

CHAFARINAS

El ayer y el presente de unas islas olvidadas II

ALDABA 38



30 años
Revista **ALDABA**
1983 · 2013

Parece que fue ayer...



CHAFARINAS
EL AYER Y EL PRESENTE DE UNAS ISLAS
OLVIDADAS (II)

Antonio Bravo Nieto
Juan Antonio Bellver Garrido
Sonia Gámez Gómez
Ed.

CHAFARINAS

EL AYER Y EL PRESENTE DE UNAS ISLAS OLVIDADAS (II)

Antonio Bravo Nieto
Juan Antonio Bellver Garrido
Sonia Gámez Gómez
Ed.

Aldaba nº 37 (2) - 2013



Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Asociado de Melilla

Este tomo de la revista *Aldaba* recoge los trabajos de un proyecto que se llevó a cabo en el seno de la Autoridad Portuaria de Melilla, sobre las islas Chafarinas.

DIRECCIÓN DE LA REVISTA

José Megías Aznar

EDICIÓN A CARGO DE

Antonio Bravo Nieto, Juan Antonio Bellver Garrido y Sonia Gámez Gómez

© Centro Asociado a la UNED en Melilla

© Autores de textos e imágenes.

Archivos y colecciones documentales y fotográficas consultadas y utilizadas: Archivo Central de Melilla, ACML, Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla, España (AAPML), Archivo General de Simancas, Ministerio de Cultura, España (AGS), Autoridad Portuaria de Málaga, España, Biblioteca Nacional de Francia (BNF), Biblioteca Nacional, Madrid, Ministerio de Cultura, España (BN), Centro Geográfico del Ejército, Madrid, España (CGE), Colección de D. Juan Díez Sánchez (CJDS), Fondos del Cronista Oficial de Melilla, España (FCOML), Instituto de Cultura Mediterránea, España (ICM), Instituto Geográfico Nacional, Ministerio de Fomento, España, Instituto de Historia y Cultura Militar, Ministerio de Defensa, España (IHCM), Archivo General Militar, Madrid (AGMM), Archivo Intermedio Militar de Melilla (AIMML), Archivo General Militar de Segovia (AGMSG), Parques Nacionales (MARM), Fotografía de José María Peñuela Mérida, Fotografía de Carlos del Campo, Fotografía de Javier Díaz, Fotografía de Antonio Ruiz, Fotografía de Eduardo Bilbao, Fotografía de Alexandre Lorenzetto, Dibujos de Luis Pascual (Aratikos), Manuel Rojo y su equipo, Foro mili en melilla ver <http://mili-en-melilla.forogratias.es/>, Fotografía de Rafael Hernández, Fotografía de Novomig, EFE, Archivo del Ejército del Aire, AIMM, Museo de Regulares, Centro de Hijos de Chafarinas, Jacinto López Tirado, Fotografía Francisco Álvarez, Javier Guallart, Isabel Afán, Alexandre Lorenzetto, GENA, Gregorio Aragón, Bencharo Rodríguez, Emilio Civantos, Iván Acebedo, J. Carlos Moreno, Manu Sanfeliz, Francisco J. Ramírez.

La revista *Aldaba* es analizada por el Centro de Información y Documentación Científica del CSIC, y está incluida en las bases de datos y sumarios de revistas científicas ISOC del CINDOC, Revistas Españolas de Ciencias Sociales y Humanas RESH, Difusión y Calidad Editorial de las Revistas Españolas de Humanidades y Ciencias Sociales y Jurídicas DICE, Red de Bibliotecas Universitarias REBIUM, DIALNET Y LATINDEX. Referencia digital: www.uned.es/ca-melilla/

EDITA Y DISTRIBUYE

Servicio de Publicaciones del Centro UNED, Melilla

C/ Lope de Vega nº 1, apartado 121

Telf. 952681080 y 952683447 - Fax. 952681468

e-mail: info@melilla.uned.es

ISSN: 0213-7925-433-0

Depósito Legal: GR-526-1983

Impreso en Gráficas Fernando

Polígono Juncaril, C/ Baza, 9 - módulo O. Albolote (Granada)

e-mail: info@graficasfernando.es

ÍNDICE

La vuelta de Saturnino Jiménez y el contrabando de armas. <i>Carlos Esquembri Hinojo</i>	9
Obras e infraestructuras portuarias en las islas Chafarinas. <i>Francisco Narváez López</i>	43
Sociedad y vida cotidiana en las islas Chafarinas. <i>María del Carmen Lechado Granados</i>	89
Los deportados de Primo de Rivera. <i>Santiago Domínguez Llosá</i>	129
Un templo de tradición neoclásica en el norte de África. La iglesia de la Inmaculada Concepción de Chafarinas. <i>Antonio Bravo Nieto</i>	153
El cementerio de la isla del Rey. <i>Jorge Joaquín Prieto Sánchez y José María Gil Hernández</i>	197
La presencia de los Regulares y de otras unidades militares en las islas Chafarinas (1888-2008). <i>José María Gil Hernández</i>	203
Diez años del Instituto de Cultura Mediterránea en las islas Chafarinas. <i>Juan Antonio Bellver Garrido, Antonio Bravo Nieto y Sonia Gámez Gómez</i>	211

CHAFARINAS DURANTE EL SIGLO XX

CARLOS ESQUEMBRI HINOJO

Asociación de Estudios Melillenses

LA VUELTA DE SATURNINO JIMÉNEZ Y EL CONTRABANDO DE ARMAS

Aunque el fin del siglo XIX significó para Chafarinas, como para el resto del país, un tiempo de crisis, llegándose, incluso, a hablar de venderlas a Alemania junto con las Carolinas, la llegada del siglo XX abrió nuevas expectativas para las islas.

El nuevo proyecto de Saturnino Jiménez para Chafarinas 1902

Ante el fracaso de su proyecto de factoría comercial en la costa de Quebdana, Jiménez vendió esos terreros en 1885 a una sociedad barcelonesa llamada Compañía Comercial Hispano–Africana. Esta compañía intentó que el gobierno español estableciera un protectorado sobre el territorio en que estaban situados sus terrenos como garantía antes de establecer la proyectada factoría, pero la negativa del gobierno a realizar esta acción, hizo que el proyecto quedara momentáneamente en el olvido ¹.

No es hasta septiembre de 1901, con la vuelta de Jiménez a Melilla, cuando el proyecto de factoría comercial en Chafarinas cobra nuevo impulso. Jiménez se estableció en Melilla acompañado de su esposa, una mujer rusa de la que se decía era hija del ingeniero que construyó la base naval rusa de Port Arthur, en Corea. Se ganó la confianza del Comandante General, Venancio Hernández, que llegó a enviar telegramas al General Weyler, Ministro de la Guerra, recomendando el proyecto de factoría en Chafarinas ².

El establecimiento que Jiménez pensaba instalar en la isla del Rey consistiría en un depósito de carbón, almacenes, varadero y talleres de reparación. Esta-

¹ España y la apertura de la cuestión marroquí págs. 334 y ss.

² Telegramas citados en España, Alemania y Chafarinas.

ría conectado por correo con Cabo del Agua y el resto de Marruecos y serviría de punto de recepción y distribución de mercancías para toda la costa norte marroquí. Jiménez llegó a fundar una compañía mercantil denominada “Sindicato Español del Norte de África” con sede en las Chafarinas y conexiones en Orán y con casas comerciales españolas. Para que esta empresa prosperase era necesario abrir al comercio toda la costa marroquí, por lo que Jiménez planeó una campaña de prensa defendiendo esta liberalización del comercio³. Finalmente el proyecto fracasó, entre otros motivos por ser poco viable dada las posibilidades reales de las islas⁴.



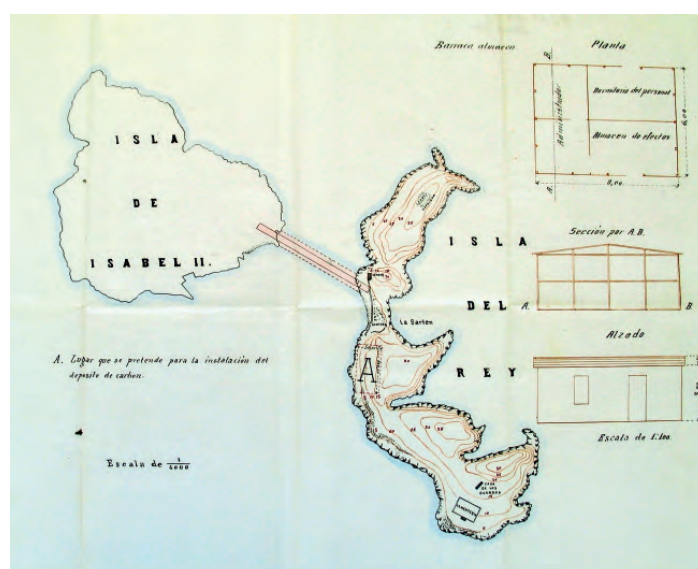
Isla del Rey al fondo, donde Saturnino Jiménez proyectaba instalar un depósito de carbón, almacenes, varadero y talleres de reparación.

Este asunto no hubiera pasado de considerarse un mero fracaso empresarial de no ser por una carta publicada en septiembre de 1902 en el diario de París

³ España, Alemania y Chafarinas.

⁴ *El Liberal* 23/09/1902.

Le Siecle y recogida por toda la prensa nacional. Esta carta estaba escrita por Leon Dubochef, un francés residente en Kiss, y describe una visita a Chafarinas donde fue recibido por Saturnino Jiménez, que se presentaba como propietario de la isla del Rey en virtud de una Real Orden de 5 de agosto de 1902 por la que se le había otorgado la concesión de dicha isla para establecer una factoría. Jiménez presumía también de una gran amistad con el general Weyler, llegando a asegurar que, por sugerencia suya, se iba a sustituir al gobernador de Chafarinas, coronel Pablo Artal y Abad, por un joven capitán de artillería llamado Rafael Ripoll y Cabrera destinado en Melilla y que, según Jiménez, era más partidario de sus proyectos que Artal⁵.



Proyecto para depósito de carbón en las islas Chafarinas. Fechado en 1907, Archivo General de Segovia.

El contenido de la carta generó un cierto escándalo mediático en unos momentos en que la cuestión africana cobraba nuevos auge y el gobierno no tuvo que desmentir el que se hubiera otorgado una concesión a Jiménez.

Este asunto de Chafarinas llegó incluso hasta el parlamento británico. *La Correspondencia Militar* del cinco de diciembre de 1902 se hacía eco de la pregun-

⁵ El Día, El País y La Correspondencia de España del 20/09/1902. La Dinastía 23/04/1902.

ta de un parlamentario al gobierno en la Cámara de los Comunes sobre la veracidad de los rumores que corrían acerca de la cesión de las Chadrinas a Rusia, no olvidemos la nacionalidad de la esposa de Jiménez.

