

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR ESTIMABLE

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

A modo de introducción

CUANDO por primera vez accedí a los ejemplares del periódico *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* (1), que cuidadosamente encuadernados se conservan en la Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu de Cádiz, no podía imaginar la riqueza documental histórica que contenían, que se correspondía con la ciudad cosmopolita y burguesa de la época en que ese periódico vio la luz. Dada la intensa actividad mercantil desarrollada en el llamado «siglo de oro gaditano», centralizada básicamente en su puerto, fácil es deducir que todo lo que girara en torno a esa puerta de entrada interesaba a los que, de una u otra manera, tenían intereses en esa área comercial: consignatarios, comerciantes, cargadores, aseguradores, transportistas, etc. La supresión de la Casa de Contratación en Cádiz en 1790, que casi coincidió en el tiempo con la creación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, no supuso una disminución de su comercio sino que, por el contrario, el volumen de las exportaciones y las importaciones se intensificó —este en mayor proporción que aquel—. Una muestra de ese dinamismo mercantil fue la actividad portuaria reflejada en el periódico al que nos referimos, que en 1807, por ejemplo, se tradujo en 1.578 navíos arribados a la bahía de Cádiz —1.202 de ellos con enseña española—, que procedían de puertos europeos y que navegaban en convoy escoltados por cañoneras. Los restantes provenían de Veracruz, Puerto Cabello, Honduras, La Habana, Puerto Rico, La Guayra, Buenos Aires y Montevideo; otros, sin procedencia confirmada, exhibían variados pabellones: austriaco, sardo, americano, portugués, danés, jerosolimitano, otomano, argelino, marroquí o hamburgués.

Todos los interesados en el negocio marítimo esperaban expectantes la publicación de ese periódico, considerado muy necesario para el desarrollo de su actividad. Su contenido, que ampliaremos oportunamente, abarcaba todo lo

(1) Al considerar la mayoría de los autores que el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* debe encuadrarse en la categoría de periódico, no hemos querido en este trabajo pluralizar su título, por lo que hemos mantenido el nombre original de la publicación, tanto si nos referimos a un solo ejemplar como a varios. Asimismo, es obligado aclarar que cuando transcribimos textos lo hacemos de forma literal.

relacionado con la logística de los buques (horas de entrada y salida, puerto de procedencia y de destino, así como las escalas a realizar, toneladas y naturaleza de la carga, nombre del capitán, número de tripulantes, etc.), además de detallar los buques avistados desde la torre y su derrota. Gran importancia tenía la inserción de las condiciones meteorológicas que predominaban en la bahía (dirección e intensidad del viento, visibilidad, oleaje...). Se publicaban también las horas y alturas de las mareas (pleamares y bajamares), datos fundamentales para que los buques pudieran abordar el puerto con seguridad y confianza. Asimismo, se describía cualquier incidente o accidente soportado por los buques (varada, abordaje, incendio, etc.), dentro del radio de observación propio o cuando se le hubiese comunicado al vigía por algún medio. También insertaba publicidad de compañías navieras, publicidad que especificaba la programación de las líneas marítimas que cubrían y los buques que las servían, así como cualquier alteración de los horarios por causa de mal tiempo, avería, etc. No debemos olvidar que, a pesar de que el vigía empleaba gran parte de la guardia que montaba en las observaciones que posteriormente plasmaba en el periódico, su misión fundamental era informar a las autoridades competentes del avistamiento de naves enemigas o sospechosas, transmitiendo las novedades y observaciones oportunas a las torres vigías colindantes; asimismo, los vigías se comunicaban con los barcos que se encontraban en las proximidades a través de mensajes en clave.

Si bien pueden encontrarse ejemplares del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* en distintas bibliotecas gaditanas, para nuestro trabajo hemos consultado los existentes en la biblioteca anteriormente citada, por el número de ejemplares custodiados y por su estado de conservación. Esa colección fue donada en depósito, generosamente, por la Corporación de Prácticos del Puerto de Cádiz a finales de 1975. En su contenido hemos observado vacíos documentales importantes cuyas causas desconocemos, como el correspondiente a 1812, año crucial para la vida gaditana por los acontecimientos que en él se desarrollaron, y el que abarca el periodo desde 1852 hasta 1890.

Sus orígenes y evolución

El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* se considera el primer periódico diario que se publicó en Cádiz. Su nacimiento (2) se sitúa en 1789, para finalizar su andadura en 1936. En el tomo XXXIV del *Semanario erudito, que comprende varias obras inéditas, críticas, morales, instructivas, políticas, históricas, satíricas y jocosas de nuestros mejores autores antiguos y modernos dadas a luz*, de Antonio Valladares, editado en Madrid en 1791, encontramos una de las primeras alusiones a la publicación del *Parte*:

(2) Ramón Solís apunta a que pudo ser en 1747. ÍDEM: *Historia del periodismo gaditano, 1800-1850*. Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz, 1971, p. 9.

«Cádiz es el puerto, plaza más fuerte y de mayor concurrencia del Comercio, así por ser el almacén universal de todos los géneros, que se han de embarcar a Indias, como de los que se han de consumir dentro del Reyno, y de todo lo que se ha de extraer para los Países Extranjeros, oro, plata, añiles, granas, otras materias primeras y frutos. Sevilla, Cartagena, Vilvao (*sic*), Barcelona, otras Ciudades y Puertos, se hallan respectivamente en iguales circunstancias, aunque por lo tocante a Indias, Cádiz puede decirse Puerto privativo. En dicha Plaza se reparten semanalmente por el Vigía (el que observa desde su alta torre los navíos que entran) uno [una] o dos listas impresas de todos los baxeles que entran, salen, surgen en bahía, sus Naciones, cargamentos, de dónde vienen, a quiénes se consignan y a qué Puertos hacen (regularmente, aunque no siempre se agrega esta circunstancia) su torna viaje».

Es uno de los vigías, Adolfo Cebada y Gómez, quien en el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* de 10 de septiembre de 1890 puntualiza:

«La publicación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* data de los años 1802 y 1803, en que por reales órdenes se le concedió este privilegio exclusivo a D. Aurelio Tavira, y posteriormente en el año de 1806 a su sucesor D. Antonio García para él y para todos los que le sucedieran en ese destino, dándose el caso en aquella fecha de prohibir por real decreto de 28 de septiembre de 1809, el que ningún periódico de la plaza reprodujera las noticias de este *Parte Oficial*, cuya prohibición, dada la libertad de que hoy goza la prensa, suponemos caducada».

Sin embargo, es el mismo primer vigía quien en el *Parte* de 7 de enero de 1893 incluye en su cabecera lo que transcribimos:

«En este día, 7 de enero de 1793, según consta en el archivo de esta dependencia, se dio a la publicidad el primer número del *Parte Oficial de la Vigía*, cuya publicación se hacía por listas semanales, la cual ha continuado (salvo algunas interrupciones) mereciendo el favor del público, mejorando su impresión e introduciéndose en él reformas de importancia, entre ellas la de publicarlo diariamente; siéndole grato a los actuales vigías el poder saludar a los señores suscriptores desde las columnas de este periódico en el centenario de su fundación».

