

De ermita a fortín: Apuntes sobre la historia del Cerro y Castillo de Santa Catalina (y II)

Juan A. Patrón Sandoval

SANTA CATALINA A MEDIADOS DEL SIGLO XIX: LOS PROYECTOS DE LA BRIGADA TOPOGRÁFICA

Sin que hasta la fecha conste que fuera artillado, su pérdida de importancia y el abandono a que se vio relegado el fuerte de Santa Catalina debió ser tal que en 1849 ya se habrían arruinado los débiles muretes aspillerados que cerraban la explanada por su gola, por lo que ésta volvía a quedar abierta (1). Por otro lado, en 1852 el foso seco abierto por los ingleses y que circundaba la batería en su frente de tierra se encontraría ya medio cegado (2).

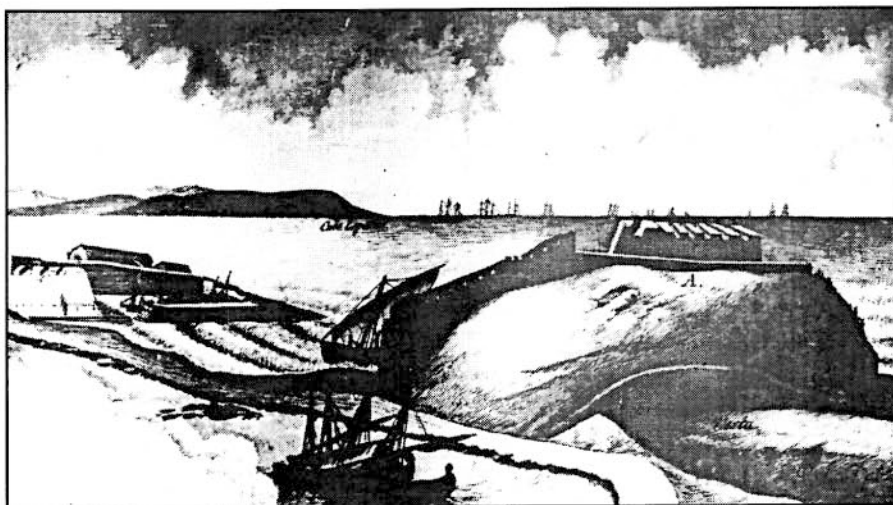
En 1854, con motivo de la remisión al Ingeniero General del atlas con la descripción del estado en que se encontraban las fortificaciones de la plaza e isla de Tarifa, el capitán teniente de ingenieros del Ejército y de la Brigada Topográfica, Andrés Cayuela, redactaba un proyecto de mejoras y obras de nueva planta que deberían ejecutarse para ponerlas en buen estado de defensa. En su memoria, fechada el 20 de mayo de aquel año, haría referencia al fuerte de Santa Catalina manifestando la opinión de que era *"muy adecuado para cerrar el paso de la Isla y demás objetos a que está destinado"* y apuntando que: *"Las cañoneras, merlones y explanadas se hallan en muy buen estado de servicio, ofreciendo gran duración; pero la batería a barbetea y el muro aspillerado son muy inferiores, la primera por su falta de explanada, poca elevación y reducido espesor de parapeto y el segundo por estar muy deteriorado"* (3).

Como consecuencia, y aún después de que se había recomendado su derribo por la última comisión, entre las obras de mejora proyectadas propondría la ejecución de las siguientes en Santa

Catalina: *"... una nueva batería a barbetea —b— cuyo objeto es flanquear la Isla por la parte de Levante, un parapeto alargado a manera de camino cubierto —c— modificando los muros —d— unos para desenfilarse la batería —a— de cañoneras y otros para defender el paso de la Isla. Todo lo demás de este punto se propone repararlo"*.

Con todo, en los mismos términos concluiría poco después el capitán de la misma Brigada, Bernardo Paternó, quien al redactar el 25 de mayo la *Memoria sobre la Plaza de Tarifa* con motivo de la remisión del atlas, afirmaría sobre Santa Catalina que: *"Su excelente posición para asegurar las golases de la Isla y la retirada de ésta de la guarnición a la Plaza, así como la protección que proporciona al fondeadero de Levante, son causa de que no sólo opinemos por su conservación, sino también de que se ejecuten las mejoras de que es susceptible y de que no hacemos mención por no ser objeto de este escrito"* (4).

Tras aquel primer informe, en virtud de lo dispuesto por el Ingeniero General el 16 de febrero de 1855 se constituyó una primera comisión compuesta



Fuerte de Santa Catalina. Dibujo de P. Amorós. "Vistas de las obras de Tarifa". 1831. R.B. Sign. II/1721. Fol. 3r. Patrimonio Nacional.