El contrabando de armas y sus implicaciones

Las armas y municiones eran uno de los productos más demandados por los contrabandistas marroquíes y con la llegada al valle del Muluya del pretendiente al trono marroquí conocido como El Roghi, en 1902, esta demanda se incrementó. El auge de este tráfico dio un poder económico a los traficantes de armas y sus cómplices que llegó a amenazar el tradicional dominio que los gobernadores militares habían mantenido sobre la población isleña. En la prensa militar se llegó a hablar de “caciquismo” ejercido por este grupo de comerciantes que podían arruinar la carrera profesional de los gobernadores que se opusieran a sus manejos⁶. Es posible que este “caciquismo” del que hablaba la prensa militar fuera simplemente el deseo de los civiles de participar en el gobierno de su pequeña población, ejercido desde la Junta de Arbitrios, un organismo creado en 1897 que estaba presidido por el gobernador militar y compuesto únicamente por militares hasta 1902.

El asunto del contrabando de armas saltó a la opinión pública con una carta (que aparecía firmada con el seudónimo de Mustafá) y fechada en Melilla el 6 de noviembre de 1902 que fue publicada en el periódico *El Día* del 10 de noviembre. En ella se relataba que una noche de primeros de octubre, una barca salió sin permiso de las islas con rumbo a la costa marroquí. Esa misma noche se descubrió que habían roto una ventana del parque de artillería y que faltaban dos fusiles Remington de los almacenados allí. A la mañana siguiente volvió la barca y se procedió a detener a sus tripulantes, incautándose al patrón setenta duros que se supuso procedían de la venta de los fusiles, cosa que negaba el imputado. Aunque se abrió una investigación oficial, poco se aclaró del asunto. Sin embargo, tanto el periódico *El Día* como *La Correspondencia Militar* publicaron una serie de artículos donde se desvelaban parte de los entresijos de este tráfico ilícito.

El contrabando se centraba en fusiles *Remington* y en municiones. Estos fusiles eran conocidos por los marroquíes como “Mericanos” por su origen, aunque los que compraban eran españoles o belgas. Se utilizaba la isla deshabitada

⁶ *La Correspondencia Militar* 24/02/1903.

del Congreso, para ocultar los cargamentos hasta su venta a los marroquíes. En la prensa se mencionaban algunos nombres y alias de estos traficantes marroquíes como “Curro”, “Tiñoso”, “Hamete el Negro” o “Chorlito” cuyo nombre real era Ĥamud Ĥailul de los Uled - el- Hadj, Ĥy que fue el principal traficante de la zona. Éste había organizado una banda con sus familiares que se dedicaban al contrabando desde Chafarinas y al robo de ganado en Quebdana y Kiss Parte del ganado robado se vendía en Chafarinas introduciéndolo de noche en las islas. El final de “Chorlito” llegó cuando quiso ampliar sus actividades delictivas a la organización de fugas de presidiarios. Durante una de estas fugas murió en un enfrentamiento con los centinelas de Isabel II el 9 de diciembre de 1901⁷.



Guerrero riffeño. La Ilustración Española y Americana.

⁷ *La Correspondencia Militar* 11/02/1903; 12/02/1903; 24/02/1903. *El Día* 11/02/1903; 13/02/1903.

CHAFARINAS Y EL PRINCIPIO DE LA ACCIÓN ESPAÑOLA EN MARRUECOS.

En los primeros años del siglo XX el gobierno español fue tomando determinaciones de cara al desarrollo de las islas en consonancia con el renovado interés que España experimentaba hacia la llamada penetración en Marruecos.

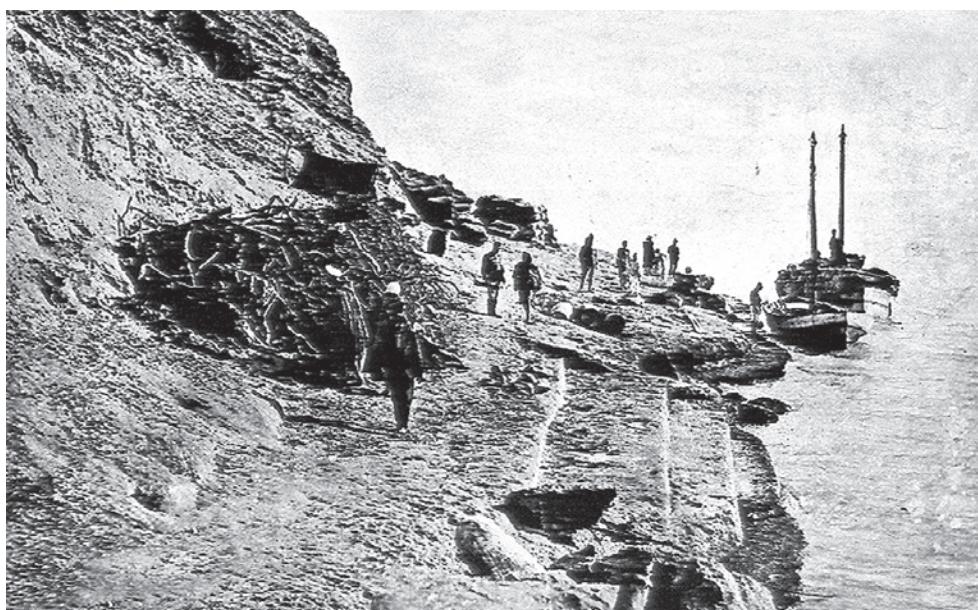
Una de ellas fue la construcción del puerto de Chafarinas. Las obras que se iniciaron en 1906 significaron un revulsivo económico para las islas debido a las inversiones y al aumento de población que originaron. Por los mismos años se experimentó un aumento del comercio con Quebdana tras su ocupación por las tropas del Roghi Bu Hamara, pretendiente al trono de Marruecos. Los cárabos visitaban libremente las islas para comprar y se llegó, incluso, a comerciar a la vez con las tropas de la Mehala Imperial que quedaban en la zona. En la recopilación de datos económicos sobre los presidios menores de 1908, recogidos por el historiador Gabriel de Morales, encontramos que Chafarinas exportó esparto, carbón y cebada por un valor de 2.232 pesetas e importó tejidos, té, harinas, jabón, café, azúcar y sal entre otros artículos por un valor de 489.318,50 pesetas, mercancías que en su mayor parte se venderían a comerciantes de Quebdana. Este comercio se mantuvo varios años y en la información portuaria de Cartagena, por ejemplo, encontramos que en marzo de 1921 llegó a aquel puerto un laúd llamado Ángeles con un cargamento de carbón desde Chafarinas ⁸.

Sin embargo, estas buenas expectativas para el desarrollo no fueron muy sólidas ni duraderas y en poco tiempo se esfumaron ante el devenir de los acontecimientos. Incluso la importancia de Chafarinas como puerto de refugio se vio relativizada con la ocupación de toda la península del cabo Tres Forcas durante la guerra de 1909, ya que posibilitó que los buques buscaran resguardo en la cara oeste del cabo en caso de malos tiempos de levante con la posibilidad de comunicarse por tierra con Melilla. De ahí que ya ni se reparara el dique que unía las islas de Isabel II y del Rey tras su rotura durante el temporal de marzo de 1914.

La ocupación de Cabo del Agua, que fue encabezada por la compañía de infantería de servicio en Chafarinas mandada por el comandante militar de las islas, el teniente coronel Eugenio Anca, también afectó negativamente a las islas

⁸ *La Tierra* 09/03/1921.

ya que desvió algunos negocios al poblado que se construyó junto al puesto militar. Esta acción, según justificó el gobierno español, se llevó a cabo a instancias de los notables de Quebdana como ayuda a la defensa y custodia de un almacén de víveres que habían aceptado instalar en Cabo del Agua con destino al suministro de la crecida población de Chafarinas debido al elevado número de obreros contratados para las obras del puerto.



Desembarcadero de Cabo del Agua a principios del siglo XX.

La guerra de 1909

El principal papel de Chafarinas durante el conflicto fue el de servir de puerto de refugio de los buques que arribaban a Melilla con refuerzos y pertrechos en caso de soplar temporal de levante. Igual cometido tuvo durante el asedio de 1774 – 1775 y durante la llamada Campaña de Margallo de 1894, con la salvedad de que en 1909 también se utilizaban las islas como estación de carboneo para los buques de la Armada. Ya con la llegada de los primeros refuerzos el día 13 de julio en el “Montevideo” de la Trasatlántica y al encontrarse el puerto de Melilla cerrado por temporal de levante, tuvo el buque que buscar refugio en Chafarinas. Lo mismo se vio obligado a hacer el “Buenos Aires” que arribó el 14.

No es hasta el 15 por la mañana que se pudo iniciar el desembarco de las tropas. Así fue ocurriendo a lo largo de la campaña cada vez que el levante hacía su aparición con fuerza, como ocurrió a finales de octubre cuando el temporal rugió tantos días que la guarnición tuvo que socorrer con alimentos a las tripulaciones de los buques fondeados al resguardo de las islas⁹. También se utilizó el hospital de Chafarinas para descongestionar el de Melilla de enfermos y heridos convalecientes.



Soldados bajando a los botes para proceder al desembarco a puerto. Fotografía EFE.

Este papel secundario de Chafarinas estuvo también motivado porque las cabilas de Quebdana no se unieron a la harka de Guelaya y el territorio próximo

⁹ ABC 23/10/1909.

a las islas se mantuvo prácticamente pacífico en todo el conflicto. La ocupación efectiva del mismo se realizó en septiembre desde el campamento de Cabo del Agua por una columna al mando del coronel Larrea. Una de las pocas bajas sufridas en esta zona, el soldado Francisco Nebot, muerto en Cabo del Agua de las heridas sufridas en combate, fue enterrado en el cementerio de Chafarinas. El cadáver se llevó hasta la isla de Isabel II por el vapor Sirena, fletado por el diario *La Correspondencia de España*, y el cadáver fue conducido al cementerio por los periodistas, Armiñán, Leopoldo Romeo (director del diario), Guillermo Rittwagen y Ferrer.¹⁰



Edificio de la Comandancia Militar, capilla y campamento de Cabo del Agua.

El vapor Sirena también se utilizaba para llevar a la estación telegráfica de Chafarinas las crónicas remitidas a *La Correspondencia de España* por sus redactores en Melilla. Se pretendía evitar la censura militar impuesta en esta ciudad, enviando las informaciones a través del cable que unía las islas con Nemours desde el año anterior. Esta finta a la censura no parece que diera mucho resultado ya que los telegramas se interceptaban al llegar a Madrid¹¹.

¹⁰ *El Telegrama del Rif* 18/08/1909.

¹¹ Las comunicaciones marítimas de Melilla en 1909.



Plano con indicación del cable español de Melilla a Chafarinas, 26 millas.



Las islas Chafarinas acogieron a muchos militares convalecientes heridos durante el conflicto, 1909.

LA EXPLOTACIÓN PESQUERA DE LAS AGUAS DE CHAFARINAS

La comisión científica de 1908: la oceanografía española se interesa por Chafarinas

En 1908, las aguas entre el cabo Tres Forcas, Chafarinas y Cabo del Agua fueron objeto de una de las primeras campañas de investigación realizadas por el Laboratorio de Biología Marina de Baleares que dirigía el eminente científico y político republicano Odón de Buen, catedrático de Zoología en la Universidad de Barcelona y senador por dicha ciudad. Esta institución sería el germen del Instituto Español de Oceanografía.