El formato del periódico era muy simple: una sencilla hoja que se distribuía a los suscriptores o se vendía en las calles a última hora de la noche o a primera de la mañana. A lo largo de su existencia, el periódico cambió varias veces de nombre. Inicialmente se presentó de forma manuscrita y con periodicidad semanal, aunque a partir de 1798 ya se publica impreso, aunque sin mostrar el nombre de la publicación. Durante 1810 y 1811 se publica con el nombre de *Diario Marítimo*. En 1816 la periodicidad pasa a ser diaria, presentándose

como *Diario Marítimo de la Vigía*, simultaneado con el formato semanal inicial. Es a partir de 1830 cuando alterna el último nombre citado con el de *Diario de la Vigía*. Un aviso a los suscriptores insertado en el ejemplar del 7 de diciembre de 1835 advertía de las novedades que el periódico introduciría a partir del 1 de enero siguiente, como la inclusión de listas de los géneros existentes en los depósitos de lícito e ilícito comercio, de las notificaciones de las subastas públicas en los almacenes de comisos de la Real Aduana y en los de los particulares, de reales órdenes y reales decretos relacionados con el comercio, o de la lista de los precios corrientes en la plaza de los efectos de América, de los del reino y de los extranjeros. Finalizaba el aviso señalando que la cabecera de la publicación iba a cambiar su título por el de *Vigía de Cádiz. Diario Marítimo, Mercantil y Comercial*, «para que de este modo pueda verse reunido en él [el periódico] todo lo más útil al comercio y negociantes de esta plaza, a quienes dedicamos nuestras tareas en justo agradecimiento de haber sido el sostén del mismo, por espacio de más de treinta años consecutivos».

Poco duró este titular, ya que el 22 de marzo de 1837 el periódico lucía nueva cabecera: *Diario Marítimo de la Vigía*. Este nombre perdurará hasta 1839, año en que, el sábado 31 de agosto, se inserta el anuncio que transcribimos de notificación del cambio del titular, aunque en la cabecera de la edición del 1 de septiembre figura un nombre diferente del anunciado: *Parte Oficial de la Vigía*.

«Desde 1 de septiembre continuará este diario con el título de *Marítimo y de Comercio*. Sigue con la empresa el mismo que la ha desempeñado por espacio de más de 30 años consecutivos. Cuantas mejoras puedan adoptarse, se harán en él, y los anuncios de los buques y demás, se insertarán desde dicho día por el módico precio de 5 rvn. [reales de vellón] poniéndolos por 5 veces. El mismo día 1 se dirá dónde se reciben los avisos».

Según el barón de la Bruère, el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* llegó a alcanzar antes de 1802 una tirada de 500 ejemplares, aunque debido a la competencia del *Diario Mercantil de Cádiz*, de José María de Lacroix, disminuyó a 125. En esta última publicación se insertaban, entre noticias generales, datos astronómicos, predicciones meteorológicas, mareas y movimientos de buques en el puerto de Cádiz, informaciones cuya inclusión fue motivo de enfrentamiento con el diario que nos ocupa. Respecto a la financiación del *Parte* (3), señalemos que las cuotas de los suscriptores, la venta de ejemplares y los ingresos por la publicidad insertada constituían las principales fuentes de recaudación, aunque al ser en sus inicios un medio oficial se beneficiaba de una subvención estatal. Sin embargo, a partir del 8 de marzo de 1840 el Esta-

(3) GARCÍA HERRERA, Ricardo: *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la Vigía*. Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja, Málaga, 2008, pp. 45-49.

do se desvincula de la publicación, aunque conservando el control sobre las informaciones militares, cesión de dominio con que cristalizaba una antigua aspiración de los vigías. Este era el aviso que se incluía en el *Parte Oficial de la Vigía* de esa fecha:

«Por Real orden del 12 de febrero del presente año, se ha dignado S.M. conceder a los Vigías actuales el derecho de publicar por sí el Diario, dejando desde la citada fecha de ser empresa del Gobierno. Lo que se pone en conocimiento de los señores suscriptores, advirtiéndoles que los recibos de abono del presente mes irán firmados por los dos Vigías primero y segundo, así como todas las personas que deseen recibir aviso en su casa, de la vista de algún buque en el momento de ser reconocido, podrá advertir en la torre con anticipación dónde se ha de avisar, quedando a su generosidad dar la gratificación que guste como siempre se ha practicado».

En cuanto al suministro del material de observación empleado por los vigías en su trabajo, tenemos constancia de que en los primeros años de actividad de la torre no existía un cauce oficial de abastecimiento, circunstancia que atestigua el anuncio insertado el 1 de septiembre de 1839 en el *Parte Oficial de la Vigía*: «Necesitando la Vigía hacerse de un buen antejo para su servicio, se suplica a la persona que quiera deshacerse de él, que lo presente en la Torre de Tavira para tratar de su ajuste». Años más tarde, el diario *La Correspondencia de España*, en su edición de 15 de junio de 1898, señalaba: «En la Torre de Tavira han sido colocados varios aparatos de señales traídos al efecto del observatorio astronómico de San Fernando».

Los vigías

Parece ser que en el siglo XVIII el cargo de vigía se adjudicaba por concurso. La primera disposición que encontramos referida a la Torre de Tavira se remonta al 25 de octubre de 1804, fecha en que se obligaba a los ocupantes de ese observatorio a reunir los mismos conocimientos técnicos que un piloto. Una real orden de 26 de septiembre de 1820 aludía a los pilotos reformados o retirados destinados en las torres vigía. Años más tarde, otro precepto legal disponía el 10 de septiembre de 1839 que la vigía de Cádiz se pusiera a cargo de los prácticos de este puerto (4). En el Estado General de la Real Armada de 1799 encontramos a los vigías del puerto de Cádiz encuadrados en el apartado de pilotines, siendo los titulares ese año el teniente de fragata graduado don Aurelio Tavira, don Antonio Fernández y don Antonio García. Este personal técnico había sido formado especialmente para ejercer su labor. Aunque las fechas en que los distintos vigías desempeñaron su trabajo no han podido precisarse —los partes

(4) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *El coloquio de Brion*. Museo Naval, Madrid, 1977, p. 334.

no solían ir firmados —, tenemos constancia de que ya en 1702 Manuel Danio Granados ocupó la plaza. Hay indicios de que este primer vigía cursó estudios en el Colegio de San Telmo de Sevilla, dependiente de la universidad hispalense. En el tomo II de las *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz*, de Nicolás María de Cambiaso y Verdes, encontramos, dentro del «Diccionario de personas célebres de Cádiz», la siguiente reseña:

«Manuel Danio Granados, famoso observador y vigía. Imprimió y dedicó a la ciudad de Cádiz en 4 de noviembre de 1702 *El diario puntual y cierto de las operaciones de la armada enemiga*. Lo era entonces la de Inglaterra y otras que no pudieron saquear ni quemar a Cádiz por más tentativas que hicieron. El diario empieza el 23 de agosto, en el que se avistaron los enemigos, y finaliza el 2 de octubre del referido año de 1702 en que se perdieron de vista. Fue hijo de Jacome Danio y de Isabel Granado y lo bautizaron (5) el 26 de mayo de 1676».