por los mismos oficiales que habían dictaminado anteriormente sobre Tarifa: el capitán Bernardo Paternó, ahora como Jefe accidental de la Brigada Topográfica, y el teniente Andrés Cayuela, quienes proyectaron un sistema de defensa para la isla consistente en un recinto continuo de parapetos curvos en el perímetro con perfil en glacis ligando tres baterías semicirculares de un solo orden de fuegos a Poniente, Sur y Levante, con las ya existentes del faro y la situada al Noroeste. Aquel sistema, que estaría apoyado por un reducto interior, contemplaba además la construcción de una batería de costa en el cerro del Camorro que desenfilaría el interior de la isla, a su vez incomunicada por un foso-canal navegable para barcos menores. Referente al reducto de Santa Catalina, concebido nuevamente como barrera que debía impedir el paso a la isla desde la plaza y como fuerte avanzado de la primera destinado a vigorizar sus defensas, *“ya por tierra, ya por mar”*, en la Memoria del nuevo proyecto de defensa de la plaza, fechada el 20 de mayo de 1855, se resumía lo propuesto a la ejecución de un parapeto a manera de camino cubierto, la prolongación del muro aspillerado que tenía en dirección de la contraescarpa haciéndole un escarpado alrededor para liberarlo de un ataque brusco y a situar dos baterías a barbata en su gola para flanquear la isla. Por otra parte, el camino entre Santa Catalina y la isla se coronaría con nuevos muros aspillerados a cada lado con el doble objeto de cubrir el paso y proporcionar

fuego de fusilería a las ensenadas (5).

Examinado aquel proyecto por la Junta Superior Facultativa del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, fue aceptado aunque con prescripciones, de forma que por real orden de 17 de julio de 1858 se nombró una nueva comisión compuesta ahora por el comandante del Cuerpo y nuevo Jefe de la Brigada Topográfica, el teniente coronel Salvador Arizón, y el capitán de la misma, Fernando Alameda, a quienes se encomendó proyectar de nuevo las fortificaciones para la plaza e isla de Tarifa partiendo de lo propuesto en 1855 y modificándolo con sujeción a las prescripciones fijadas, las cuales afectarían en gran medida a la actuación prevista en el fuerte de Santa Catalina, cuyas obras se habían presupuestado en el proyecto anterior en tan sólo 304.779 reales (6).

Efectivamente, el 14 de septiembre de 1858 se firmaba la Memoria del nuevo proyecto elaborado por el Jefe de la Brigada y el capitán Alameda, en el que concluyeron que el objeto principal de la fortificación debía ser la defensa de los fondeaderos y de los espigones que consideraban precisos ejecutar para el abrigo y seguridad de la flota destinada a vigilar el Estrecho. Por cuanto se refería a Santa Catalina, se establecía que resultaba imposible desarrollar en ese punto una obra con desarrollo de terraplén y flanqueo propio a no ser que se creara, a base de fábrica cimentada sobre la misma arena que formaba la base del cerro, un plano de asiento con suficiente extensión

de forma que se creara una meseta artificial, empresa difícil y desproporcionada a la utilidad que se suponía al enclave (7). La necesidad, por otra parte, de dar cumplimiento en lo posible a las prescripciones obligó a adoptar en proyecto una solución intermedia: cortar a pico parte de la actual roca para aumentar a sus expensas la estrecha meseta de la posición y edificar adosado a ella un cuartel para el destacamento *“que con fuegos de fusilería y haciendo muy anchas y corridas las aspilleras podría batar parte del istmo”*. Un parapeto de tierra con cañoneras coronaría la obra formando terraplén común con la existente, aunque sería tan estrecho que sólo permitiría usar las fuerzas a uno u otro lado según la ne-



Detalle de una de las vistas que el fotógrafo francés Juan Laurent tomara de nuestra ciudad hacia 1876. En ella ya se aprecia sólo el arranque del muro aspillerado del Este que existía en prolongación de la contraescarpa.

cesidad pero no ambos a la vez. Dos piezas a barbeta sobre cureñas altas en los extremos y donde uniera la obra propuesta con la existente completarían sus fuegos.

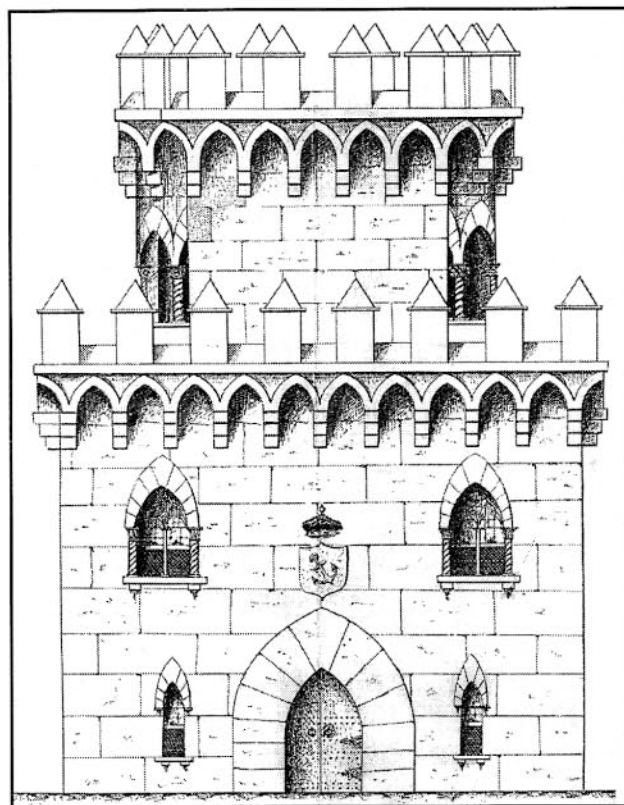
El proyecto del comandante Arizón propondría además reedificar el deteriorado muro aspillerado en escalones poniendo una caponera (8) para fusilería que batiera las avenidas de la isla y la plaza, dando por ella la entrada al fuerte y con sus fuegos flanqueo a las aspilleras bajas del cuartel. A juicio de la comisión carecía de defensa el foso principal y el otro lado de la caponera, no habiendo espacio para procurar el primero ni lográndose el segundo sin tocar en mayores inconvenientes por la falta de terreno. Por último, se explicitaba que la caponera propuesta no podía desplazarse hacia el centro del edificio porque entonces la configuración del terreno y la dirección del camino dejarían sin vista sus fuegos que eran los únicos que había sobre él.