Ya en 1877 el príncipe Alberto de Mónaco, padre de la oceanografía, visitó Chafarinas con su yate y laboratorio flotante “La Girondelle” en un viaje que también le llevó a Melilla, Alborán y Orán ¹².

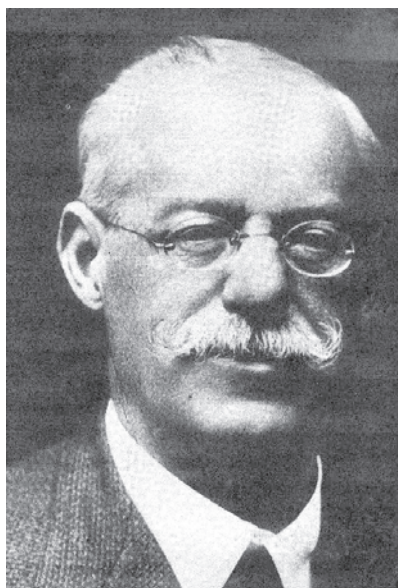
Odón de Buen llegó a Melilla a primeros de julio de 1908 y el 20 de ese mes visitó Chafarinas por primera vez. Los trabajos oceanográficos se llevaron a cabo por varios científicos bajo la dirección de Odón de Buen. Entre estos se encontraban Luis Lozano encargado del estudio de la fauna marina y Carlos Varela del estudio del plancton. Estos trabajos se complementaron con sondeos y dragados para determinar la naturaleza de los fondos marinos. La comisión científica pudo constatar la gran riqueza pesquera de estas aguas debido a la influencia de las corrientes del Estrecho de Gibraltar que posibilitaba el que se encontraran especies propias del Atlántico. Esta primera campaña de investigación finalizó en septiembre de ese año. En 1909 se reanudaron los trabajos hasta que fueron interrumpidos por el estallido de la guerra contra las cabilas de Guelaya, no volviendo a reiniciarlos hasta julio de 1910. En esta ocasión la comisión científica dispuso ya de un buque, llamado Averroes, con un patrón y tres marineros, dedicado a las investigaciones pesqueras.

El despegue pesquero

Con la ocupación de las comarcas de Guelaya y Quebdana, se abrió un extenso litoral a la explotación de los buques pesqueros españoles. La riqueza de estas aguas, que era conocida de antiguo por los hombres de la mar, acababa de

¹² La *Época* 28/07/1877.

constatarse científicamente por los trabajos de la comisión encabezada por Odón de Buen. Las especies de peces presentes en las aguas de Chafarinas variaban estacionalmente, siendo en los meses de primavera y verano cuando más abundante era la pesca especialmente de sardinas y boquerones que atraían a bonitos y atunes que utilizaban el canal entre las islas y Cabo del Agua para sus migraciones y como zona de engorde de los alevines, lo que dio pie a proyectos de instalación de almadrabas que no se llevaron finalmente a término.



Odón de Buen, fundador del Instituto Español de Oceanografía e iniciador del estudio de la oceanografía en España, pasaría también por las islas Chafarinas en el año 1908.

En principio, las Chafarinas quedaron un poco al margen del desarrollo de la industria pesquera en Melilla debido a que las barcas utilizadas para fienar eran a vela y había que tener en cuenta las 24 millas que las separaban de Melilla. Desde aquel puerto se exportaban las capturas a la Península, y era una distancia considerable para una embarcación de este tipo debido sobre todo a las calmas que a veces se producen en estas aguas y que se carecía de medios para conservar el pescado adecuadamente durante la navegación hasta Melilla, sobre todo en verano. Esto fue cambiando cuando se generalizaron las embarcaciones a vapor y motor. El verano de 1916 fue famoso por las capturas de atún en Chafarinas dándose días de conseguir de 1000 a 1500 piezas por barco con tallas de entre 2

a 2,5 kilos, que para un atún son pequeñas y denotan que se estaba sobreexplotando el caladero desde el principio ¹³.

Posteriormente empezaron a faenar en estas aguas las embarcaciones de cerco con luz, las conocidas como “traíñas”, que, al utilizar redes de mallas más pequeñas que las del arte tradicional del sardinal, aumentaban las capturas con peces de menos talla.



Barcos faenando en las inmediaciones de las islas en la actualidad.

Parte de estas capturas se acondicionaban con sal o hielo para su exportación a la Península y otra parte se consumía en Melilla y la zona circundante. También existían en Melilla fábricas de salazón y conservas que manufacturaban sardinas, boquerones para anchoas y atún. Hubo proyectos para establecer factorías conserveras en las mismas Chafarinas pero no prosperaron.

Aunque estas capturas, normalmente, no se descargaban ni se manufacturaban en Chafarinas, los pesqueros que faenaban en sus aguas utilizaban el puerto de Isabel II como lugar de refugio en mal tiempo, para aprovisionarse, especialmente de pan, y tomar un descanso visitando sus tabernas, lo que generó un cierto negocio para los comerciantes de las islas.

¹³ Algunos datos sobre el sector pesquero melillense I.



Pesqueros en las islas en los años 70.

LAS CAMPAÑAS DE MARRUECOS Y EL PROTECTORADO

Chafarinas durante las campañas de Marruecos

Al igual que en la Guerra de 1909, el papel que jugó Chafarinas durante las campañas militares de ocupación del territorio correspondiente al Protectorado Español sobre el norte de Marruecos, fue esencialmente secundario y a diferencia de Melilla, que vivió un extraordinario crecimiento económico, poblacional y urbanístico al calor de estas campañas militares, Chafarinas no obtuvo muchos beneficios de esta situación. Salvo la llegada del alumbrado eléctrico en el año de 1922, no se produjeron muchas mejoras en las condiciones de vida de los isleños.

La mayor implicación de Chafarinas en la guerra coincidió con el llamado Desastre de Annual y el consiguiente levantamiento de las cabilas contra las tropas españolas. Muchos quebdaníes se unieron al levantamiento y las autoridades militares de la zona ordenaron la evacuación de las posiciones del interior. Cabo del Agua se mantuvo en poder de España pero los civiles fueron evacuados a Chafarinas que al mando del comandante Arsenio Fuentes se convirtió en la retaguardia de Cabo del Agua. Como en 1909, en Isabel II se estableció un depósito de carbón para la Armada. En estos primeros momentos fue el cañonero Bonifaz el encargado de proteger con sus fuegos la posición de Cabo del Agua y las comunicaciones entre esta posición y las islas de donde les llegaban refuerzos y víveres.



Campamento de Cabo del Agua, 1909.FCOML.

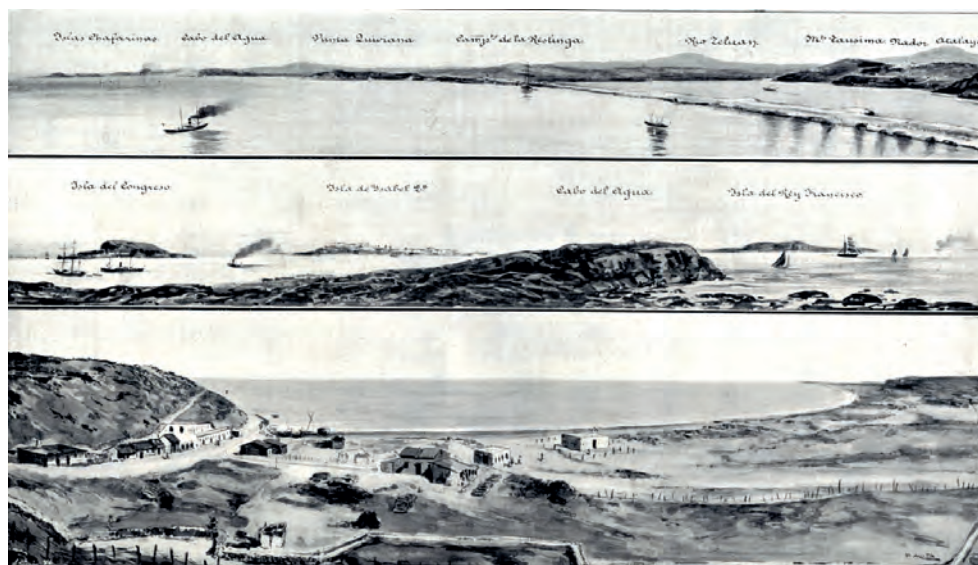
Otra labor desempeñada por Chafarinas y su vecindario fue el ofrecer refugio a las familias de españoles que habían tenido que huir del levantamiento de las cabilas. Unas pasaron directamente a Chafarinas desde Cabo del Agua y otras desde zona francesa. A primeros de agosto había 180 personas refugiadas en la isla y se contabilizaban unas mil repartidas entre las poblaciones de la zona francesa de Port Say, Berkane y Uxda que se pensaban repatriar vía Chafarinas ¹⁴. Estas personas llegaban prácticamente sin recursos y eran las autoridades militares y el vecindario los encargados de ofrecerles ayuda y alojamiento. En septiembre de ese año se acordó por las autoridades militares confiscar los bienes que poseyeran en las islas los quebdanés que se hubieran unido al levantamiento ¹⁵.

Igual que en 1909, se decidió enviar a las islas desde Melilla a los soldados heridos y enfermos convalecientes. Este aumento de la población generó problemas de abastecimiento por lo que la Junta de Arbitrios tuvo que proceder alguna

¹⁴ *La Correspondencia de España* 01/08/1921.

¹⁵ *El Imparcial* 20/09/1921.

vez a comprar reses y artículos de primera necesidad por su cuenta para mejorar el abastecimiento de la crecida población ¹⁶.



Vista de conjunto de la costa al este de Melilla; Vista general de las islas Chafarinas, desde el Cabo del Agua; Vista del campamento de Cabo del Agua.

Pasados estos primeros momentos, la situación de Chafarinas fue normalizándose y no vivieron más sobresaltos bélicos. Las islas quedaron como hospital de retaguardia y lugar de confinamiento de diversas personas sospechosas de estar relacionadas con el levantamiento de los rifeños y guelayenses, entre ellos Dris Ben Said, del que se dice que durante su confinamiento tradujo El Quijote al árabe, Mohamed Asmani, “el moro Gato” que fue confidente de Melilla durante la guerra de 1909 y un grupo de mujeres y niños de la cabila de Beni Said que fueron confinadas como rehenes para garantizar la sumisión de dicha cabila. Tras la rendición de Abdelkrim, también estuvo preso en las islas Hamed Budra, uno de sus hombres de confianza.

Junto a estos confinados musulmanes, también sufrieron prisión en Chafarinas militares españoles condenados por su actuación durante el Desastre de Annual. Entre estos militares se encontraban los exconfinados Jiménez Arroyo y Ros, el coronel de intendencia Rafael Gallego, el comandante de Ceriñola Larrea, el capi-

¹⁶ *El Imparcial* 13/11/1921.

tán Civantos y los tenientes Plaja y Dapena. En poco tiempo estuvieron todos libres, unos por cumplir condena y otros beneficiados por una amnistía¹⁷.



General Marina con los confidentes marroquíes durante la guerra de 1909.



Presos musulmanes confinados en las islas Chafarinas a principios del siglo XX.