Una de las causas que dificultó la identificación de ciertos vigías y su ubicación en el tiempo fue el cambio de apellidos de algunos de ellos. Antonio Tavira, «teniente de navío de la Real Armada y vigeador», fue jefe de la torre cuando esta estaba emplazada en la plaza de la Constitución, según nos documenta José Rosetty en su *Guía de Cádiz, San Fernando y el Departamento*. Aurelio Tavira Benítez de Aranda, nacido el 29 de abril de 1737, accedió al cargo de vigía mayor en 1772 al morir su padre, y lo mantuvo hasta su fallecimiento, ocurrido en 1806. Fue el primero que desempeñó su labor en la Torre de Tavira, observatorio que en 1778 adquirió el rango de torre vigía oficial del puerto de Cádiz: «Mi padre me mantuvo a sus expensas hasta que falleció por el año de 1772 que entonces me concedió la real gracia del empleo de tal vigía mayor con cuyo sueldo me mantuve (6)». Por el contenido del Estado General de la Real Armada de 1800 sabemos que los vigías del puerto de Cádiz, en el año de su publicación, eran el teniente de fragata graduado Aurelio Tavira, Antonio Fernández (ausente), Diego Romero y Antonio García, por lo que concluimos que el primero era el vigía mayor y que los tres restantes ejercían de ayudantes. Desde el 14 de noviembre de 1803 comienza a figurar en el periódico la siguiente reseña: «Con Real Privilegio exclusivo a D. Aurelio de Tavira, teniente de navío graduado de la Real Armada», prerrogativa que había sido solicitada al rey por el propio marino (7). En el número de 25 de agosto de 1806 se notifica el nombramiento del nuevo vigía por fallecimiento del anterior:

(5) DÍAZ CANO VINDICADO: *Libros parroquiales*, pp. 185ss.

(6) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Testamento de Aurelio Tavira Benítez de Aranda, ff. 57-64. Cádiz, 29 de enero de 1798. Notario, Miguel Brignón Cavallero.

(7) Con el privilegio concedido el 3 de diciembre de 1802 se prohibía al *Diario Mercantil* la publicación del movimiento portuario de la capital gaditana, aunque el barón de la Bruère ignoró el decreto real y continuó reseñando las entradas y salidas de los buques, alegando que era una información que interesaba al ciudadano, aunque al final tuvo que suspender dichas reseñas. Este privilegio, concedido a Aurelio Tavira, fue transmitido a su sucesor, Antonio García, a la muerte del primero en 1806.

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR A CONSIDERAR

«Con Real privilegio exclusivo de S.M. a D. Antonio García (8), alférez de fragata graduado de la Real Armada».

Tenemos constancia de que, a finales de 1852, este marino aún permanecía como vigía, ya que así figuraba en el *Parte*. Por la citada guía de Rosetty sabemos que los vigías de número que ocupaban plaza en 1857 eran Cristóbal Ruiz (vigía 1.º), Juan Bautista Romero (vigía 2.º) y Manuel Ruiz (vigía 3.º). En 1873 Juan Soria ocupaba el cargo de primer vigía. A pesar del vacío documental ya comentado, nos consta que Federico Tomasi y Vargas sustituyó a Soria y que permaneció en el cargo hasta marzo de 1887, en que falleció. Según algunos diarios de la época, Tomasi fue durante muchos años secretario de la capitania del puerto y concejal del Ayuntamiento de Cádiz. A partir de 1890 encontramos como primer vigía de la Torre de Tavira al capitán de la marina mercante Adolfo Cebada y Gómez, que permaneció en el cargo hasta el 23 de febrero de 1923, en que falleció a los setenta y nueve años. Estas notas iban señalando cronológicamente a los artifices de la publicación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* (véase cuadro 1).

CUADRO 1		
<i>Periodo</i>	<i>Vigías</i>	<i>Observaciones</i>
1702	Manuel Danio Granados	
1772	Antonio Tavira	Falleció en 1772
1772-1806	Aurelio Tavira Benítez de Aranda	Aurelio Tavira falleció en 1806. También Antonio Fernández y Diego Romero ocuparon plaza de vigías durante este periodo
1800-1852	Antonio García	Fue 2.º vigía con Aurelio Tavira
1855-1869	Cristóbal Ruiz, Juan B. Romero y Manuel Ruiz	En 1867 los hermanos Ruiz cambiaron sus apellidos por Llull
1870-1873	Cristóbal, Manuel y Ricardo Llull	
1875-1877	Juan José Soria Aguilar, José Cebada y Federico Tomasi y Vargas	

1878-1887	Juan José Soria Aguilar y Federico Tomasi y Vargas	Federico Tomasi y Vargas falleció en 1887
1888-1890	Juan José Soria Aguilar y Adolfo Cebada y Gómez	
1891-1902	Adolfo Cebada y Gómez y Manuel Álvarez Bauti	
1903-1923	Adolfo Cebada y Gómez	Falleció en 1923

Entre 1904 y 1909, el Ministerio de Marina dicta una serie de disposiciones que afectan a la administración de la torre vigía; como la promulgada el 24 de abril de 1904, reseñada en *El Heraldo de Madrid*: «A partir de esta fecha queda legalmente establecido el vigía de la Torre de Tavira del puerto de Cádiz, continuando abonándose el alquiler de la misma con cargo a la recaudación de practicajes quedando asignados del personal de vigías de semáforos el primero y segundos que allí prestan sus servicios». Por último, el 31 de diciembre de ese año el mencionado rotativo publicaba esta otra noticia: «Destínese a la Torre de Tavira de Cádiz al ordenanza de semáforos D. José Sandoval». En 1908 el Ministerio de Marina, siendo titular del mismo el almirante Ferrándiz, intenta minusvalorar el trabajo de los vigías de Cádiz, lo que suscita la reacción airada de las fuerzas vivas gaditanas. Trasladamos literalmente dos apuntes al respecto:

«En vista de lo innecesario que resulta para el servicio del Estado el prestado por el vigía establecido en Torre de Tavira se ha dispuesto su supresión, dejando de consignarse en los futuros presupuestos los créditos que para su sostenimiento han venido consignándose». *Día de Madrid* de 23 de septiembre de 1908.

«El Sr. Ferrándiz estima que el objeto principal del funcionamiento del vigía marítimo gaditano, es tan solo para comodidad de los prácticos, y no tienen en cuenta todo el valor y alcance del centinela de la calle Marqués del Real Tesoro. El Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, la prensa y otras entidades, se ocupan en hacer ostensible la importancia del vigía de Cádiz, y los servicios que presta no solo al comercio, sino también al Estado, en la parte que corresponde a avisos o señales con buques de guerra; prueba exacta de nuestra afirmación, el trabajo realizado por aquellos modestos vigías (mal retribuidos) en la época de infeliz recordación, de embarque y repatriación de nuestros soldados, con motivo de nuestras guerras coloniales y pérdidas de aquellas tierras. *Cádiz por Dentro*, 30 de septiembre de 1908».

En cuanto a la retribución económica de los vigías, nos remitimos a los *Presupuestos de los gastos de todos los ministerios* correspondientes a 1820, editados por la Imprenta Nacional, que asignaban un sueldo mensual de 500 reales de vellón al primer vigía de Cádiz, de 400 al segundo y de 225 al tercero. Para establecer un referente comparativo, señalemos que los prácticos del puerto gaditano percibían un salario mensual que oscilaba entre los 250 y los 300 reales según su categoría. Si nos referimos al lugar de impresión del diario, desde 1798 se consignaba en los partes «En la imprenta de la ciudad, Plazuela de las Tablas», para un año después modificar y ampliar la información en los siguientes términos: «En Cádiz en la imprenta de D. Pedro Gómez de Requena, impresor mayor de S.M., Plazuela de las Tablas».