Con las reformas propuestas se pensaba que el fuerte podría bastarse a sí mismo contra un ataque brusco. Por lo demás, debería armarse con 8 piezas de las que 2 serían a barbeta sobre montajes altos, sería capaz de 200 hombres de guarnición en tiempo de guerra, contaría con almacenamiento proporcionado si bien para abastecerse de agua necesitaría recurrir a una cisterna y sus comunicaciones estarían siempre libres, tanto con la isla como con la plaza (9).

Examinado este segundo proyecto por la misma Junta, por real orden de 24 de enero y según las instrucciones dictadas al efecto por el Ingeniero General el 24 de marzo de 1859 se constituyó una tercera comisión sobre baterías y parapetos en la isla. Formada esta vez por el entonces Comandante de Ingenieros del Campo de Gibraltar, Luis de Negrón, y nuevamente por el Jefe de la Brigada Topográfica, Salvador Arizón, no arrojaría nada nuevo referente a Santa Catalina (10).

EL EDIFICIO PARA SEMÁFORO

Si bien desde junio de 1859 y hasta el mismo mes de 1863 llegaron a ejecutarse importantes obras en la isla de Tarifa con los fondos extraordinarios consignados a consecuencia de la Ley de 1 de abril de 1859 para mejorar las plazas de guerra más importantes, nada se hizo en Santa Catalina, que permanecería desde entonces sin alteración alguna salvo el creciente deterioro producido por su abandono, que sería definitivo cuando en noviembre de 1867 Tarifa quedaba finalmente descartada como plaza fuerte marítima en favor de la bahía de Algeciras y Ceuta, razón por la que desde entonces no entró a formar



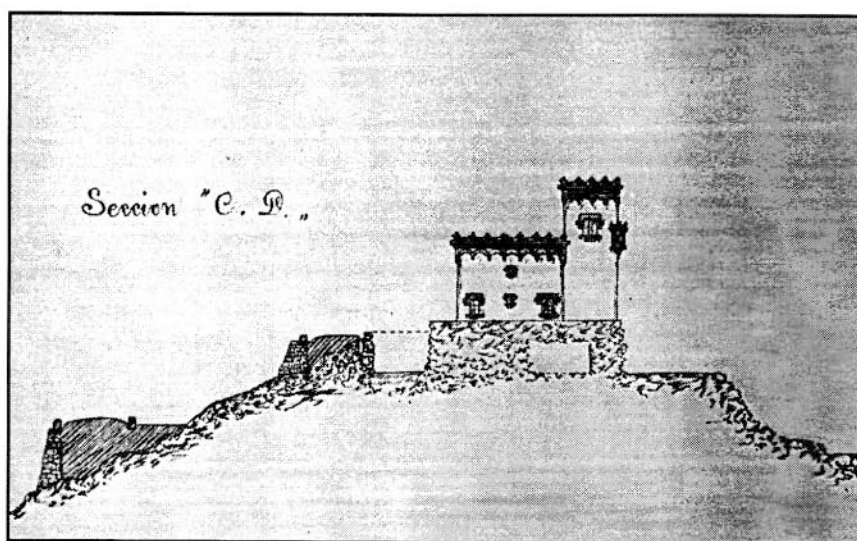
Plano de alzado principal del edificio para Semáforo según proyecto del ingeniero de Caminos Julio Murúa. Cádiz, 28 de febrero de 1929. Sobre la puerta de entrada se ubicaba el escudo de la Marina Real, hoy desaparecido. A.H.P. Sección Obras Públicas. Sign. 6196-2.

parte preeminente de ningún proyecto de fortificación.

Sin más uso o modificación, obsoleto para cualquier uso militar moderno, el viejo reducto de Santa Catalina permaneció en pie hasta bien entrado el siglo XX, cuando comienza a barajarse el cerro sobre el que se situaba como lugar preferente por la Marina de Guerra para la instalación del nuevo Semáforo o telégrafo óptico de señales marítimas donde se instalarían además sus vigías.

Efectivamente, el 24 de septiembre de 1926 se desplazó a Tarifa una comisión de Marina formada por el ingeniero naval José Emilio Díez e Hidalgo y el capitán de Fragata Gámez Fossi, quienes habían sido designados para hacer el estudio para una nueva caseta de semáforo que habría de ser instalada en la isla de las Palomas o en el cerro de Santa Catalina. Ya entonces les acompañó José González-Mora, agente de la empresa constructora de Sevilla de Luis Rank (11).