¹⁷ *La Voz* 24/07/1924.

El Protectorado

La finalización de las operaciones militares y la implantación del Protectorado Español en el norte de Marruecos no trajeron ninguna novedad a Chafarinas que prosiguió su lento pero imparable declive.

La necesidad de desarrollar el territorio sometido a España para cimentar la pacificación, llevó a primar los poblados como Villa Sanjurjo o Cabo del Agua frente a las antiguas posesiones españolas como Alhucemas, Peñón de Vélez o Chafarinas. En septiembre de 1926 se suprimieron las comandancias militares de los peñones y Chafarinas que quedaron subordinadas a las de Torres de Alcalá, Villa Sanjurjo y Cabo del Agua respectivamente ¹⁸. En el caso de Chafarinas y fruto de la reestructuración de la Circunscripción de Melilla se retiró el destacamento de infantería de Cabo del Agua con lo que la Comandancia Militar volvió a Chafarinas ¹⁹.



Visita a Chafarinas del comandante general de Melilla, general Losada. Revista Mundo Gráfico, 1922.

En el terreno económico, las ventajas del Puerto Franco quedaban mermaidas por los impuestos que debían satisfacer las mercancías al entrar en Marruecos,

¹⁸ *La Voz* 16/09/1926.

¹⁹ *La Correspondencia Militar* 25/10/1928.

entrada fiscalizada por la administración de aduanas del Protectorado. Para intentar reforzar el comercio entre las plazas españolas y el territorio bajo administración española se creó por Real Decreto de 3 de abril de 1913 una comisión que estudiara medidas para promocionarlo²⁰. Esta comisión propuso reducir los gravámenes que se aplicaban por las Juntas de Arbitrios a las mercancías en tránsito a Marruecos y una reducción del precio de los fletes a las plazas españolas para hacer competitivas estas mercancías²¹. Estas propuestas no acabaron de convertirse en realidades. A la vez, por Dahir publicado en ese mismo año de 1913 se autorizaba la apertura de puertos comerciales en Cabo del Agua, Zoco del Arbaa de Arkeman, Sidi Musa y Nador. Aunque Cabo del Agua llegó a tener aduana, lo que, legalmente, posibilitaba las transacciones con Chafarinas, las líneas del comercio se desplazaron a Melilla y esta falta de actividad comercial hizo que en 1934 se suprimiese la Intervención del Puerto Franco de Chafarinas²².

Ejemplo de esta decadencia fue el que para 1926, las comunicaciones marítimas entre Chafarinas y Melilla se limitaron a un viaje semanal con salida los sábados al mediodía desde Melilla y vuelta el domingo. El buque utilizado, el *Gandía*, tenía unos 36 metros de eslora. Con todo, las dos millas que separan Chafarinas y Cabo del Agua posibilitaban una rápida y fluida comunicación entre ambas poblaciones si el tiempo lo permitía.

La pesca en las aguas de las islas siguió siendo fructífera pero se desarrollaba sin mucho respeto a la reglamentación oficial con el peligro que para el futuro del caladero implicaba estas acciones. En el verano de 1927 las autoridades de marina de Melilla tuvieron que trasladarse a las islas y detener siete embarcaciones pesqueras por faenar en zona prohibida. Se incautaron 145 cajas de pescado y se condujeron a Melilla las embarcaciones detenidas en espera de imponerles la sanción reglamentaria²³.

Durante la dictadura de Primo de Rivera se confinaron en Isabel II varios opositores al régimen como el escritor Francisco de Cossio, Arturo Casanueva y el político y jurisconsulto Luis Jiménez de Assua. Ya en las postrimerías del reinado de Alfonso XIII, se enviaron a Chafarinas a cumplir la condena impuesta por Consejo de Guerra a los 41 sargentos y especialistas militares que participaron en la

²⁰ *Boletín zona española* 01/04/1913.

²¹ *Boletín zona española* 25/08/1913.

²² Islas Chafarinas pág. 80.

²³ La Correspondencia Militar 09/08/1927.

sublevación republicana de Jaca. Llegaron a las islas el 4 de abril de 1931 y con la proclamación de la República el 14 de abril fueron liberados, llegando el 15 por la noche a Melilla donde recibieron una multitudinaria y entusiasta acogida.



El archipiélago de las Chafarinas en una vista de los años veinte.



Presos de Jaca en las islas Chafarinas. Foto: Zarco y López.

República, guerra civil y posguerra

Con la proclamación de la República, la población de Chafarinas compartió con la mayoría de los habitantes de los territorios españoles del Norte de África la reivindicación de equiparación de derechos civiles con el resto de la nación. Esta concienciación de la ciudadanía de las islas se materializó en algunos actos y reivindicaciones al gobierno.

El domingo 23 de agosto de 1931 se hizo entrega de una bandera republicana a la Junta de Servicios Municipales de Chafarinas. Esta bandera fue un obsequio del partido de Unión Republicana de Melilla en agradecimiento al vecindario por el trato dispensado a los desterrados por la sublevación militar de Jaca. La bandera fue conducida a las islas vía Cabo del Agua por una comisión del partido entre los que estaban Ramón y Eduardo de Bustos, significados precursores del republicanismo melillense. Según *El Telegrama del Rif*, los visitantes pudieron constatar el abandono que sufría Chafarinas, abandono que se hacía evidente en el deterioro de todas las edificaciones de Isabel II²⁴.

Con motivo de la victoria electoral del Frente Popular, una comisión formada por treinta vecinos de Chafarinas envió un telegrama de felicitación a Luis Barrena, diputado electo por Melilla, y a los líderes de los partidos del Frente Popular en el que se quejaban de la imposibilidad de ejercer su derecho al voto en la isla y solicitaban se les reconocieran los derechos civiles en Chafarinas. Por último proponían que se les cambiase los nombres a las islas por los de: Libertad, Igualdad y Fraternidad²⁵.

La sublevación militar del 17 de julio de 1936 no tuvo eco directo en Chafarinas y la represión franquista sólo afectó a un par de vecinos que fueron detenidos durante un tiempo²⁶.

Las islas no sufrieron bombardeos navales y aéreos gubernamentales y los años de guerra trascurrieron sin grandes sobresaltos, salvo alguna noticia triste llegada del frente o la huida a zona francesa del pesquero con base en Melilla “Antonio Marfil” con ocho tripulantes y que tenía autorización de los mandos franquistas para faenar en las aguas de Chafarinas. En la noche del 17 de mayo de 1937, navegaron hasta las islas como era costumbre y, antes del amanecer, al

²⁴ *El Telegrama del Rif* 25/08/1931

²⁵ *El Heraldo de Madrid* 25/02/1936.

²⁶ Islas Chafarinas pág. 84.

comprobar que no había guardacostas y esquivando los proyectores de tierra, pusieron rumbo a Nemours, donde llegaron sin novedad ²⁷.

La posguerra no fue tan dura como en otros lugares ya que podían aprovisionarse de alimentos en Cabo del Agua. El pescado y el pan no faltaban, aunque no fueran de muy buena calidad ²⁸.

A destacar en esos oscuros años la celebración el 6 de enero de 1948 del centenario de la ocupación con un acto castrense en Melilla ²⁹ y el durísimo temporal de levante de diciembre de 1949 que ocasionó graves daños en las embarcaciones surtas en el puerto de Melilla, mientras que los pesqueros San Francisco, Luisito, Hermanos Nogueras y Pepito lo pudieron capear al resguardo de Chafarinas ³⁰.



Base de hidroaviones en el Atalayón, Mar Chica, antes del estallido de la guerra civil. Archivo del Ejército del Aire, AIMM.

El espejismo de la llamada vivificación de Chafarinas

Entre 1952 y 1953, llegando ya a las postrimerías del Protectorado, la propaganda del régimen se hizo eco de una serie de proyectos y obras a efectuar en Chafarinas en lo que se denominaba “vivificación de las islas” y que según el

²⁷ *La Voz* 01/06/1937.

²⁸ Islas Chafarinas pág. 84.

²⁹ *ABC* 07/01/1948.

³⁰ *La Vanguardia* 16/12/1949.

diario *ABC* señalarían “un hito en los fastos de la Historia y una prueba inconclusa de la presencia de España en Marruecos”. Entre estas obras y proyectos estaban la restauración de la iglesia y diversos edificios, reformas en el puerto para posibilitar la entrada de buques de mayor tonelaje y atuneros, un hogar del pescador; instalaciones para favorecer la industria pesquera, un parador de turismo y restablecer el servicio de transporte semanal con Melilla para “los numerosos turistas” que se esperaba visitarían las islas. Aunque este plan lo presentaron dos grandes figuras del africanismo franquista como el teniente general García Valiño, Alto Comisario y Gobernador General de las plazas de Soberanía, y el historiador Tomás García de Figueras, volvió a quedar prácticamente en nada, como casi todos los planes elaborados para Chafarinas. Finalmente se restauró la iglesia y algún otro edificio, se reformó la Plaza de Armas, que pasó a llamarse García Valiño, y se construyeron algunas casetas para uso de los pesqueros que tenían su base en Isabel II ³¹. En enero de 1955 tuvo lugar la exhumación a instancias del gobierno cubano de los supuestos restos de los independentistas muertos en Chafarinas Rafael Maceo y el coronel Juan Cintra. Las dictaduras cubana y franquista organizaron toda una serie de actos de mutuo reconocimiento coincidiendo con el traslado de los restos de ambos patriotas ³².



El vapor correo Triana, de Transportes Militares, atracado en el puerto de Chafarinas, permitía la comunicación con Melilla.

³¹ *ABC* 19/09/1953. Islas Chafarinas págs. 89, 90, 91.

³² *ABC* 22/01/1955 y 29/01/1955.



*Vista general de la plaza y la iglesia en la isla de Isabel II.
(La Ilustración Española y Americana, 22 de octubre de 1893).*

CHAFARINAS DESDE LA INDEPENDENCIA DE MARRUECOS A LA CRISIS HISPANO - MARROQUÍ DE 1975

La independencia de Marruecos

Entre marzo y abril de 1956 Marruecos recuperó su independencia, aunque el repliegue total de las fuerzas armadas españolas no finalizó hasta 1961. El fin del Protectorado y la desaparición de la figura del Alto Comisario, motivó los consiguientes cambios en la administración de Ceuta, Melilla y las posesiones norteafricanas, si bien Chafarinas siguió dependiendo de la Comandancia General de Melilla. Unos años después desapareció el cargo de Comandante Militar de Chafarinas, pasando sus funciones al oficial al mando del destacamento que hacía el turno de guarnición.

En los años que siguieron a la independencia de Marruecos la vida en las islas no se vio muy alterada. Siguieron las relaciones, que podríamos llamar vecinales, con Cabo del Agua. La escasa población isleña pudo continuar abasteciéndose de productos frescos en dicha localidad y utilizar su pequeño embarcadero como ruta alternativa para acceder a Chafarinas, dada las deficientes comunicaciones marítimas que mantenían con Melilla. Los pesqueros de Cabo del Agua, trañás en su mayoría, siguieron teniendo su base en la rada de Isabel II. Según recuerda Antonio Pardo, que vivió aquellos años en las islas, los tripulantes, una

vez fondeado el barco, partían en el “bote de la luz” hacia tierra firme, dejando un guardián en el pesquero, salvo que se bar r untara mal tiempo y tuviera que quedarse la tripulación entera.