La Torre de Tavira

Varios fueron los emplazamientos de la torre vigía de Cádiz hasta quedar asentada definitivamente, en 1778, en el que fuera palacio de los Marqueses de Casa Recaño, en la calle Marqués del Real Tesoro, antiguamente de Bulas, esquina a la calle Sacramento. Lógicamente esas torres de observación debían ser lo más elevadas posible y estar situadas en lugares despejados y con gran visibilidad que facilitasen la vigilancia. Durante su emplazamiento en la plaza de San Antonio, esquina a la calle de Buenos Aires, la torre vigía comenzó a conocerse como Torre de Tavira por haber sido Antonio Tavira su primer vigía. Otros emplazamientos anteriores fueron la Casa del Padre Calderón, en el barrio de Santa María; la Casa de las Banderas, en el barrio de la Viña, y las calles de Veá Murguía y San Pablo, así como el ya citado de la plaza de San Antonio. Adolfo de Castro, en el *Manual del viajero en Cádiz*, la describe así: «Es conocida vulgarmente por de Tavira; 41½ varas tiene de altura desde el piso de la calle y 148 pies sobre el nivel del mar. Desde 30 millas se distinguen con anteojo los navíos de tres puentes, los demás buques a una distancia proporcionada a su porte. Hay ya tal práctica en los que tienen a su cargo la vigía que raro es el buque que desde muy larga distancia no conozcan, como haya estado alguna vez en nuestro puerto». En las postrimerías del siglo XVIII, ya ubicada la torre en su emplazamiento definitivo, también se conoció como «la torre de Recaño». En mayo de 1839 Antonio Doral, en nombre de la capitanía del puerto de Cádiz, dictó las instrucciones sobre las señales que, dirigidas a los comerciantes, la torre vigía debía emitir en relación con los barcos que se aproximaban o se avistaban (véase cuadro 2).

Pero las señales de la torre de vigía no se utilizaban solo para indicar los movimientos marítimos y portuarios, sino que a veces, a través de señales convenidas de antemano, comunicaban a los ciudadanos hechos o acaecimientos importantes. Así, *El Heraldo* comunicaba el 3 de julio de 1850 la disposición que el gobierno de Cádiz había dictado para comuni-

CUADRO 2	
Instrucciones sobre las señales que la torre vigía debía hacer a los comerciantes referidas a los barcos que se aproximaban o atisbaban	
Vapor a la vista por poniente	Una bola en el penol del O
El vapor avistado por poniente es inglés	Una bola y bandera inglesa inferior en el penol de poniente
El vapor avistado por poniente es francés	Una bola y bandera francesa inferior
El vapor avistado por poniente es español	Una bola y bandera azul y blanca por mitad inferior
El vapor indicado por esta señal está cerca de la torre de San Sebastián	La señal anterior que le corresponda y un pequeño gallardete debajo
Vapor a la vista por levante	Una bola en el penol del E
El vapor avistado por levante es inglés	Una bola y bandera inglesa inferior en el penol del Este
El vapor avistado por levante es francés	Una bola y bandera francesa inferior
El vapor avistado por levante es español	Una bola y bandera azul y blanca por mitad inferior
El vapor indicado por esta señal está cerca de la torre de San Sebastián	La señal anterior que le corresponde y un pequeño gallardete debajo
Viene un barco de Sanlúcar	Una bola en el tope
El vapor avistado está cerca de la torre de San Sebastián	Un gallardete debajo de la bola en el mismo paraje
El vapor salido de Sanlúcar arriba al puerto de la salida	Una bola y gallardete encima en el mismo paraje

car a sus ciudadanos el nacimiento del infante Fernando de Borbón y Borbón:

«La Torre de Tavira tan luego como llegue la noticia del alumbramiento de S.M., se haga la señal siguiente: Si es príncipe se arbolará en el tope del asta la bandera española con gallardete, y si es princesa la bandera sola. Recibiéndose de noche la noticia aparecerán en el mismo sitio dos faroles en el primer caso y uno solo en el segundo».



Torre de Tavira. Ayuntamiento de Cádiz.



Cádiz visto desde la Torre de Tavira.
Hauser y Menet.

La torre vigía era una dependencia de la Armada, supeditada al capitán general del Departamento y al comandante del Tercio Naval. En la Torre de Tavira estaba instalada una imprenta dedicada a editar el *Parte Oficial de la Vigía*. Un archivo conservaba copia de todos los ejemplares impresos desde 1793, y una colección de dibujos de buques de la Armada contribuía a la identificación de cada uno de ellos.

El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, fuente documental básica

La bibliografía consultada en un gran número de trabajos de investigación histórico-marítima nos confirma la importancia del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* como fuente seriada básica de información o de confirmación de otras fuentes investigadas. Así, un colectivo de climatólogos e historiadores de diversas universidades españolas, con la colaboración del IANIGLA argentino, ha elaborado y publicado un interesante trabajo consistente en extraer, estudiar e interpretar los registros de las observaciones meteorológicas realizadas a lo largo del día en Cádiz y detalladas en los ejemplares del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, documento que califican como «uno de los primeros sistemas de vigilancia meteorológico regulares conocidos». Ricardo García Herrera, Natalia Calvo Fernández, David Gallego Puyol, Alberto Gullón Abao, M.^a José Portela Miguélez, María del Rosario Prieto y Pedro Ribera Rodríguez han plasmado en *El clima de Cádiz en la primera mitad del*

siglo XIX según los partes de la Vigía las conclusiones de ese trabajo. Como señalan sus autores: «... ha sido necesario recuperar e interpretar estos datos, haciéndolos homologables con los que se registran en la actualidad con los modernos sistema de observación». El resultado de esta investigación ha permitido comparar el clima de la primera mitad del siglo XIX con el actual, y con ello verificar los cambios climatológicos más significativos que se han producido en la capital gaditana a lo largo del periodo considerado. En cuanto a la fiabilidad de la fuente, señalan los autores, queda confirmada con la comparación de los datos reseñados en el *Parte* con los termométricos y barométricos observados en la época de que tratamos en la zona de Cádiz-San Fernando y Gibraltar.

En un artículo (9) publicado en la *Revista de Historia Naval*, sus autores confirman la visita a Cádiz del *Real Fernando*, primer vapor español, mediante un *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, donde se puntualiza que el vapor entró en el puerto gaditano el 8 de julio de 1817 y salió para Sevilla al día siguiente. Asimismo, Mario Trujillo Bolio, en *El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el Diario Marítimo de la Vigía (1800-1840)*, considera el valor documental del citado diario y lo posiciona como punto de referencia obligado para los investigadores y estudiosos del comercio marítimo entre la ciudad gaditana y los puertos hispanoamericanos. También Francisco Piniella Corbacho, profesor titular de la Universidad de Cádiz y director del Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, cuenta con un soporte muy sólido en los *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* para la elaboración de su tesis doctoral, *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, un trabajo de investigación muy completo sobre las relaciones postales y comerciales entre la isla de Cuba y España a través del puerto de Cádiz, que documenta acertadamente la historia de los correos marítimos de la época.