Por fin, adoptado como el lugar más idóneo el cerro que nos ocupa, el 9 de mayo de 1928 la Corporación Municipal tarifeña, presidida ya por Carlos Núñez y Manso (12), en sesión extraordinaria y a ins-



Sección del emplazamiento del edificio para Semáforo sobre los restos de la fortificación existente, según proyecto de Julio Murúa. En la misma se aprecia el foso seco y el cuarto de guardia. Cádiz, 28 de febrero de 1929. A.H.P.-O.P. Sign. 6196-2.

tancias del Ministerio de Marina, al cargo entonces de Honorio Cornejo, acordó la cesión gratuita al Estado, en su Ramo de Marina de Guerra, y con destino a la construcción de un edificio para semáforo, de una parcela de terreno llamada "Cerro de Santa Catalina", de 23.784 m² de superficie.

Dicho acuerdo, en el que se incluyó el derecho de reversión al Patrimonio Municipal si el Estado enajenase el edificio a construir para usos particulares o llegare el mismo a desaparecer, quedó recogido en el punto segundo del acta conforme se expresa a continuación: *"Punto segundo: Expuestos por el Sr. Presidente los antecedentes relativos al asunto que motiva esta sesión extraordinaria se acordó por unanimidad la cesión a favor del Estado, para construir en él un nuevo Semáforo, del Cerro llamado de Santa Catalina, propiedad del Municipio, con la reserva de que si algún día y por cualquier circunstancia el Estado enajenase el edificio a construir para usos particulares se reconozca a este Municipio el derecho de propiedad sobre el expresado terreno muy en el caso de que el mencionado edificio llegase a desaparecer, recobrará su pleno dominio respecto del mismo"*.

Firmada la cesión, el Ministerio de Marina presentó un primer estudio del edificio realizado por el constructor Luis Rank, que inmediatamente se envió al Ministerio de Fomento junto con los antecedentes relativos a la instalación del semáforo para que formulase igualmente el proyecto del edificio en cumplimiento del artículo 7^º del reglamento del Servicio Semafórico aprobado por Real Decreto de 16 de enero de 1918.

Consecuentemente, en cumplimiento del decreto al efecto de la Dirección General de Obras Públicas de 2 de octubre de 1928 y tomando como base el primer proyecto redactado por Luis Rank para el Ministerio de Marina, el ingeniero Jefe de la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, Julio Murúa, redactaba con fecha 28 de febrero de 1929 el del definitivo edificio para semáforo.

Aún cuando en el primer proyecto de Rank ya se había previsto que los empleados del semáforo vivirían en la ciudad y no se habilitó, por tanto, habitación para las familias, el resto eran tratadas como simples cuartos de guardia y aunque se dispuso un despacho para el jefe e incluso una cocina para las necesidades del servicio, Murúa amplió bas-

tante las dependencias, de forma que habilitó otro despacho para el Ayudante de Marina y dispuso el resto de las dependencias en dos pisos con lo que se conseguía poner los cuartos de vigía casi a nivel de la torre de observación, al tiempo que conseguía dar un aspecto algo más monumental al edificio, casi con el mismo presupuesto. Así, mientras que la superficie cubierta por el proyecto de Rank era de 190 m² con siete habitaciones, en el proyecto del ingeniero Jefe se pasaba a 124 m² distribuidos en dos plantas y once habitaciones (13).

La necesidad de dar al edificio un original diseño exterior, el de un castillo que ha venido a ser comparado al de los palacetes renacentistas italianos pero que hoy podemos afirmar que no se trata de ninguna copia, venía argumentada por el propio Murúa al expresar en su primera Memoria que: *"Desde luego el aspecto de Tarifa vista desde el Cerro de Santa Catalina desde donde aparece todo amurallado, invita a dar al edificio el aspecto de fortaleza y más si se tiene en cuenta que el mismo Cerro ha sido una fortaleza con sus glacis y fosos y el estilo se armoniza con las mismas murallas"*.

Remitido a la Dirección General, el proyecto fue aprobado técnicamente aunque con prescripciones el 11 de julio de 1929, por lo que para dar cumplimiento a éstas tuvo que ser redactado de nuevo solventando los errores detectados principalmente en el pliego de condiciones y en el presupuesto, donde no se había incluido la valoración de la parte decorativa. Sería ahora el ingeniero de Caminos adscrito a la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz, Carlos Iturrate

Calleja, quien el 30 de octubre de 1929 firmaba la Memoria adicional al proyecto, cuyo presupuesto de ejecución material ascendería finalmente a 45.788'04 pesetas.

El proyecto sería remitido de nuevo, previo informe el 7 de noviembre del ingeniero Jefe de la provincia Julio Murúa, a la Dirección General de Obras Públicas el 11 de noviembre de 1929. Sin embargo, según el semanario *Unión de Tarifa*, en su edición de fecha 4 de enero siguiente, no habría tenido entrada en el registro general del Ministerio de Fomento hasta el 15 de diciembre de 1929, siendo despachado el 17 por el Negociado de Puertos y remitido a Señales Marítimas (14).

Devuelto de nuevo a Fomento, de donde salió el 8 de enero para Marina (15), tras su aprobación definitiva la *Gaceta* del 27 de abril de 1930 anunciaba para el 23 de mayo la subasta de construcción del nuevo semáforo en el cerro de Santa Catalina, con un presupuesto de contrata de 52.656'24 pesetas (16).