En cuanto a la pesca en las aguas que r odean las islas, que España nunca definió como propias, pudo seguir desar rollándose por el acuerdo comercial entre España y Marruecos de 1957 donde se garantizaba al derecho recíproco a pescar en las aguas jurisdiccionales de ambos países a sus pesqueros según venían haciéndolo históricamente. No es hasta 1969 cuando se firma un primer acuerdo pesquero entre España y Marruecos. En dicho acuerdo se fijaban las aguas jurisdiccionales de cada país en las doce millas, aunque se seguía r econociendo los “Derechos Históricos” de los pesqueros españoles en aguas marroquíes ³³. Este tratado permitía el seguir faenando en las aguas de Chafar inas a los pesqueros españoles, principalmente de Melilla. Pero en pocos años iba a estallar un serio conflicto entre España y Marruecos con varios frentes, uno de ellos el pesquero.



*El 7 de abril de 1956, España reconoció la independencia de Marruecos.
La Administración del Protectorado dejaba paso a un nuevo estatus jurídico y político.*

³³ BOE del 05/06/1969.

La crisis hispano - marroquí de los años setenta: Sahara, pesca y reivindicaciones territoriales marroquíes

El primer brote de esta crisis tuvo lugar en el ámbito pesquero. Pese a que el acuerdo de 1969 entre ambos países tenía una validez para diez años, a finales de 1972 se dio por finalizado dada su poca efectividad. Marruecos aprovecha la ocasión y a primeros de 1973 amplía a 70 millas las aguas de lo que hoy se conoce como zona económica exclusiva. Esto era algo que estaban imponiendo varios países con grandes reservas pesqueras pero que todavía no estaba regulado internacionalmente.

En Melilla, donde se vivía la peculiar situación de que un considerable número de pesqueros marroquíes tenían su base en su puerto, se permitía pescar a los pesqueros españoles hasta que el 2 de julio de 1973 una patrullera marroquí apresó al pesquero melillense *Cuarto Mandamiento* que es conducido a Alhucemas. Esto hizo que la flota melillense amarrara en puerto unos días en espera de que se normalizara la situación. Llegamos así a noviembre de ese año en que se produce un nuevo incidente con las patrulleras marroquíes en aguas de Chafarinas. El 27 de ese mes fue apresado el pesquero melillense “Gutyago” cuando faenaba a pleno día a unas seis millas al frente de las islas. Junto a éste son apresados también el “Olvera Gallardo”, el “Quiñonero” y el “Blanca Paloma”, todos con matrícula de Melilla, cuando navegaban rumbo a dicho puerto. Conducidos a Alhucemas, base de las patrulleras marroquíes, fueron liberados el 30 de noviembre, llegando a Melilla esa misma noche ³⁴.

Estos problemas pesqueros pudieron ser resueltos a base de acuerdos y negociaciones puntuales, pero las pretensiones marroquíes de anexionarse el Sahara Español, cuya descolonización exigía la ONU, iba a generar una nueva crisis hispano-marroquí en la que el país alauita presionó a España mediante la internacionalización de sus injustificadas reivindicaciones sobre la soberanía de Ceuta, Melilla, islas Chafarinas y los peñones de Vélez y Alhucemas. El embajador marroquí ante la ONU llegó a presentar en febrero de 1975 una carta al Comité de Descolonización en la que se solicitaba se incluyese a estos territorios españoles en la lista de territorios a descolonizar, lo que no se tomó en cuenta por dicho comité. Finalmente la firma del llamado Acuerdo de Madrid el 14 de

³⁴ El *Telegrama de Melilla y ABC* del 28/11/1973. La *Vanguardia* 01/12/1973.

noviembre de 1975 por los que España cedía la administración del Sahara a Marruecos y Mauritania calmó la situación.

El ocaso de la flota pesquera española en Chafarinas

Tras los acuerdos de Madrid se normalizaron las relaciones pesqueras y los pocos barcos que quedaban en Melilla y otros llegados de Almería, Adra y Barbate, principalmente, volvieron a faenar en aguas de Chafarinas en unos años de abundancia de capturas. José López López, patrón de un pesquero de Adra que faenaba en Chafarinas, recuerda este momento como los años del “boquerón de Melilla”. El abuso de las capturas y la utilización de explosivos por españoles y marroquíes para hacer aflorar el pescado dieron al traste con el caladero a mediados de los ochenta.



Pesca con redes de arrastre en la actualidad. La actividad de estos arrastreros está esquilmando los fondos protegidos de las islas.

Con todo, mientras estuvieron vigentes los acuerdos pesqueros con Marruecos, hubo barcos españoles faenando en aguas de Chafarinas y utilizando las islas como puerto de refugio cuando era necesario, como el pesquero “Mar y

Sol” que en junio de 1996 fondeó en la rada de Isabel II con una vía de agua. La guarnición de la isla, especialmente el destacamento de la Compañía de Mar, le prestó apoyo en la medida de sus posibilidades Sin embargo, necesitado el barco de más asistencia debido a que controlaban difícilmente la vía de agua y empeoraba el tiempo de levante, se envió desde Melilla a la embarcación de salvamento “Salvamar Uno”, mandada en esos días por el autor de estas líneas, con personal especializado para realizar una reparación de urgencia que permitió al pesquero llegar en seguridad hasta su base en el puerto de Almería.



El León y Castillo atracado en el Titán, puerto de Chafarinas.

CHAFARINAS EN LA ACTUALIDAD

El final de la población civil residente en Chafarinas

A finales de la década de los setenta la situación de Chafarinas era de franca decadencia. Su guarnición se reducía a una compañía de Regulares al mando de un capitán y un destacamento de la Compañía de Mar al mando de un sargento.

Los civiles residentes en Isabel II se limitaban a un telegrafista, un panadero y un farero, aunque en aquellos años toda vía vivían allí, temporalmente, algún que otro familiar de los mandos de la guarnición y de los civiles allí destinados. Las comunicaciones con Melilla se llevaban a cabo cada quince días por el viejo buque de Trasmediterránea “León y Castillo”. Los contactos con Cabo del Agua los realizaba un marroquí, conocido por “El Largo”, con su bote ³⁵. Esta exigua población civil fue dejando las islas pocos años después y sus cargos desaparecieron, como el caso de Telégrafos o del encargado del faro, o fueron ocupados por personal del Ministerio de Defensa que se turnaba cada mes, como era el caso del panadero o el mecánico naval. López Tirado fecha en 1986 el fin de la población civil residente, con la jubilación de Manuel González Madolell encargado del puerto y del faro ³⁶. Ese mismo año se suspendió definitivamente la línea marítima que unía Melilla y Chafarinas.



Militares de la guarnición de las islas y farero en 1964.

³⁵ Reportaje de Alberto Míguez en *La Vanguardia* del 16/07/1977.

³⁶ Islas Chafarinas pág. 108.



Población civil en el puerto Titán, isla de Isabel II, en los años 70.

El presente y futuro de Chafarinas

Siendo territorio bajo administración militar, en las islas se han dejado sentir los efectos de la profesionalización, modernización, reducción y reorganización de efectivos y medios que han experimentado las fuerzas armadas en estos últimos años.

La reducción de efectivos destinados en Melilla como consecuencia de la profesionalización del ejército trajo consigo la consiguiente reducción de la guarnición de Chafarinas, especialmente de la Compañía de Mar, que vio también reducido el número de sus embarcaciones en Chafarinas cuando a mediados de los noventa se retiró a Melilla el último de la serie de los “bote mixto” que prestaba servicio en las islas. En el año 2000 se dio de baja al buque “Capitán Mayoral”, un carguero de 399 TRB perteneciente a la unidad de apoyo logístico de Melilla y tripulado por personal civil de Defensa que hacía servicio a las Chafarinas y los peñones de Alhucemas y Vélez. Los relevos de personal y emergencias se venían ya realizando mediante helicópteros. Tras la baja del Capitán Mayoral, las comunicaciones marítimas con Chafarinas quedaron limitadas a los aljibes de la Armada, que transportaban materiales y vituallas a las islas en los viajes para aprovisionarlas de agua potable. En estos años se suprimieron los turnos mensuales que realizaban en las islas los panaderos y mecánicos navales de Defensa.



Un atardecer en las islas Chafarinas desde la isla del Rey. Fuente: José María Peñuela.



El "Capitán Mayoral" atracado en el muelle de Chafarinas.



Las islas Chafarinas actualmente, vista desde la isla del Rey.

Con la crisis generada por la ocupación marroquí del islote de Perejil en julio de 2002, el gobierno vuelve a centrar su atención en las Chafarinas y decide reforzar su guarnición con tropas de Regulares de Melilla ante las maniobras de unas patrulleras marroquíes en las aguas del archipiélago. Las tropas ocuparon posiciones en las islas deshabitadas del Congreso y Rey para evitar sorpresas. Asimismo se enviaron unidades de la Armada para colaborar en la vigilancia del archipiélago³⁷. Con la normalización de la situación tras la reconquista del islote Perejil, la guarnición extraordinaria regresó a sus cuarteles de Melilla y Chafarinas volvió a su letargo.

En estos últimos años la Armada comenzó a retirar del servicio a los buques aljibes que abastecían a Chafarinas, Peñón de Vélez, Alhucemas y la isla de Alborán. Esto obligó a plantearse el futuro del abastecimiento de agua a las islas y el gobierno optó por la utilización de nuevas tecnologías y energías renovables, aprobando a finales del año 2009 la construcción en Chafarinas de un generador de agua sanitaria por condensación y una planta de energía solar fotovoltaica³⁸ para asegurar las

³⁷ ABC del 13/07/2002.

³⁸ BOE nº 289 del 01/12/2009 y nº 294 del 07/12/2009.

necesidades de los hombres y mujeres encargados de mantener nuestra presencia en este entrañable trozo de tierra española de cara a los tiempos venideros.



Corbeta Cazadora F35, enviada a las islas Chafarinas cuando se origina el conflicto con Marruecos por la isla de Perejil.



Barco aljibe atracado en el puerto de la isla Isabel II en el año 2005, hoy este servicio ha sido retirado a causa de la instalación de un generador de agua sanitaria por condensación y una planta de energía solar fotovoltaica.



Atardecer sobre el faro, 2009. José María Peñuela.