En *Los Partes Oficiales de Cádiz: análisis y posibilidades de una fuente (1890)*, Alberto J. Gullón Abao y María José Portela Miguélez estudian a través de esa fuente el comercio regional, cuyo eje centran en el puerto de Cádiz; en cuanto al comercio internacional, Dinamarca, Bélgica, Italia, Francia, Alemania, Portugal e Inglaterra son los países más significativos, tanto en las operaciones exportadoras como en las importadoras. El estudio también abarca el comercio con otros puertos españoles, que en muchas ocasiones sirven de trampolín para el comercio americano. A pesar de que el trabajo se circunscribe a un periodo de tres meses (agosto, septiembre y octubre de 1890), los autores confirman en sus conclusiones la importancia de los *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*: «Consideramos imprescindible acudir a esta fuente para complementar el conocimiento de la economía y sociedad gaditana en relación a la actividad comercial portuaria».

(9) CASANUEVA, J.F. y FRAIDIAS A.J.: «El *Real Fernando*, primer vapor español», en *Revista de Historia Naval*, núm. 28. Madrid, 1990, pp. 49-59.

En el estudio de Feliciano Gámez Duarte sobre la Guerra de la Independencia, titulado *Los ojos del asediado: el sitio francés a través del Diario Marítimo Vigía de Cádiz, 1810-1811*, el autor utiliza como fuente principal la información contenida en ese diario. Después de una breve introducción, centrada en el nacimiento y evolución del *Diario Marítimo*, y de aproximarse al Cádiz de principios del siglo XIX, Gámez Duarte inicia la transcripción de acaecimientos referidos a los prolegómenos de la guerra con los franceses, para lo que se remonta a abril de 1809. En los primeros días de febrero de 1810, la actividad bélica francesa se recrudece y así lo transmite el vigía de la torre a través de sus partes diarios, convirtiéndose, de hecho, en un corresponsal de guerra. A través de estas transcripciones, Feliciano Gámez destaca hechos importantes del asedio, como la llegada de los franceses, las primeras escaramuzas, el temporal de marzo y las fugas del *Castilla* y el *Argonauta*, la toma del fuerte de Matagorda, los bombardeos sobre Cádiz y la batalla de La Barrosa, siempre apoyándose en el texto del *Vigía de Cádiz*. Como afirma acertadamente el autor en sus conclusiones, «creemos que, después de lo expuesto, podemos tener en cuenta su posible uso para el análisis y estudio del asedio de Cádiz, ya que nos aporta una manera diferente de ver estos acaecimientos».

El contenido de los *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*

La información que brinda el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* va evolucionando significativamente con el tiempo. Como ya hemos adelantado, en sus inicios se limita a detallar los movimientos de los buques y a ofrecer una somera observación meteorológica. En 1805 el periódico ya señala un hecho ajeno al puerto de Cádiz: la entrada en Ferrol de la escuadra combinada hispanofrancesa, especificando los nombres de la totalidad de los buques, los cañones que portan y sus respectivos comandantes. La misma relación incluye en los partes del 19 y el 20 de octubre, cuando la escuadra sale del puerto gaditano. A partir del 7 de febrero de 1810, además de recoger la información básica inicial, se describen diariamente las vicisitudes del asedio de Cádiz por las tropas francesas, componiendo una especie de parte de guerra más o menos extenso en función de la intensidad de los combates. Estas narraciones se mantuvieron mientras la ciudad padeció el cerco. Para hacernos una idea de la disposición de estas comunicaciones, transcribimos, literalmente, lo anotado en las ediciones de 13 de febrero y 1 de marzo de 1810 del *Diario Marítimo Vigía de Cádiz*:

«A las 9^{1/2} rompieron el fuego las cañoneras al caño del trocadero, que sostuvieron hasta poco antes del medio día. De Xerez baxaron esta mañana al Puerto de Santa María 7 carros y como unos 200 hombres de infantería y caballería. Entre 1 y 2 de la tarde se ha visto humo al parecer de cañonazos, disparados hacia el puente de Zuazo. Varias partidas de infantería y

Diario de la Vigía. Cádiz 13 de Noviembre de 1834.

Land español S. Antonio, Ramon Britan, de Salu en 19 con 150 barriles de almeidas, 42 pipas y 2 barriles de aguardiente, 10 cajas de vino, 34 bala de papel blanco y 10 caños de hierro. Entre otros.

Hay ENVIADO LAS EMBAJACIONES SIGUIENTES:
Anche el bergantín español S. Antonio, Vicente Suarez, de Nova en 20 con harinas, maza, sardinas, especias y licores, a D. Francisco M. Blasquez.

El barco ídem [de vapor] Corazon, de Sanlúcar.
Hay la goleta ídem Nica, Srta. del Carmen [de] la Andadura, Mica. D. Felipe Galisteo, de Sanlúcar de Cádiz en 62 con azúcar y caño, a D. Antonio Casado.

Distros portugueses el Duque de Braganza, Francisco Joaquin, de Lisboa en 3 con equipajes y 1 caño con mercaderías.

Una barca de Sevilla con aceite y otros efectos, y un músico de posente, españoles.

Al SO. distante se halla un bergantín-goleta.

Pasó al Estecho un bergantín, y al O. otro bergantín.

Hay SALEDO LOS BARCOS QUE SIGUIEN:

Bergantín inglés Arno, William Scoble, para Londres.

Bergantín-goleta ídem Humana, Joseph Henz, para San Thomas.

Bergantín-goleta ídem Gull, John Francis, para Terranova.

Fragata americana Newton, William Hasbrot, para Leonora.

Barón. 22. 10. 40. Terza. 12. 6. Viento NO fresco.

1. BARCO DE VAPOR. El día, de la Real Compañía del Guadalquivir (el único la primera) salió de Sanlúcar para Cádiz el sábado 13 a las 6 de la mañana, con destino regular para Sanlúcar y Sevilla el sábado 14 a las 7 de día.
2. De pólvora para el puerto. El bergantín inglés ABCU, de pólvora de tres toneladas, fuerza y diezenta un rebos, se capitan J. Bataillon. Enviado a los señores La Cava y Rodríguez, casillo de la Cruz de la Madra número 30.
3. PARA SANLUCAR. La goleta española conuada la MICA, se capitan D. Tomas de Elor, legal, quedará lista para dar la vela del 18 al 20 del corriente al tiempo que guste, aunque todas de su cargo y de buena calidad, siendo cargo y progreso para los que tenga buena necesidad. Le despacha D. José Antonio Barco, calle del Comercio n. 11.

AVISO.

Debiendo la fragata inglesa nombrada ELIZABETH, su capitán D. Miguel Andrew, hacerse a la vela para LONDRES permitiéndolo el tiempo a últimos de este mes por tenerlo así contratado, se le previene a los señores cargadores que no hubiesen cumplido ya las órdenes que tienen tomadas lo verifiquen sin pérdida de tiempo, sirviéndoles de gobierno que dicho buque podrá recibir de 100 a 110 botas mas de las que están apalabradas y los que se hallen en este último caso deberán acudir inmediatamente para reservarles el lugar suficiente para la cantidad que tuviesen.

Consignada a D. José Gargallo, calle de la Cruz de la Madera. Cádiz 13 de Noviembre &c.

Diario de la Vigía de 13 noviembre 1834. Biblioteca de Temas Gaditanos.

caballería se han descubierto en el Puerto recorriendo la costa, y permaneciendo algún tiempo en sus inmediaciones apostadas. A las 3^{1/2} entraron en Fort-Luis unos 16 soldados enemigos. Poco después empezó a hacer fuego hacia el caño del trocadero el navío S. Justo, y ahora ejecutan lo mismo las cañoneras».