Se presentaron cuatro proposiciones de licitadores a la obra: un pliego de Antonio González Rodríguez, de Cádiz; otro de Juan Padilla Salmerón, de Cádiz; otro de Ramón Fontanet Guiu, de Cádiz, y

otro de Adolfo González Amor, de Murcia, resultando adjudicatario de la obra el postor de la primera, Antonio González Rodríguez, de Cádiz, quien ofreció ejecutar la obra por 46.074 pesetas (17). Con motivo de la celebración de la subasta, *Unión de Tarifa* en su edición de 31 de mayo se hacía eco de que: "... además de dar trabajo en la localidad de momento, vendrá a urbanizar y embellecer un sitio tan excepcional como el del viejo castillo de Santa Catalina, acercando al Puerto y también a la ciudad un servicio tan importante como es el de vigía y señales marítimas en pleno Estrecho".

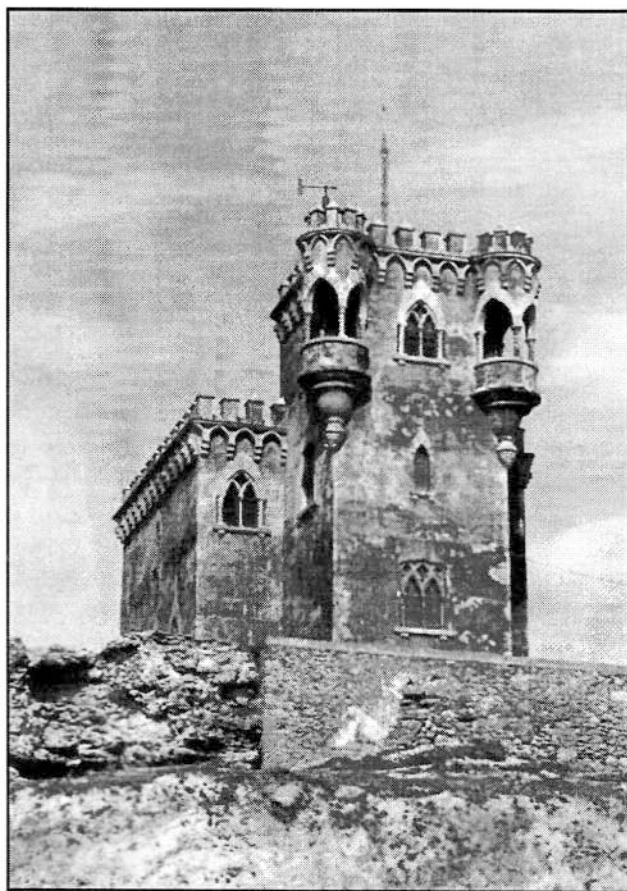
Con todo, adjudicadas las obras en mayo, no fue hasta el 20 de septiembre que el semanario tarifeño anunciaba haber saludado el miércoles anterior a Antonio Romero Conde, como contratista de las obras del Semáforo, quien se había personado en la ciudad para el replanteo de las mismas y quien estimaba que la duración de los trabajos sería medio año. Según el mismo semanario el proyecto se ejecutaría bajo la dirección de Obras Públicas y también según referencia del mismo adjudicatario necesitaría de un mínimo continuo de unos 20 obreros de la localidad (18).

Iniciadas ya las obras, el 27 de marzo de 1931 el también ingeniero de Caminos de la provincia, Julián Dorao y Díez Montero, redactaba un proyecto reformado para introducir en el presupuesto de las obras un nuevo camino de acceso al edificio, que si bien estaba contemplado en el primer proyecto no había sido valorado. En este nuevo proyecto se cambiaría el trazado del camino, que ahora rodearía el cerro hasta la misma puerta del edificio, incluyéndose también la ejecución de una fosa séptica (19). Aunque no tenemos noticia de la puntual ejecución de este camino que no parece llegara a ejecutarse, el mismo ingeniero presentaba al año siguiente la liquidación de las obras, que concluyeron en febrero de 1933 y fueron recepcionadas el 2 de abril de aquel mismo año (20). Al acto de recepción asistió el nuevo ingeniero Jefe de la Provincia, Marcial Martínez, al que acompañaba el ingeniero director de las obras del puerto, Ignacio Merello, y como contratista de las obras Epifanio Barragán.

EL CERRO CONVERTIDO EN FORTÍN: LOS NIDOS DE AMETRALLADORA

Sin embargo, pese a que en 1933 se produjo la recepción del edificio, no llegó a instalarse el semáforo por necesitar aún de determinadas obras que no llegaron a efectuarse, permaneciendo cerrado desde su construcción, sin que fuese dotado siquiera de muebles ni enseres.

Pese a ello, con el inicio de la Guerra Civil,



Postal del edificio para Semáforo. Edición Arribas. 1965.