BIBLIOGRAFIA

- BARCÍA, María del Carmen (2003). *Desterrados de la Patria. Cuba 1869 – 1898*. La Habana: Universidad, n° 258 (2º semestre).
- BECKER, Jerónimo (1915). *Historia de Marruecos*. Madrid.
- DEL REY, Miguel (2001). *La Guerra de África*. Medusa Ediciones.
- ESQUEMBRI HINOJO, Carlos (2006). “Algunos datos sobre el sector pesquero melillense (1900 – 1930) I. *La Gaceta del Telegrama de Melilla*. 09/07/2006.
- ESQUEMBRI HINOJO, Carlos (2009). “Las Comunicaciones marítimas de Melilla en 1909. *La Gaceta del Telegrama de Melilla*. 20/09/2009.
- HERRÁN LÓPEZ, Ángel y AVILÉS, Juan (2003). *El nacimiento del terrorismo en occidente*. Ed. Siglo XXI.
- LÓPEZ CORDÓN, María Victoria (1982). “La política exterior en la era isabelina y el Sexenio Democrático”. *Historia de España*, tomo XXXIV. Madrid: Espasa Calpe.
- LÓPEZ TIRADO, Jacinto (2002). *Islas Chafarinas, un paseo por su historia*. Melilla: Ciudad Autónoma.
- MOGA ROMERO, Vicente (1988). “Melilla y las Plazas Menores (Chafarinas, Vélez de la Gomera y Alhucemas) en el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar. (Madrid 1845-1850) Pascual Madoz”. En: *Aldaba* n° 9. UNED de Melilla.
- MORALES Y MENDIGUTÍA, Gabriel de (1909). *Datos para la historia de Melilla*. Melilla: Imp. El Telegrama del Rif.
- PASTOR GARRIGUES, Francisco. *España y la apertura de la cuestión marroquí (1897 – 1904)*. Tesis doctoral. <http://hdl.handle.net/10803/9958>.
- VILLAR, María José (2006). “España, Alemania y las islas Chafarinas en vísperas del replanteamiento de la cuestión marroquí”. *Studia histórica. Historia Contemporánea*, n° 24; págs. 207 – 229.
- VIRUELA MARTÍNEZ, Rafael (1995). “Expansión y crisis de la actividad pesquera valenciana en el siglo XIX”. *Investigaciones geográficas* n° 13; págs. 117 – 133.

OBRAS E INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN LAS ISLAS CHAFARINAS

FRANCISCO NARVÁEZ LÓPEZ

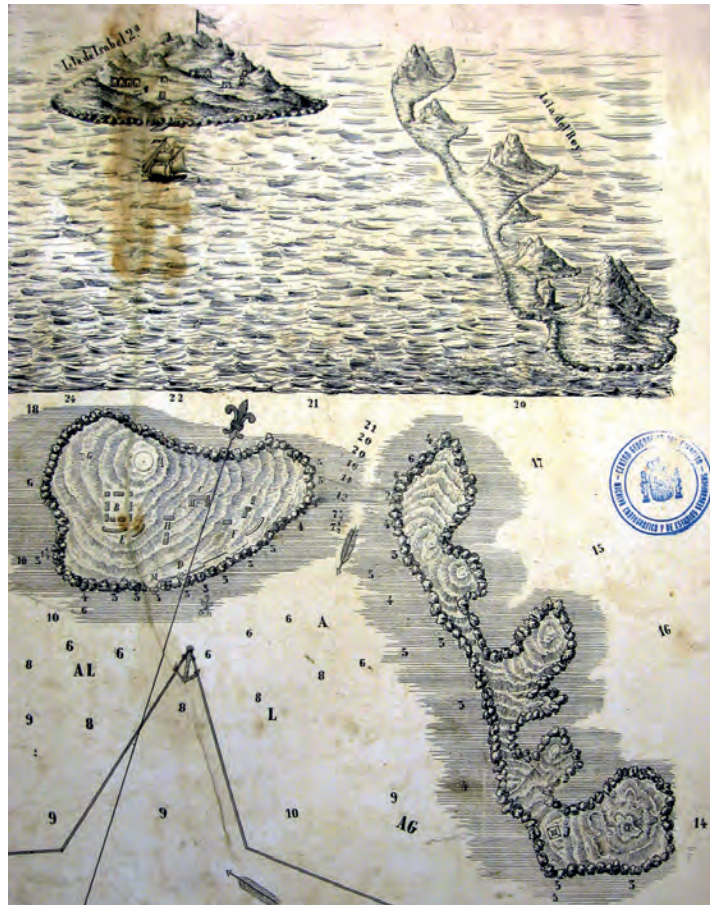
Investigador

PROYECTOS MILITARES PARA EL PUERTO DE CHAFARINAS

Desde muy antiguo, las cartas náuticas señalaban a Chafarinas como un privilegiado fondeadero, pues su ensenada cóncava hacia el sur venía siendo utilizada durante siglos por los navegantes (especialmente los que desde Argelia, Italia y Marsella seguían la ruta del Estrecho) para proteger a sus buques y embarcaciones de los temporales del primer cuadrante, es decir, los de levante. En el año 1856 fueron 150 barcos, españoles y extranjeros, los que tuvieron que buscar refugio y fondear en las Chafarinas para protegerse de los vientos y temporales¹.

La falta de un puerto en Melilla y el hecho que las Chafarinas fueran el único fondeadero natural que existía entre Argelia (Orán) y Gibraltar, hizo que desde muy pronto se planteara mejorar su puerto natural. Esta necesidad, aparecía como imperiosa a finales del siglo XIX y principios del XX debido a los intereses de España en la zona y a la inexistencia de un punto de apoyo para el fondeadero, dado que Cabo del Agua aún no estaba en manos españolas, en caso de conflictos con los rifeños. Treinta y cinco años más tarde, con motivo de la guerra de Margallo, se harían realidad estas previsiones, pues los buques militares que vinieron a Melilla, tuvieron que buscar refugio en las Chafarinas, pues los temporales que azotaban la zona pusieron en peligro a los navíos, sus tropas y mercancías.

¹ Memoria presentada por el Comandante de Ingenieros D. José María Aparici y Biedma en apoyo de que no sean abandonadas las islas Chafarinas.



Plano del fondeadero de las islas Chafarinas en dos vistas levantado por el Almirante de Navío D. José Espin, 1870-80. Servicio Geográfico del Ejército.



Vista general de las islas desde las costas de Cabo del Agua. La Ilustración Nacional, 8 de noviembre de 1893.

No serían sólo los españoles los que se plantearon las posibilidades de un puerto en estas islas, pues oficiales franceses e ingleses valoraron la bondad del fondeadero e incluso, estos últimos, estudiaron proyectos para construir un puerto en las Chafarinas.

a) El proyecto de José María Aparici y Juan Manuel Lombera.

Aunque en 1855 una comisión visitó las Chafarinas y en su informe propuso la unión de las islas de Isabel II y Rey y mediante una escollera, con un presupuesto aproximado de 250.000 reales, lo cierto es que los primeros estudios serios sobre el puerto nacieron de la inquietud personal de José María Aparici. Este comandante de Ingenieros de Melilla y Chafarinas redactó el 2 de enero de 1858 el primer anteproyecto de puerto, al que acompañaba una Memoria descriptiva de los aspectos más relevantes del fondeadero: fondos, entradas y salidas, vientos y mareas, temporales y sus efectos, necesidad de las obras, cierre del freo chico y dirección del muelle, rompeolas en la Laja, muelle de descarga, torre vigía y presupuesto. En la Memoria, Aparici afirmaba que el fondeadero de 6 a 15 brazas de agua situado entre las islas del Rey e Isabel II, según sus estudios, podría convertirse en un magnífico puerto con sólo cerrar el freo que las separaba, obra que a su juicio no presentaba dificultad de ninguna clase ni suponía mucho gasto.

La Memoria fue presentada a la superioridad, la cual mandó redactar un proyecto de defensa de las islas a una comisión formada por el teniente coronel Juan Manuel Lombera y el comandante José María Aparici, los cuales incluyeron, entre sus estudios y propuestas, la cuestión del puerto, redactando y firmando el 8 de septiembre de 1859 el *Proyecto de las obras que han de hacerse en el puerto de las Islas Chafarinas*, al que acompañaron una Memoria con los aspectos técnicos y presupuestarios.

Las obras más importantes de este proyecto², que se alimentaba en sus líneas principales del proyecto de Aparici, eran las siguientes:

1. Muelle de unión de las islas de Isabel II y Rey, con una longitud de 660 pies castellanos (201.168 m.), una anchura de 48 pies (14.6304 m.), dividido en dos andenes. El muelle estaba proyectado con sillares artifi-

² APARICI, José María (1880). *Proyecto de mejora del puerto de Chafarinas en la costa de África*. Madrid: Imprenta del Memorial de Ingenieros.

ciales de 6 x 6 x 12,77 pies de hormigón hidráulico, desechándose la escollera a piedra perdida, a pesar de abandonar dicho material en las islas, por no ofrecer garantías suficientes. El muelle contaba con un muro exterior, un muro central y un muro interior, que tenían una triple finalidad: servir de muelle de descarga, de paso entre ambas islas y evitar la entrada del mar en el fondeadero. El plazo de ejecución de esta parte del proyecto se estimaba en unos cuatro años, con unos doscientos operarios.



Vista del archipiélago de las Chafarinas.

2. Rompeolas en la punta norte de la isla del Congreso, con una longitud de 1.200 pies (365.76 m.), mediante una escollera que uniría la Laja con la isla, para impedir la entrada en el fondeadero de los temporales del noroeste, que resbalarían “a lo largo de Isabel II, desapareciendo sus desastrosos efectos”. Para la construcción de este rompeolas proponían bloques de hormigón hidráulico, desechándose una vez más, y por las mismas razones, la escollera a piedra perdida. El plazo de ejecución de esta parte del proyecto, estimado en unos cinco años y los mismos operarios, pecaba de optimista porque su ejecución exigía terminar primero el cierre del freo chico, presentaba grandes retos logísticos, sobre todo

de suministros, tenía mayores costes y la tecnología de la época estaba aún muy poco desarrollada.



Proyecto para puerto de José M^a Aparici, 1859. Servicio Geográfico del Ejército.

El presupuesto para el total de la obra ascendía a 6.730.000 reales³, de los cuales 3.000.000 eran para el cierre del freo chico y el resto para el rompeolas. Con estas obras, más el malecón situado en la parte SE de Isabel II, se conseguía un puerto resguardado y capaz para recibir buques de gran tonelaje, protegidos de los vientos del NE y SE, por hallarse en el saco formado por el cabo Tres Forcas y el de Pégalo, fuera del alcance de los vientos del NO que entrarían directamente a través del “freo grande”, una vez ejecutado el rompeolas.

³ La peseta fue moneda de curso legal en España a partir de su aprobación el 19 de octubre de 1868 y venía a equivaler unos cuatro reales.

b) La declaración de puerto franco.

Por ley de 18 de mayo de 1863 se declararon puertos francos las plazas de Ceuta, Melilla y Chafarinas. Ninguna contaba con obras que permitiera afirmar que tenían algo parecido a un puerto y sin embargo, a efectos fiscales, tenían la consideración de puertos francos. Parece un contrasentido, pero en la práctica la declaración de puerto franco y las iniciativas económicas que se desarrollaron al amparo de tan benigno régimen aduanero contribuyeron a que Melilla, Ceuta e indirectamente Chafarinas, pasados los años, contaran con un verdadero puerto.

c) Obras portuarias ejecutadas.