«Esta mañana arrió la insignia del Excmo. Sr. D. Ignacio María de Álava el navío Santa Ana y la arboló en el navío Príncipe de Asturias el Excmo. Sr. D. Juan María de Villavicencio, en calidad de comandante general de la Escuadra. Rompió el fuego el navío S. Francisco de Paula al salir el sol contra el caño del trocadero, y las cañoneras ejecutaron lo mismo antes de las 9, siguiendo luego el castillo de José Gargallo; una de las cañoneras se situó por la parte del E, desde donde disparó a los enemigos que en bastante número salieron precipitadamente a guarecerse en posición más cubierta y menos expuesta».

Ya en 1816 observamos que en la sección correspondiente a los movimientos de los buques se incluye el sobordo de algunos de ellos, comenzando, asimismo,

CON REAL PRIVILEGIO EXCLUSIVO DE S. M.

DIARIO MARITIMO.

VIGIA DE CADIZ.

DIA 9 DE FEBRERO DE 1810.

Hoy ha entrado el bergantín español S. Francisco de Asís, alias el Geronense, M. D. Pablo Llovet, de la Havana en 52 das con azúcar, maza y palo de tate, a D. Jayme Tintó.

Viene del O. a fragata o bergantín que dista 4 leguas.

Entra la goleta del Rey la Molly que ha estado cruzando a la boca del puerto.

Viento NO. bonancible con cerrazon.

Se vieron despues de las 8 recorriendo la costa del Puerto de Sta. Maria 6 soldados franceses de caballería.

A las 9^{1/2} en una clara se descubrió una falua española del Rey atracada al castillo de Matagorda, en el qual estubo su tripulacion y luego se retiró.

A las 10^{1/2} que se dispuso un poco la cerrazon, se vió en el camino real de Xerez con direccion al Puerto de Sta. Maria una numerosa columna enemiga de infantería y caballería con gran cantidad de carros; poco despues se notó retrocedia alguna tropa de la vanguardia, ignorandose si seria para reunirse, y la lluvia que a corto rato sobrevino, impidió hacer mas observacion. A las 11^{1/2} aclaró, y nada se vió ya en el camino real.

En el castillo de Sta. Catalina y en la argada del trocadero tienen los enemigos centinelas de observacion.

Seis cañoneras y a botes de auxilio se situaron delante de Puerto Real y han hecho a los enemigos que estan en dicha villa un fuego sumamente vivo, quienes corrieron a formarse en cantidad como de unos 100 hombres, permaneciendo de esta suerte a cubierto con la casilla del resguardo.

Las lanchas que estan a la boca del caño del trocadero tambien han hecho todo el dia un fuego activo interrandose bien, y los enemigos parapetados con la destruida bateria del comercio, han correspondido con fusilería.

Tres soldados de caballería fueron esta tarde del caño a Puerto Real.

Diario Marítimo Vigía de Cádiz de 9 de febrero de 1810. Biblioteca de Temas Gaditanos.

a publicitarse determinados navíos que brindan sus servicios y se ofrecen en flete para transportar cualquier carga al puerto indicado por los cargadores. Esos anuncios, además de consignar las características principales de tales navíos, especifican el armamento de que disponen, los puertos en que hacen escala, etc.:

«Para La Guayra y Puertocabello. El bergantín *General Palafox*, carenado y forrado en cobre nuevo, armado con 4 cañones de a doce, 8 carronadas de a diez, 2 cañones de a cuatro, armas y demás correspondiente, su capitán D. Gerónimo Otero, saldrá a la mayor brevedad por tener contratada más de la mitad de su carga. Despacha su dueño, calle del Hondillo núm. 180». *Diario Marítimo de la Vigía* de 4 de agosto de 1816.

Con el transcurso del tiempo, el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, sin renunciar al fin para el que se fundó, que era ofrecer información marítima, va modificando su política comercial con objeto de incrementar sus ingresos y conseguir autofinanciarse, objetivo acuciante desde que el gobierno se desvinculase de la publicación. Para ello no solo incrementa la publicidad relativa a las navieras y a los armadores independientes, muchos de los cuales solo disponen de un navío, sino que la dirección del periódico admite anuncios ajenos a la actividad marítima, portuaria y comercial, como venta de libros e inmuebles, información bursátil, etc. De igual modo, se revaloriza tanto la información marítima —al insertar nuevos datos: mediciones barométricas y termométricas y horas del orto y ocaso del sol— como la comercial —al especificar los nombres y profesión de los pasajeros transportados en determinados buques e incluir resúmenes anuales del movimiento de buques en el puerto de Cádiz y de la carga que transportaban, agrupándolos por nacionalidades—. Los buques de guerra arribados al puerto y los mercantes despachados para América conforman otra información muy útil para los interesados. Comienza a ser habitual la inserción de anuncios llamados «martillos», que no son sino convocatorias de subastas de buques, de sus restos o de las mercaderías no retiradas por sus propietarios, negociadas generalmente por las aseguradoras:

«El sábado 14 del corriente a las 12 de su mañana se rematará en la casa callejón del Tinte n.º 188, bajo las condiciones que se manifestarán en el acta del remate, en su totalidad o por lotes según se expresará igualmente, el casco, aparejo, velamen y demás enseres del bergantín español nombrado *Martín* (a) *Peruano*, que se halla fondeado en puntales. El inventario de dicho buque está de manifiesto en poder del D. Pedro del Corral y Puente, calle ancha número 139». *Parte Oficial de la Vigía* de 3 de diciembre de 1839.

Era habitual, asimismo, la inserción en el *Parte* de relaciones mensuales de buques que se encontraban en cuarentena en determinados lazaretos, indicando, además de los nombres de estos y de la carga que transportaban, los puertos de procedencia y de destino. También se incluían los buques y el número de días que por imposición de la Dirección de Sanidad Marítima tenían que

permanecer en observación en Cádiz antes de ser admitidos a libre plática. Los avisos a los navegantes suministrados por pilotos que retornaban de los puertos americanos constituían una información muy valiosa. Como ejemplo de ello transcribimos textualmente el insertado el 20 de febrero de 1843, en el que José de Huertas, piloto particular, notifica a Benito Massa, teniente de navío de la Armada y primer catedrático del Colegio de San Telmo de Málaga, lo siguiente:

«Dirección Hidrográfica. Como piloto particular debo manifestar a Vd. que hallándome residente en La Habana en el año de 1839 leí en uno de aquellos diarios o periódicos lo que sigue: habiendo salido de Nueva York una fragata americana, cuyo nombre no recuerdo, el día 31 del citado año a las diez horas de su noche, embistió en un bajo, el que reconocido y sondado inmediatamente por su capitán y por su piloto, y conocieron ser una piedra casi a la superficie del agua, de poca circunferencia y con mucho fondo a su alrededor; lo sitúan por la latitud llegada de estima a aquella hora, deducida de la observada al mediodía, y es la de 38° N., su longitud es la de estima a aquella hora, deducida del punto de su salida dos días antes de este suceso, y es la de 63° 33' 00" O del meridiano de Cádiz. Todo lo que tengo la satisfacción de comunicar a Vd. con el mejor fin y para lo que convenga, advirtiéndole que es cuanto puedo decir sobre este particular. José de Huertas. Hemos situado este bajo en nuestras cartas con la nota de situación incierta hasta adquirir datos más positivos. Damos las gracias a los Sres. Massa y Huertas por su laudable celo a favor de los navegantes. Madrid a 8 de febrero de 1843».

Otra de las novedades acogidas con gran interés por los lectores de la publicación fue la inclusión de noticias referentes a la invención o perfeccionamiento de aparatos o artilugios relacionados con la navegación; así, tenemos que en el *Parte Oficial de la Vigía* de 23 de febrero de 1843 se describe un ancla flotante que puede servir de amarra a los buques en peligro de naufragio, ingenio por el que se habían interesado la Sociedad Francesa de Náufragos y otras empresas dedicadas al salvamento de buques. Ya mencionábamos al inicio de este trabajo cómo una de las secciones más demandadas en los *Parte* era la referida a los siniestros o averías que se producían en buques españoles. En este sentido, en el ejemplar de 25 de noviembre de 1844 encontramos una relación de las averías sufridas por unos buques españoles de guerra que se encontraban atracados en La Habana, a causa de un gran temporal que sacudió a la isla el 5 de octubre del citado año. Los buques afectados fueron: las fragatas *Isabel II* (capitán de navío Juan Montañó) y *Cortés* (brigadier Joaquín Santaolalla), los vapores *Congreso* (Juan Pérez Lasso de la Vega) y *Bazán* (capitán de fragata Félix Angosto), el bergantín *Laborde* (alférez de navío Francisco Javier Morán), las goletas *Infanta* (Francisco J. Chacón), *Transporte* (José Julián Gómez) y *Ligera* (Juan Paredes), el pontón *Marte* y el bergantín *Trueno*. Aunque las averías producidas en los buques citados fueron de consideración, solo hubo que lamentar heridos leves.

La rivalidad que desde los inicios se entabló entre el periódico objeto de nuestro trabajo y el *Diario Mercantil* no decayó con el paso de los años, como atestigua una nota del *Vigía de Cádiz. Diario Marítimo y de Comercio* insertada el 10 de febrero de 1836:

«Los editores del *Noticioso del Pueblo* (10) han publicado en su número 7 del 7 del corriente, una nota anunciando que no insertarán en su papel los sobordos de los buques que entren en nuestra bahía, ni las ocurrencias que al ponerse el sol queden en la mar, por no perjudicarnos a nosotros que imprimimos el *Parte y Diario de la Vigía*. Damos gracias a aquellos escritores por su amistad y por el principio de justicia que respetan; sintiendo no poder decir otro tanto con respecto a los editores del *Diario Mercantil*, que parecen empeñados en quitarnos el fruto de nuestras tareas. A estos señores se les dio real permiso en agosto de 1816 para publicar su periódico, sin perjudicar al *Marítimo de la Vigía* en la inserción de noticias determinadas; mas para los tales editores no hay propiedad respetable; y es tal su furor de copiar que hasta copian de nosotros que solo vivimos de noticias marítimas. Tal vez nos equivocaremos y puede que los diaristas con los grandes anteojos que tienen vean desde la plazuela del Palillero los buques que casi al oscurecer cruzan al Estrecho, y los que entran a la una, las dos o las tres de la madrugada. De todos modos, el público lo ve y forma su opinión: consúltenla los redactores del *Diario Mercantil*; y sabrán si le es o no desfavorable. En cuanto a nosotros solo diremos que a si tales editores se les pudiera copiar algo propio (que es el mayor de los imposibles) habrían de poner el grito en el cielo, porque siempre cobran bien los malos pagadores».

Hemos querido consultar las observaciones marítimas insertas en el *Parte de la Vigía de Cádiz* de 10 de marzo de 1895 para hacernos una idea del temporal con que hubo de enfrentarse el crucero *Reina Regente* el día de su hundimiento, cuando navegaba desde Tánger hacia Cádiz para asistir a la botadura del buque de la misma clase *Carlos V*. Esto era lo que percibía el vigía desde su atalaya:

«Amaneció cielo y horizonte chubascosos, viento al S frescachón, con mar gruesa del mismo; el tiempo presenta muy mal cariz y el barómetro marcando presiones muy bajas, son indicios de temporal del segundo cuadrante; durante la mañana no cesaron los chubascos de agua y viento duro del S, hasta las 11 que se cerró en agua, aumentando la fuerza del viento con rachas muy duras, arbolando la mar del mismo, quedando aislado en la pleamar el castillo de San Sebastián, y el camino de éste inundado y convertido en una extensa rompiente; en el resto del día el temporal arrecia, sosteniéndose el viento con igual fuerza, pero variable en dirección del S al SE; continuando la misma mar y la cerrazón de agua con algunas tronadas; anocheciendo con el mismo aspecto y

(10) *El Noticioso del Pueblo* fue un diario comercial editado por Campe y que tuvo una corta vida de solo trece meses.

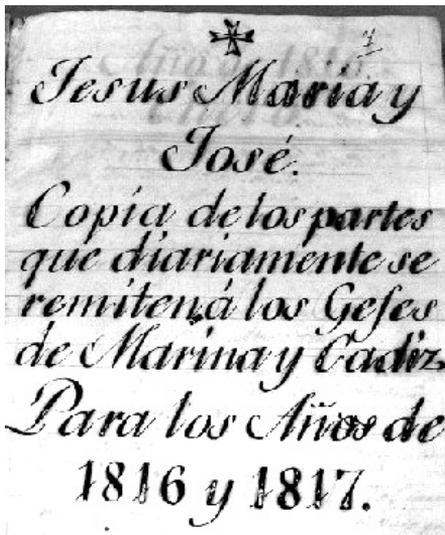
la atmósfera muy cargada. A causa del temporal reinante, han ocurrido en bahía algunas averías, y a varios de los buques fondeados les han garreado sus anclas; entre ellos, el bergantín goleta español *Nueva Justa Valdepares*, que queda fondeado fuera del puerto; el pailebot de tres palos ruso *Poseidon*, que embarrancó en la Cabezuela; una balandra se fue al garete, embarrancando en la playa en la costa del Puerto Santa María; dos balandras de D. Enrique MacPherson se fueron sobre el espigón de la punta San Felipe, siendo recogida una de ellas que se iba al garete por el *Vaporcito Auxiliar núm. 1*, que la remolcó a bahía; otra balandra rompió el palo y tuvo que fondear en bahía, y la draga y una batea de los Sres. Vea Murguía se fueron a pique próximo a la Dársena del Astillero».

La lectura de los *Parte de la Vigía de Cádiz* de inicios del siglo XX nos confirma un nuevo incremento de la publicidad insertada, referida esencialmente a los sectores naviero y asegurador, aunque también se exhiben en el periódico segmentos del negocio marítimo como el transporte de carbones, las exportaciones de sal y vinos, etc. Navieras de reconocido prestigio —como la Compañía Trasatlántica, Vapores Correos de la Sociedad Navegación e Industria, Vapores Correos Españoles de Pinillos, Izquierdo y C.^a, Hamburg-Amerika Linie, Compañía de Vapores Correos de África, Línea de Navegación Ibarra y C.^a, Compañía Sevillana de Navegación a Vapor...— exponen en sus anuncios datos comerciales prácticos para el usuario, como las unidades que componen sus flotas y las líneas que cubren, sus puertos de escala y transbordo, horarios, consignatarios en los puertos, capacidad de carga y volumen ocupado, etc. La aseguradora Compañía de Seguros Marítimos, Pluviales y Terrestres y las consignatarias Hijos de D. Evelio Láinez, J.U. Petty, Luis Arnau, René Arquís y Bensusan y C.^a se convierten en clientes habituales para los que la administración de la Torre de Tavira aplica precios convencionales, tal como hace figurar en la cabecera del periódico.

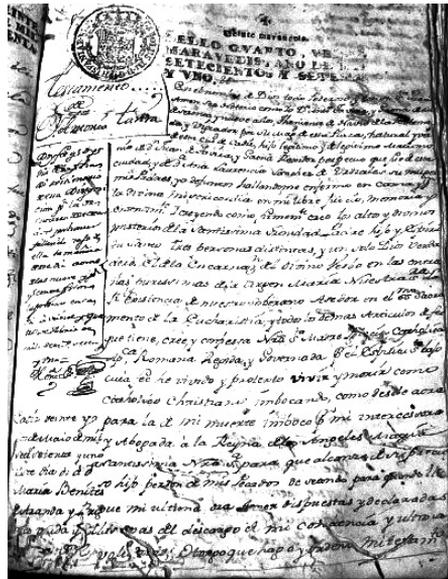
Conclusiones

Es necesario incidir en el objetivo esencial del trabajo de los vigías, editores del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, que era informar a la autoridad de Marina de la presencia de cualquier buque sospechoso en la bahía de Cádiz, además de cumplimentar los requerimientos que por parte del estamento militar se les hiciesen. La condición militar de muchos de los vigías era un factor más que acreditaba y reforzaba el rigor de las informaciones reflejadas en los partes que editaban. En la portada de los libros anuales en que se registraban los partes diarios figuraba: «Copia de los partes que diariamente se remiten a los jefes de Marina y Cádiz».

La utilidad del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* radica en la versatilidad de la información que contiene y en su innovadora manera de transmitirla. Al ser una publicación seriada, la trama de dicha información se propaga en el



Portada de los libros resumen de los partes. Biblioteca de Temas Gaditanos



Primer folio del testamento de Antonio Taviara (1771). AHPC.

tiempo ininterrumpidamente, simplificando la labor del investigador o estudioso, que solo tiene que continuar la línea cronológica para alcanzar el resultado buscado. A través de este trabajo hemos verificado cómo la publicación estudiada, que subsistió durante casi 150 años, mantuvo un ritmo creciente de información actualizada e interesante. En sus hojas, primero manuscritas y después impresas, quedaron plasmadas muchas de las noticias que conformaron la historia de Cádiz y, con ella, la de su puerto: la creación de nuevos astilleros, la botadura de significados buques, trágicos naufragios, visitas reales y de destacados militares, detalles de las escuadras navales, la guerra contra el Francés, etc. Asimismo, a través de los sobordos de la carga de los buques reflejados en los partes conocemos la actividad comercial y los productos que predominaban tanto en el comercio de exportación como en el de importación. La amplitud de la información sobre los buques que arribaban a la bahía de Cádiz ofrecida por el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* nos permite catalogar para la historia naval los principales tipos de buque vigentes en la época: goleta, londro, falucho, bergantín, barca, galeota, queche, jabeque, laúd, pingue, polacra, fragata, diate, balandra, saetía, gabarra, patache, tartana, lugre, quechamarín, místico...

La evolución del *Parte* se vio condicionada por el determinante factor económico. Mientras se sintió protegida por el apoyo oficial, la información ofrecida fue más profesional y específica, obviando insertar elementos impropios que pudieran desvirtuar el objetivo para la que fue creada. A medida que el gobierno fue desvinculándose del patrocinio de la torre vigía y de su perso-

nal, el colectivo de practicaaje asumía las obligaciones y cargas inherentes, lo que conllevó un cambio radical en el contenido de la publicación. Paradójicamente, la nueva situación creada era la que añoraba el colectivo de prácticos, que reclamaba repetidamente constituirse en un ente gremial autónomo y autogestionado. La publicidad inserta en los partes se incrementó no solo en lo referente al segmento marítimo y comercial, sino en otros capítulos que no guardaban relación con la actividad marítima.

Por último, la fiabilidad de las informaciones recogidas en la publicación estudiada está sobradamente comprobada, sean tales informaciones meteorológicas, sean técnicas o históricas. Sobre las primeras, un colectivo de profesionales ya citado, autores de *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la vigía*, afirma en sus conclusiones que «la comparación de los datos de la Vigía de Cádiz con datos de presión y temperatura de la época en Gibraltar y Cádiz-San Fernando muestran una gran semejanza en la evolución estacional y rangos de valores similares, lo que resulta una prueba más de la fiabilidad de la fuente». En cuanto a la fiabilidad de los datos históricos insertos en los partes, queda corroborada tanto con el análisis de un gran número de trabajos específicos como con la consulta de algunas tesis doctorales que tuvieron en los partes un soporte firme y decisivo.

Bibliografía

- ARMILLAS VICENTE, José A.: *La Guerra de la Independencia. Estudios*, t. V, vol. II. Instituto Fernando el Católico, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Zaragoza, 2001.
- BARTOMEI, Arnaud: «La publication de l'information commerciale à Marseille et Cadix (1780-1820)», en *Rives nordméditerranéennes*, 2007. URL <http://rives.revues.org/2053>.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad comercial (1650-1830)*. Sílex-Universidad de Cádiz, 2005.
- CAMBIASO Y VERDES, Nicolás María de: *Memorias para la biografía y para la bibliografía la isla de Cádiz*. Imprenta de la Viuda de Villalpando, 1830.
- CASTRO, Adolfo de: *Manual del viajero en Cádiz*. Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1859.
- GARCÍA HERRERA, Ricardo, y otros: *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la Vigía*. Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja, Málaga, 2008.
- GULLÓN ABAO, Alberto José y PORTELA MIGUÉLEZ, María José: «Los partes oficiales de la Vigía de Cádiz. Análisis y posibilidades de una fuente (1890)», en *Baluarte*, núm. 1. Cádiz, 1994.
- LOMAS SALMONTE, Francisco J.: *Historia de Cádiz*. Sílex, Cádiz, 2005.
- MINISTERIO DE DEFENSA: *Estudios superiores en Cádiz desde 1748. Armada e Ilustración*. Universidad de Cádiz, 2009.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *El coloquio de Brion*. Museo Naval, Madrid, 1977.
- PINIELLA CORBACHO, Francisco: *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1995.
- ROSETTY, José: *Guía de Cádiz, San Fernando y el Departamento*. Imprenta de la Revista Médica, 1857.
- TRUJILLO BOLIO, Mario: «El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario Marítimo de la Vigía* (1800-1840)», en *Trocadero*, núm. 17. Cádiz, 2005.

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR A CONSIDERAR

VALLADARES DE SOTOMAYOR, Antonio: *Semanario erudito, que comprehende varias obras inéditas, críticas, morales, instructivas, políticas, históricas, satíricas y jocosas de nuestros mejores autores antiguos y modernos dalas a luz*, t. XXXIV. Madrid, 1791.

Fuentes documentales adicionales

Archivo de la *Revista de Historia Naval*.
Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC).
Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu.
Biblioteca Nacional de España, hemeroteca digital.
Hemeroteca de *El Heraldo de Madrid*.
Hemeroteca de *El Heraldo*.
Hemeroteca de *El Día de Madrid*.