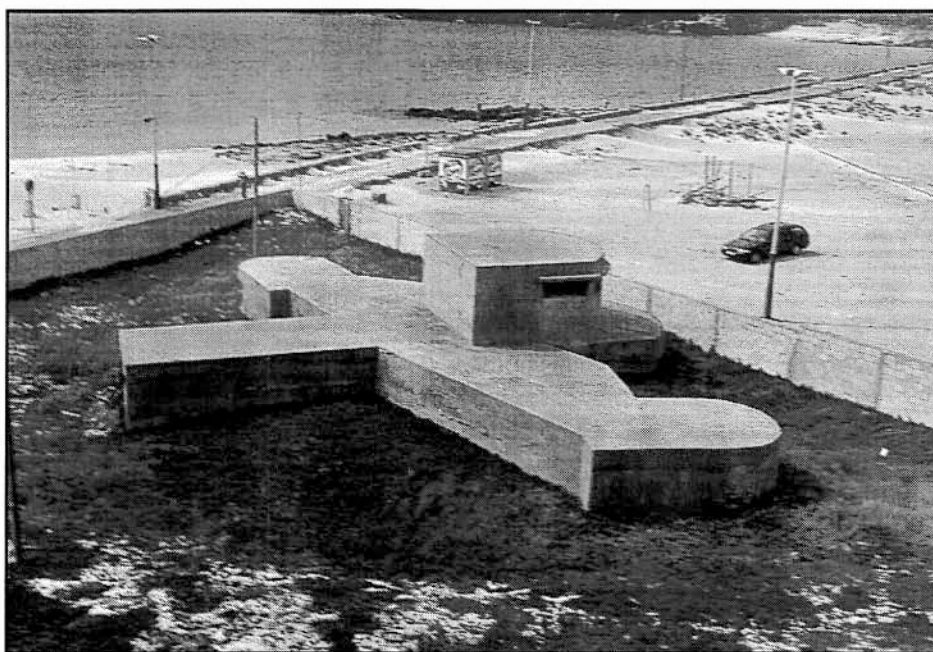
Santa Catalina también se convirtió en uno de los objetivos de los bombardeos verificados a la plaza por la escuadra republicana en el verano de 1936, principalmente los efectuados el 25 de julio (21) por el submarino "C3" y el 7 de agosto (22) por el destructor "Churruca", los que causaron enormes desperfectos en el inmueble así como en el viejo Semáforo del Cerro Camorro que aún permanecía en servicio. En este sentido, no fue hasta el 16 de agosto de 1937 que, por conceptuar su estado peligroso, el entonces Comandante Militar de Marina en Algeciras, el capitán de Navío Juan Benavente y García de la Vega, solicitó su reparación antes de la llegada del periodo de lluvias, razón por la que en los últimos meses de 1937 se personó en Tarifa personal de ingenieros de la Armada, procedente del Departamento Marítimo de Cádiz, a fin de inspeccionar el edificio y determinar si había de ser reparado éste o el viejo Semáforo del Camorro. Se acordó finalmente que fuera este último, como así ocurrió, por considerarse que el primero estaba inútil para el servicio (23).

Una vez terminada la guerra en España, durante los años que siguieron con la Segunda Guerra Mundial, se procedió a la fortificación de la zona del Estrecho. Unidades militares españolas y batallones de presos políticos pasaron varios años trabajando en unas obras que terminaron cubriendo la zona de posiciones artilleras y nidos de ametralladora, entre los que el cerro de Santa Catalina ocupó también un lugar preferente. Así, estando descartado el edificio en un principio para el fin para el que se construyó, al objeto de poder continuar los trabajos de fortificación del cerro de Santa Catalina, entre los que se estimaba necesario incluir el edificio todavía propiedad de la Marina de Guerra, el ministro del Ejército en octubre de 1939 se dirigió al de Marina solicitándole la cesión del edificio de uno a otro Ministerio (24).

Aprobada la cesión toda vez que el edificio no servía a su uso, el 25 de mayo de 1940 se firmaba el acta de entrega en el despacho de la Ayudantía de Marina de Tarifa. La comisión de Marina encargada de la entrega estuvo compuesta por el capitán de Navío de la Armada Juan Benavente, el

comandante de Intendencia de la Armada Carlos Martell Viniegras y el comandante de Intervención Juan Luis Álvarez Osorio, mientras que la comisión de Ejército designada para la recepción del edificio la formaron el teniente coronel de Infantería José Gutiérrez Pérez, Jefe del regimiento de Montaña nº 46 de guarnición en la ciudad, el comisario de Guerra de la plaza de Algeciras, Luis Aizpuro Maristani y el capitán de Intendencia de la misma Alfonso Canales Jurado (25).

Concluida la construcción de varios nidos de ametralladora en la falda del cerro: tres aislados con entrada independiente en el lado Este y otros tres adosados dirigidos hacia el Oeste, la fisonomía original del nuevamente enclave militar quedó ciertamente bastante alterada debido al movimiento de tierras realizado para cubrir los accesos a los nidos, a los que se dotó incluso de un paso abierto en la contraescarpa que acortaba, a través del foso, el camino a los del lado Este desde el actual de entrada al recinto. Tan sólo cinco años después de la cesión de Marina a Ejército se producía la reversión a este segundo Ministerio, de forma que el 20 de marzo de 1945 era ahora el coronel de Infantería Ángel Sanz Vinajeras, Jefe del regimiento Alava nº 22 y Comandante Militar de la plaza de Tarifa, quien hizo entrega del edificio a la nueva comisión de Marina nombrada al efecto y que estuvo formada por el capitán de Navío, nuevo Comandante Militar de la Provincia de Algeciras, Francisco Marina Aguirre, el teniente coro-



Uno de los nidos de ametralladora construidos a mediados del siglo XX. Éste, el mayor de todos, situado al pie del cerro, en su lado Sur. (Foto del autor).

nel ingeniero de la Armada, Manuel García Camaño, y el comandante de Intendencia de la Armada, Adolfo Núñez Palomino (26).