El proyecto de Aparici, después de infinidad de vueltas por despachos y ministerios, fue retomado por el Ministerio de Defensa a principios de los años noventa y contó con dotación presupuestaria. Así, en 1903 se señalaba en un artículo⁴ que “...verdad es que el General Azcárraga cuando fue Ministro de la Guerra⁵, hace algún tiempo, incluyó en el presupuesto de su Ministerio 275.000 pesetas, cantidad que se consideró necesaria para unir por medio de una escollera, las islas del Rey y de Isabel II de las Chafarinas, que distan entre sí solamente un cable, y con cuya obra tan sencilla convertiría aquel lugar en uno de los mejores puertos del Mediterráneo. Según se me ha dicho por persona muy autorizada en el Ministerio de la Guerra creían ya concluida la escollera, cuando se enteraron que se había agotado el presupuesto sin haber hecho casi nada, lo que ha dado lugar a sabrosos comentarios tanto en Chafarinas como en Melilla”

Por otra parte, en el año 1891, en la propuesta de inversión⁶ para Chafarinas en el período 1894-1895, se menciona que existían aprobadas, para invertir durante el año, 50.000 pesetas en el cierre del freo chico, que posteriormente se redujeron a 45.190 pesetas por Real Orden de 11 de septiembre último.

En 1894 se denunciaba públicamente⁷ la suma de proyectos y trabajos olvidados en el Ministerio de la Guerra y cómo estos planes, que fueron sometidos para su estudio nuevamente a los ingenieros militares Lombera y Aparici, dieron

⁴ *Vida Marítima*, Año II, num. 51, 30 de mayo de 1903, “La alianza con Inglaterra”, página 287.

⁵ Marcelo Azcárraga y Palmero (1832-1915) fue ministro de la Guerra en varios gabinetes de Cánovas (julio de 1890, diciembre de 1892, marzo de 1895 y agosto de 1897).

⁶ Signatura 1561-8. Propuesta de inversión para Chafarinas en el período 1894-1895. Archivo Intermedio Militar de Melilla. COMGEMEL.

⁷ *LA ÉPOCA*, febrero de 1894, “El Puerto de Chafarinas”.

lugar a una de las pocas obras que allí se habían iniciado, “*sin que al cabo de treinta y cinco años la obra total, que ofrece tantas ventajas, así a la marina militar como a la mercante, se haya emprendido...*”. A estas mismas obras se refiere el historiador Gabriel de Morales⁸, cuando escribe que “*el puerto de Chafarinas comenzó a construirse por el Ministerio de la Guerra pocos años después de 1893, pero con consignaciones insignificantes de 20 o 25.000 pesetas anuales, sucedió lo que era de prever, que la obra hecha con la consignación de un año se la llevaba el mar en un día mediano de temporal*”. Y también, Francisco Carcaño Más⁹, cuando afirma que en su tiempo las islas estuvieron unidas “*por un dique que comenzaron los ingenieros militares y continuaron los civiles hasta que un horroroso Levante los destruyó, y si bien la rotura no perjudica el fondeadero, interrumpe la comunicación por tierra. Se tomaba tierra en un muellecito de hormigón muy deteriorado, sobre todo desde que se abandonó para construir el puerto*”.

Según Manuel Becerra¹⁰ con sujeción al proyecto de Aparici y Lombera se ejecutaron, a finales del siglo XIX y principios del XX, por parte del Cuerpo de Ingenieros, las obras de unión de las islas del Rey y de Isabel II, que nunca llegaron a terminarse pues en 1904 apenas quedaban de las mismas “*en el Canal y fondeadero, bajos formados por escollera menuda en general con la que se pretendió construir el dique o rompeolas*”. Aunque Becerra no llegó a disponer de un ejemplar del proyecto en base al cual se ejecutaron estas obras, a la vista de las ejecutadas creía que “*el dique se proyectaría con escollera y acaso la falta de medios, de trabajos preliminares, de no haberse tenido todo el cuidado necesario en la clasificación de la escollera y en su inmersión, ser aquella de bloques pequeños en su mayor parte, y por último al haberse fijado el eje del dique, en la cresta que forma el fondo del Canal, sin dejar una ancha berma, han determinado en el primer temporal la destrucción de la obra hecha*”. Becerra se equivocaba, pues, como hemos visto, el muelle se proyectó con bloques artificiales de hormigón y no con escollera natural, que era expresamente rechazada por los autores del proyecto; aunque lo más probable es que en la fase de ejecución, ante la falta de materias primas (arena, cales hidráulicas, cemento, etc.) y

⁸ MORALES MENDIGUTÍA, Gabriel de (1909). *Datos para la historia de Melilla*. El Telegrama del Rif.

⁹ CARCAÑO MAS, Francisco (1921). *Melilla Rifeñerías. Las Plazas Menores de África*. Excmo. Ayuntamiento de Melilla. La Biblioteca de Melilla, reedición de 1981.

¹⁰ *Anteproyecto de mejora del Puerto de Chafarinas*. Archivo de la Autoridad Portuaria. Sección de Proyecto. Proyecto nº 4.

medios técnicos (grúa, etc.) se optara por cambiar los sillares artificiales por la escollera perdida, tan abundante en las islas. Estas obras, que fueron ejecutadas con los penados, tenían como toda maquinaria una grúa de mano de escasa potencia que permitía depositar la escollera en el mar, que previamente había sido arrancada a golpes de barrenos y transportada en vagonetas, empujadas por los propios penados, hasta la playa.

En definitiva, cuarenta y cinco años después del proyecto de Aparici, invertidas 400.000 pesetas¹¹ de la época en su ejecución, con métodos tan inocentes y medios tan ridículos, sólo quedaban los restos de unas obras esparcidos en el fondo del mar y una pila de estudios y propuestas, envueltos en los deseos, esfuerzos y frustraciones de todos los que habían defendido la idea de un puerto para Chafarinas.

d) El muelle de embarque.

En la Memoria de Aparici de 1858 se proponía, además, la construcción de un pequeño muelle, protegido de los vientos del noroeste, para la descarga de efectos y materiales empleados en las obras que en ese momento estaban en ejecución en las islas, su abastecimiento ordinario y, sobre todo, el de las obras previstas para el futuro.

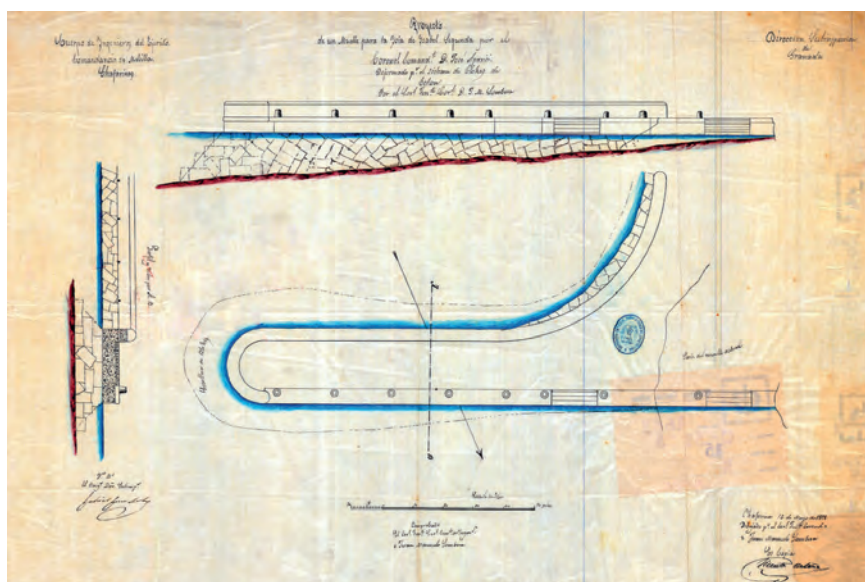
Unos meses más tarde, en mayo del mismo año, Juan Manuel Lombera firmaba un proyecto de muelle para la isla de Isabel II, por el sistema de bloques de betón, a partir del proyecto redactado por Aparici. En 1859 este proyecto estaba aprobado por la superioridad y, aunque no tenemos datos precisos sobre su construcción, sabemos que en 1860 aún no se había construido y todo parece indicar, debido a los temporales y a la escasez de presupuestos, materiales y operarios, que su finalización costó bastantes años hasta el punto que en 1870 aún se trabajaba en su construcción¹² o mejor dicho en su reconstrucción.

Veintidós años después, en 1881, ante el estado de deterioro, se tuvo que redactar un proyecto de muelle provisional de madera, pues el mal estado del muelle permanente apenas permitía el atraque y el desembarque. En 1883, en noticia publicada en *El Liberal*, se decía que el muelle se encontraba “completamen-

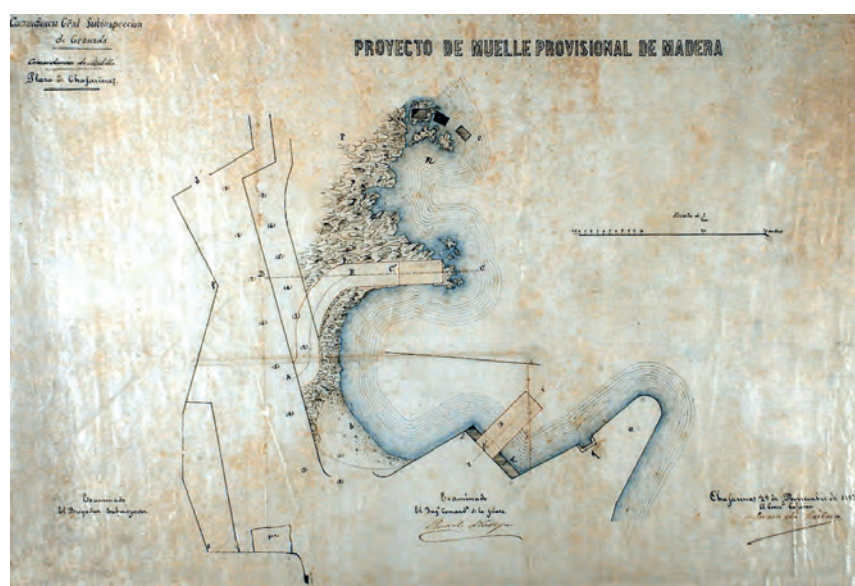
¹¹ “Los puertos españoles norteafricanos”, *Vida Marítima*, num. 274, 10 de agosto de 1909.

¹² No obstante, ya en 1869 el muelle era operativo.

te desbaratado por los embates del mar, lo que dificulta extraordinariamente las operaciones de carga, que se hacen con gran peligro”.



Plano extraído del proyecto de 1858 para la construcción de un muelle para la isla de Isabel II de D. José M^a Aparici y reformado por D. Juan Manuel Lombera. Cartoteca Archivo Militar General de Madrid.



Proyecto de muelle provisional de madera para la isla de Isabel II, 1881. AIMM.

La lucha de las autoridades militares para lograr que el Gobierno librara presupuestos para atender las necesidades de Chafarinas eran constantes, reiteradas e incluso desesperadas, hasta el punto que muchas de sus quejas trascendían los canales oficiales y se proyectaban en los medios de comunicación, que a través de las crónicas de sus corresponsales dibujaban un panorama desolador sobre su estado de abandono, desidia administrativa y mal gobierno¹³.

Deberían de pasar años para que las obras de reparación fueran aprobadas e incorporadas en el presupuesto de inversiones¹⁴ de 1895 y ejecutadas en 1896, por importe total de 4.690 pesetas, pues la importancia de este muelle era fundamental para el abastecimiento de las islas. A falta de instalaciones artificiales de atraque, los barcos fondeaban en el puerto natural y desde ahí todo el desembarco se realizaba a remo, con los botes de la Compañía de Mar que llevaban a personas y mercancías desde el buque al muelle y viceversa. Las obras eran urgentes y necesarias pues el mal estado del muelle ponía en peligro hasta el abastecimiento de agua a las islas.

Esta lucha constante entre necesidad y pocos presupuestos, entre súplicas de las autoridades locales y silencio gubernamental, terminaría por agotar los proyectos militares que, abandonados durante años, retomados con tibieza y faltos de presupuestos, cederían ante las inclemencias meteorológicas y abrirían el camino a los proyectos civiles, una vez entrado el siglo XX, al amparo de la Ley que declaraba a Melilla como puerto de interés general (1902) y de la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Melilla y Chafarinas.

e) La señales marítimas.

Una vez más sería José María Aparici el primero en redactar un proyecto de Vigía en la isla de Isabel II, constituida por una torre de planta cuadrada, dos metros de altura y rematada con una luz blanca (visible en unas 25 millas) de la que no avisaron a nadie y que fue oficialmente advertida por un anuncio del Depósito Hidrográfico de cartas y planos de París¹⁵. En 1887¹⁶ se escribía que

¹⁴ Signatura: 1516/17. *Propuesta de inversión aprobada por la Real Orden de 26 de julio de 1895*. Archivo Intermedio Militar de Melilla. COMGEMEL.

¹⁵ SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel (1993). *Faros españoles del Mediterráneo*. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento. Madrid.

¹⁶ *Revista de Geografía Comercial, España Mauritana*, 30 de abril de 1887, núm. 36, página 271.

“... un puerto como este, tiene por todo faro una mala farola de petróleo, montada en el fuerte N. de la isla de Isabel II” a pesar de que desde la Comisión de Fros, con fecha 15 de mayo de 1859 se había acordado establecer un faro de 3° orden con destellos, en el sitio denominado Punta España de la isla de Isabel II.



El puerto en una fotografía de finales del siglo XIX. FCOML.



*Vista general del extremo noroeste de la isla de Isabel II orientado a la del Congreso, al fondo.
Fotografía Carlos del Campo.*

En efecto, la Comisión de Faros en mayo de 1859 proponía la señalización marítima necesaria para los presidios de África. Esta propuesta, aprobada por los Ministerios de Guerra y Marina con pequeñas observaciones, no alcanzó el grado de proyecto hasta el año 1885 en el que el Ingeniero o Jefe de la Provincia de Cádiz elevó a la superioridad los proyectos de los cuatro faros¹⁷.

Tras diversos informes una Comisión Mixta, compuesta por el comandante de Ingenieros de la Plaza de Melilla y un ingeniero de caminos, redactó las bases para la redacción de los proyectos¹⁸. En estas bases se cambiaba el emplazamiento del faro de Chafarinas (antes previsto en la isla del Congreso) a la isla del Isabel II en el lugar denominado Punta España, un pequeño saliente en la parte septentrional de la isla a unos 32,58 metros sobre el nivel del mar, al oeste de la torre del vigía y al norte del polvorín.

En 1894 se redactó el *"Proyecto de cuatro Faros para las posesiones Españolas de la costa Norte de África"* por el ingeniero José Enrique Rosende¹⁹, que contemplaba un faro de 3º Orden, con una altura de 18,50 sobre el terreno y una luz fija blanca variada por destellos cada 30", y 18 millas de alcance. La vieja luz de la torre del vigía estaba ligeramente más alta que la luz del nuevo faro, a pesar de lo cual el autor del proyecto no consideró necesario darle más altura, pues según el proyecto de fortificaciones del Ministerio de la Guerra estaba previsto demoler la torre del vigía (cosa que no se hizo), de modo que en el futuro no existiera ninguna edificación que ocultara la luz del faro.

La ubicación del faro en la isla de Isabel II, su altura y el perfil de la isla del Congreso, provocaba que la luz quedara oculta en un sector de 36° 30'. Para salvar este obstáculo hubiera sido necesario elevar 18 metros más la torre del faro, lo que le hubiera dado unas dimensiones extraordinarias y, además, con esa altura apenas se disminuía el sector oscuro y se incrementaba considerablemente el coste del proyecto. Según el proyecto este inconveniente no afectaba a los buques que navegaban en dirección al Estrecho de Gibraltar o hacia el Canal de Suez, por estar el faro situado en la parte más avanzada de las islas y por la derrota que tenían que seguir. El problema era diferente para las embarcaciones que navegaban por la

¹⁷ Estos proyectos fueron devueltos en enero de 1886 a fin de que se introdujeran las modificaciones propuestas por la Junta Consultiva que se referían, por un lado, al Orden al que debía pertenecer cada faro y a la apariencia de sus luces y, por otro, las características de los edificios.

¹⁸ Aprobadas por la Dirección General de Obras Públicas el 27 de julio de 1889.

¹⁹ José Enrique Rosende Martínez, fue desde 1904 Director del Puerto de Ceuta.

costa, las cuales al acercarse a las islas, debido a la derrota que tenían que seguir, se adentraban en el sector oscuro o. Para resolver estos inconvenientes se sugirió la instalación de una luz de último orden en el extremo sur de la isla del Congreso²⁰.



El faro de las Chafarinas recién construido y situado al norte de la isla de Isabel II a finales del siglo XIX. FCOML.



*El faro situado en la isla de Isabel II, en su extremo noroeste, en la actualidad.
Fuente: Francisco Álvarez.*

²⁰ Expediente número 25115/7. *Proyectos de cuatro faros para las posesiones españolas de la Costa Norte de África: Melilla, Chafarinas, Peñón de Alhucemas y Peñón Vélez de la Gomera.* José E. Rosende, ingeniero. Archivo Histórico Provincial de Málaga. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía.



Interior del faro antes de la última restauración. Alrededor de la sala principal se distribuyen todas las habitaciones.

El proyecto de faro proponía un edificio de planta rectangular, casi cuadrada, de 17 X 19 metros, con una superficie de 323 metros cuadrados y un patio interior de 9 x 7 metros. Esta edificación contenía la torre circular del faro, adosada a la fachada norte y casas para dos toreros, retretes, despachos, almacenes, etc., todo ello distribuido a partir del patio interior. Dada la falta de agua en Chafarinas el proyecto integraba en el edificio un singular aljibe de 36,30 metros cúbicos emplazado en el centro del patio, con fondo de hormigón y paredes de ladrillos enlucidos con cemento hidráulico, que recogía el agua recibida a través de las cubiertas del edificio.

Las obras con un presupuesto de contrata de 51.507,22 pesetas fueron adjudicadas al único gran contratista que en esos momentos trabajaba en Melilla, Francisco Orozco y Granados, que dentro del plazo previsto terminaría la obra civil, firmándose el Acta de Recepción Provisional el 28 de agosto de 1896 y el Acta de Recepción Definitiva con fecha de 17 de septiembre de 1897²¹. Según Miguel

²¹ Expediente 27045. *Faro de Chafarinas, Actas de las obras del Edificio, 1896-1897*. Archivo Histórico Provincial de Málaga. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía

Ángel Sánchez Terry²² el faro fue inaugurado en 1899 y tenía un aparato de 3º Orden gran modelo, luz fija blanca variada por destellos cada 30 3, 18 millas de alcance en tiempo ordinario y estaba atendido por dos torreros. Por su parte, Gabriel de Morales, dice que el faro se inauguró el 1 de agosto de 1901, aportando datos técnicos del mismo que difieren ligeramente de los del proyecto²³. En cuanto a las características técnicas de la luz, seguimos al citado autor Miguel Ángel Sánchez Terry²⁴.



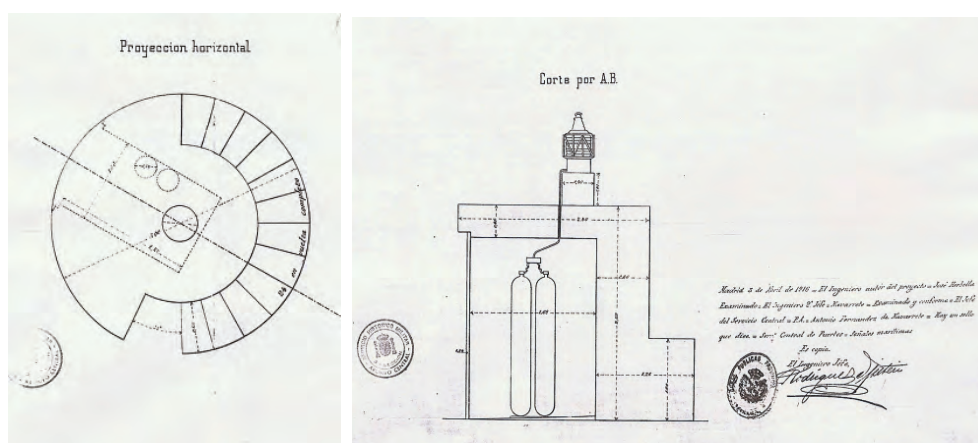
Faro de Isabel II antes de las últimas reformas. Fuente: Francisco Álvarez.

²² Obra citada.

²³ Posteriormente hubo más obras en este edificio. En 1918, por Real Orden de 7 de octubre, se aprobó un proyecto de ampliación de la cimentación del fero para asegurar la estabilidad del edificio. Y en 1919 se aprobó el proyecto complementario del de ampliación de los cimientos, redactado por el ingeniero Manuel Delgado y Delgado, pues el edificio presentaba grietas en sus cubiertas producidas por la continua infiltración de las aguas, que habían oxidado y descompuesto las viguetas metálicas. Con este nuevo proyecto se acometió una nueva cubierta, pues la antigua amenazaba ruina, con un presupuesto de contrata de 23.752,65 pesetas. A lo largo de los años, se ha acometido diversos proyectos destinados a reformar y rehabilitar el edificio, especialmente desde que el mismo quedó inhabitable lo que aceleró su deterioro. Su última reforma se remonta al año 2010 en el que se lleva a cabo el proyecto de "Mejora del Faro de Chafarinas por un importe de 274.977,05 euros.

²⁴ Según Miguel Ángel Sánchez Terry, en la obra citada, como alumbrado del faro se utilizó un sistema de vapor de petróleo por incandescencia Chance 85, automatizándose, en 1927, con una instala-

Como obras complementarias del faro principal, en 1915 se instaló en el morro del dique del oeste una luz de posición, encarnada, para prevenir a los navegantes y en enero de 1916 la Comandancia Militar comenzó la construcción de un pequeño torreón para la colocación de una luz en la punta sur de la isla del Congreso, que fue encendida el 20 de julio de 1917, quedando a disposición de la Jefatura de Obras Públicas de Málaga.



Proyecto para la instalación de una luz en la punta sur de la isla del Congreso por José Herbella, 1916. Archivo General Militar de Madrid.

En 1994 se adscribieron²⁵ a la Autoridad Portuaria de Melilla las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima de