienes con una potente bomba contra incendios a vapor se pusieron manos a la obra.

El oficial inglés y sus subalternos se distinguieron muy notablemente en los trabajos contra incendios y lograron sofocar el foco principal del fuego; fuego que duró todo el día, no siendo apagado hasta avanzada la tarde, retirándose el personal tras ser sofocado el incendio ya casi entrada la noche.

El fuego se había declarado en una gran fábrica de corcho situada en dicho lugar y se extendió a dos casas contiguas que, casualmente, eran una la del Cabo de Mar de aquel punto y otra la que tenía el Ayudante de Marina como despacho y oficina. Lo que a simple vista puede parecer un rasgo de altruismo y buena vecindad por parte de los ingleses no era tal, pues, analizado el asunto aparece el gazapo: Buena parte del capital de dicha empresa era inglés.

De la casa y el despacho del Ayudante de Marina y su subalterno sólo se pudieron salvar algunos efectos de mobiliario y unos cuantos documentos de los allí depositados, pues debido a la rapidez con que se propagó el fuego fue imposible salvar más.

Según manifestó el 2º comandante de la Comandancia de Marina de Algeciras, tanto el coman-

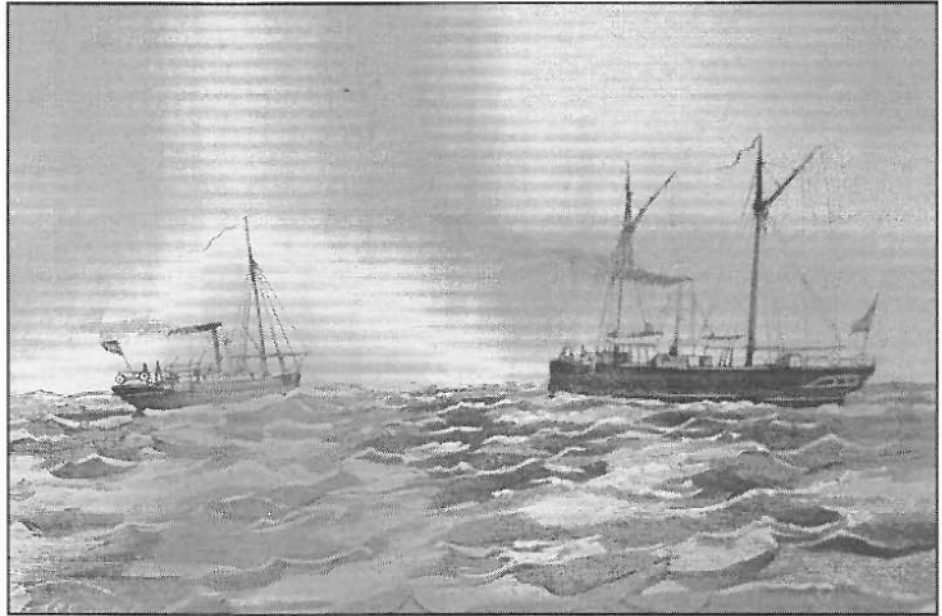
dante de la "Tarifa", el Alférez de Navío D. Antonio López Cerón, como el contra maestre y dotación del buque rivalizaron en el cumplimiento de su deber, encontrándose siempre en los sitios de mayor peligro y distinguiéndose por sus trabajos, creyendo en su informe el citado 2º comandante era su deber no omitir lo satisfecho que había quedado de la conducta general observada y acertadas medidas tomadas. (Carta de D. José de Carranza al Excmo. Sr. Ministro de Marina de fecha 27 octubre 1896).

El 4 de diciembre de 1896, el Ministro de Marina envió un escrito al Capitán General del Departamento de Cádiz donde le transmitía: *"El Rey, y en su nombre la Reina Regente del Reino, tuvo a bien disponer se dieran las gracias al Alférez de Navío, contra maestre y dotación del Cañonero 'Tarifa' por los servicios prestados en el incendio ocurrido en Puente Mayorga, así como al 2º Comandante de la Provincia de Algeciras por la acertada disposición que adoptó"*.

#### Características de la lancha cañonera "Tarifa"

Lugar año de construcción: .. Arsenal de la Carraca.  
 Año de construcción: ..... 1879.  
 Año de baja en la Armada: ..... 1898.  
 Eslora: ..... 17,6 metros.  
 Manga: ..... 3,50 metros.  
 Puntal: ..... 1,60 metros.  
 Calado: ..... 1,32 metros.  
 Desplazamiento: ..... 45,6 toneladas.  
 Potencia de máquina: . 12 CV. efect. (16 nominales).  
 Combustible (carbón): ..... 6 Tm.  
 Velocidad: ..... 8,5 nudos.  
 Casco: ..... en hierro.  
 Dotación: ..... 20 hombres.

Prestaron también sus servicios en la División de Guardacostas de Algeciras, además de la lancha cañonera "Tarifa", la lancha cañonera "Atrevida", el cañonero "Somorrostro" y el cañonero "Salamandra" (este último, un velero de mayor porte y con propulsión también a vapor), además del vapor de ruedas "General Liniers". Les sirvieron de



Operaciones militares en el RIF.- La lancha de guerra "Tarifa" (a la izquierda) y el cañonero "Cuervo". Museo Naval. Madrid.

apoyo en uno u otro momento, las escampavías "Insistente", "San Manuel", "Invencible", "Serpiente", "Centella", "Chispa", "Trueno", "Cierva", "Gaditana" y "Concha".

#### FUENTES DOCUMENTALES CONSULTADAS

- Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán" (AGMAB).
- AGMAB.- Sección: Matrículas. Legajo 1886.
- AGMAB.- Sección: Historiales de Buques. Legajo 1176/703.
- AGMAB.- Sección: Buques. Legajo 1176/31.
- AGMAB.- Sección: Estadísticas de Navegación. Legajo 2356.
- AGMAB.- Sección: Guardacostas (Generalidad Cádiz). Legajo 1178.
- AGMAB.- Sección: Guardacostas (Asuntos Particulares-Cádiz). Legajo 1186.
- AGMAB.- Sección: Guardacostas (Asuntos Particulares). Legajo 1214.
- AGMAB.- Sección: Arsenales (Asuntos Particulares). Legajo 4017.
- Museo Naval de Madrid. Servicio Fotográfico.

#### BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- LLEDÓ CALABUIG, J. "Buques de vapor de la Armada Española". *Del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Agualarga Editores, S.L. Madrid, 1998.
- *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona, 1957.

#### REFERENCIAS

- (1) La Real Resolución de 22 de mayo de 1802 dispuso

que todos los guardacostas se incorporasen a la Armada. La Real Orden de 7 de abril de 1805 relevó a la Armada del servicio de guardacostas y puso de nuevo a cargo del Ministerio de Hacienda el Resguardo Marítimo. La Real Orden de 10 de septiembre de 1834 vino a dar una nueva organización al Servicio de Resguardo, siendo Oficiales de Marina quienes se escogían para su mando por el Ministerio de Hacienda, eso sí, recibiendo órdenes directas del Director General de Rentas Estancadas y Resguardo; sin embargo, el 8 de enero de 1835, otra disposición vino a manifestar que competía al Ministerio de Marina el nombramiento de los oficiales y tropa para el servicio de guardacostas. El 8 de abril de 1844 la Empresa General de Tabacos se hizo cargo, mediante contrata, del servicio del resguardo y de sus buques; quedó rescindido el contrato el 11 de julio del mismo año, restableciéndose el servicio con Marina y Hacienda. Con la misma fecha se resolvió la división del litoral de España e islas adyacentes en 5 divisiones de buques guardacostas mandados por oficiales de la Armada, nombrados por Marina. El 15 de agosto de 1835 se remitió a Hacienda el Reglamento redactado por la Dirección general de la Armada para el gobierno de los buques de resguardo; este reglamento fue aceptado por Hacienda. El 13 de febrero de 1845 se dispuso que, en lo sucesivo, los buques del Resguardo mandados por pilotos o individuos particulares solamente debían llevar la Real Patente y una lista de los individuos de la dotación, firmada por el jefe de la división correspondiente, y se les relevaba de la fianza que, hasta entonces, debían depositar. El 19 de diciembre de 1846 se remitió a los Departamentos la instrucción provisional para el régimen de los buques guardacostas aprobada por la Reina disponiendo su observancia desde el 1 de

enero de 1847. Por Real Decreto de 18 de enero de 1869 se organizaron las divisiones de guardacostas teniendo en cuenta los límites de cada uno de los departamentos; y los Comandantes de Marina de las provincias tendrían no sólo el mando militar, sino la responsabilidad del servicio. Volvieron a reorganizarse las divisiones de guardacostas el 3 de febrero de 1877. Hubo muchas disposiciones más regulando este servicio hasta que el 29 de diciembre de 1905 una Real Orden declaró anuladas las Divisiones de Guardacostas.

(2) La "escampavía" es en sí una embarcación (por lo general a vela) de menor porte que el guardacostas, la cual solía navegar acompañándolos a fin de reconocer calas de poco fondo, hacer exploraciones y dar cazas, para cuyos cometidos habían de ser unos veleros muy ligeros, veloces y manejables. En el apostadero de Algeciras, afectas a la división de guardacostas a que pertenecía la lancha cañonera "Tarifa", llegó a haber hasta seis escampavías.

(3) Ración es la asignación diaria para la comida de un marinero en los buques, cuarteles y dependencias de la Marina de Guerra, constituyendo lo que se denomina *ración de armada*. Las raciones a plata es la cantidad de la ración de armada que se entrega a los marineros cuando, autorizados para ello, no comen en su destino. Es sólo una parte del total, y el resto se dice que va al caldero, o sea, a mejorar la comida de quienes la hacen a bordo.

(4) Nombres estos recogidos en el expediente y que posiblemente sean erróneos por haber sido cogidos a oído y que quizá fueran Benz y O'Brien, no obstante se está investigando el hecho a través de contactos en Gibraltar y Londres.

**ALJARANDA** está abierta y al mismo tiempo **solicita colaboración** a todos cuantos autores e investigadores tienen como objeto de estudio la Ciudad y Campo de Tarifa, en sus más diversas especialidades (Historia, Geografía, Ciencia, Patrimonio, Arte, Tradiciones), sin olvidarnos de la creación literaria.

Los artículos pueden ser remitidos a:

Consejo de Redacción.

Revista **ALJARANDA**.

Excmo. Ayuntamiento de Tarifa.

Amor de Dios, nº 3

11380 Tarifa (Cádiz)