En 1951, el Ayuntamiento Pleno, en sesión de 26 de noviembre, acordó solicitar del Ministerio de la Gobernación la correspondiente autorización para ceder al Estado, en el Ramo de la Marina de Guerra, un terreno de 12.576 m² que rodea al Cerro de Santa Catalina, siendo autorizada la cesión gratuita de dicho terreno por dicho Ministerio el 2 de septiembre de 1952. La escritura pública a favor del Estado se otorgó finalmente por el Ayuntamiento ante el notario de Tarifa, José Bono y Huerta, el 7 de marzo de 1953 (27). Extrañamente, no sería hasta poco

después, el 31 de julio de aquel año y ante el mismo notario, que el Ayuntamiento otorgara al Ramo de la Marina de Guerra la correspondiente escritura pública de la cesión gratuita, que hiciera en 1928, de los 23.784 m² del propio cerro de Santa Catalina.

Es en mayo de 1954, cuando finaliza la construcción por la Empresa Nacional "Bazán" de la Base Naval de Tarifa y del cuartel para fuerzas de Infantería de Marina en el mismo recinto, que de nuevo el entorno de Santa Catalina va a ver modificado sustancialmente, pues se construyeron para el abastecimiento de la primera los dos grandes depósitos de agua, semicirculares con cúpula, y otros dos nuevos bunkers de hormigón: uno intercalado junto a los del escarpado Este y el mayor de todo el conjunto, situado al pie del cerro en su lado Sur.

EL SEMÁFORO SE INSTALA POR FIN EN SANTA CATALINA

Pese a la ejecución de las nuevas obras de fortificación y de los depósitos, el completo abandono en que había quedado el edificio que, como hemos comentado, había quedado descartado para el uso para el que fue construido, originó que sus dependencias fueran ocupadas como vivienda, al menos desde 1944, por algunas familias tarifeñas. El edificio para semáforo, el también conocido por todos como castillo de Santa Catalina, vino siendo utilizado como vivienda hasta que, tras ser rehabilitado de



Vista aérea del recinto fortificado que ocupa actualmente el cerro y castillo de Santa Catalina. (Foto M. Rojas).

nuevo por Marina y completamente reformada su distribución interior, en el año 1972 el antiguo semáforo del Camorro le cedía su lugar. Además del control del paso de buques, en Santa Catalina se instalaría también un centro de observación meteorológica dependiente de la Armada española: la Estación Meteorológica de Tarifa, encargada desde entonces de la toma de datos de temperatura, humedad, radiación, presión, precipitaciones, puntos de rocío y características del viento.

El semáforo, que con el tiempo fue necesitando de mejoras importantes en su construcción y cuyas deficiencias hicieron que la Comandancia de Marina no autorizara visitas al edificio en los últimos meses, continuó activo hasta el año 2000, cuando se trasladó a una instalación mucho más sofisticada de control del Estrecho que se ubica en terrenos del cuartel de infantería de Marina de nuestra ciudad, de nuevo en la zona de cerro del Camorro desde el que se domina toda la zona central del Estrecho. Una vez el último personal de Marina abandonó las instalaciones del edificio, tras servir todavía por unos meses a la Guardia Civil en sus tareas de vigilancia nocturna e iniciados los trámites oportunos para su reversión al Patrimonio Municipal, tanto el edificio como el resto de la parcela pasaron a titularidad del Ayuntamiento tarifeño el año 2001. En la actualidad, el maltrecho edificio está a la espera de una pronta e incierta rehabilitación, pendiente de que una adecuada recupera-

ción y puesta en valor permita darle el mejor uso posible, incluida su apertura al público.

En este sentido, el pasado mes de abril de 2001, la Asociación Tarifeña para la Defensa del Patrimonio Cultural "Mellaria" solicitó, en pos de una mejor protección y conservación del entorno histórico del cerro y del propio castillo, su inclusión como Bien de Interés Cultural (B.I.C.), en escrito dirigido al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Como respuesta a tal petición, la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico, en su sesión de 18 de junio siguiente, acordó "informar favorablemente la inclusión del Cerro y Castillo de Santa Catalina en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz con la categoría de monumento y con carácter genérico".

REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA

- (1) Pascual Madoz, en su *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*. Tomo XVI. Madrid, 1849. p. 606, se refiere a él como un fuerte "abierto por la gola circundado de su foso y susceptible de 6 pequeñas piezas de artillería".
- (2) DUSMET Y NAVARRO, J. y ZEA, P. de. "Itinerario de las Baterías del Portazgo de San Fernando a Algeciras". 1852. S.G.E. Sign. C-40. nº 29 y 20 bis . p. 31.
- (3) CAYUELA, A. "Descripción del estado actual en que se encuentran las fortificaciones de la plaza e isla de Tarifa con el proyecto de las mejoras y obras de nueva planta que debieran ejecutarse para ponerlas en buen estado de defensa". Tarifa, 20 de mayo de 1854. S.H.M. nº 3835. Sign. 3-5-10-9. Fol. 4.
- (4) PATERNÓ, B. "Memoria de la plaza de Tarifa". Tarifa, 25 de mayo de 1854. S.H.M. nº 3834. Sign. 3-5-10-8. Fol. 29.
- (5) PATERNÓ, B. y CAYUELA, A. "Descripción del proyecto de defensa correspondiente a la Plaza de tarifa y su isla formada por los oficiales de la Brigada Topográfica". Tarifa, 20 de mayo de 1855. S.H.M. nº.3837. Sign.3-5-10-11. Fol. 4 y nº.3805. Sign.3-5-10-15. Fol. 6.
- (6) *Ibidem*. Fol. 14.
- (7) ARIZÓN, S. y ALAMEDA, F. "Memoria descriptiva del proyecto de defensa de Tarifa, su isla y fondeaderos". Algeciras, 14 de septiembre de 1858. S.H.M. nº 3819. Sign-3-5-10-18. S.H.M. Sign. 3-5-10-18. Fol. 27.
- (8) Caponera: galería o casamata colocada en sitios diversos para el flanqueo de un foso o de varios.
- (9) ARIZÓN, S. y ALAMEDA, F. *Opus Cit.* Fols. 26r a 28v.
- (10) NEGRÓN, L. de y ARIZÓN, S. "Pliego de consulta sobre el proyecto de defensa de la isla de Tarifa". Tarifa, 1 de junio de 1859. S.H.M. nº 3821. Sign. 3-5-10-20.
- (11) *Unión de Tarifa*. 25 de septiembre de 1926.
- (12) Alcalde de Tarifa desde el 3 de mayo de 1928.
- (13) ITURRATE CALLEJA, C. "Proyecto de semáforo en el cerro de Santa Catalina (Tarifa)". Cádiz, 30 de octubre de 1929. Archivo Histórico Provincial. Sección de Obras Públicas (en adelante A.H.P.-O.P.). Sign. 5604. Doc. 1.
- (14) *Unión de Tarifa*. 4 de enero de 1930.
- (15) *Ibidem*. 31 de mayo de 1930.
- (16) *Ibidem*. 17 de mayo de 1930.
- (17) *Ibidem*. 31 de mayo de 1930.
- (18) *Ibidem*. 20 de septiembre de 1930.
- (19) DORAO Y DÍEZ MONTERO, J. "Proyecto reformado de semáforo en el cerro de Santa Catalina (Tarifa)". Cádiz, 27 de marzo de 1931. A.H.P.-O.P. Sign. 5727. Doc. 1.
- (20) *Unión de Tarifa*. 4 de febrero de 1933.
- (21) *Sábado 25 de julio de 1936*: "A las 17 procedente de África se presentó a la vista frente a la Isla de las Palomas un submarino español C3 haciendo maniobras dudosas de lo que se da cuenta a las autoridades, algunas veces se sumerge y otras navega a flote variando su derrota y de todo se da cuenta al Sr. Comandante Militar. A las 18'20 el submarino C3 hace cuatro disparos sobre la Isla de las Palomas que unos caen dentro de la Isla, otros dentro del puerto y otros cerca del Semáforo de Santa Catalina. A las 18'30 continúa disparando sobre el pueblo. A la puesta del sol continúa el mismo tiempo y el submarino sigue a la vista el W de la Isla de las Palomas navegando hacia el W con marcha moderada". Extracto del libro diario de observaciones del Semáforo de Tarifa sito en el Cerro del Camorro [1935-1937]. pp. 130 y 131.
- (22) *Viernes 7 de agosto de 1936*: "A las 8'15 se avista por el E el destructor "Churruga" a toda máquina rumbo al E. Al llegar a la altura de este Semáforo [del Camorro] para sus máquinas rompiendo fuego contra este establecimiento causando enormes desperfectos en el edificio, quedando el personal sin novedad. También disparó sobre la ciudad y el Semáforo de Santa Catalina y Punta Palomas por espacio de una hora aproximadamente, haciendo rumbo al E donde al parecer se unió al "Liberdad", que se encontraba frente a Algeciras y Punta Carnero, disparando sobre los indicados puntos". *Ibidem*. pp. 140 y 141.
- (23) Escrito del Ayudante de Marina de Tarifa, José Coello, al Comandante Militar de Marina de la Provincia, Juan Benavente. Tarifa 30 de octubre de 1939. Y traslado del Cte. Militar de Marina al Cte. General del Dpto. Marítimo de Cádiz. Algeciras, 2 de noviembre de 1939; sobre cesión a Ejército de un edificio propiedad de la Marina.
- (24) Escrito del Comandante Militar de Marina de la Provincia, Juan Benavente, al Ayudante de Marina de Tarifa, José Coello, trasladando un escrito del E.M. de la Armada decretado por el E.M. del Departamento. Algeciras, 29 de octubre de 1939.
- (25) Copia del Acta de entrega del edificio "Semáforo de Santa Catalina" a Ejército. Tarifa, 25 de mayo de 1940.
- (26) Copia del Acta de entrega del edificio "Semáforo de Santa Catalina" a Marina. Tarifa, 20 de marzo de 1945.
- (27) Pese a las cesiones reseñadas, la Alcaldía de Tarifa, en escrito de fecha 15 de abril de 1963, dirigía a la Dirección General de Propiedades del Estado una petición diciendo que la mayor parte de los 36.360 m² de terreno municipal que habían sido cedidos gratuitamente al Estado en su ramo de guerra no habían sido utilizados hasta entonces por la Marina, por cuyo motivo el Ayuntamiento había gestionado de dicho Ministerio la devolución de parte de los mismos.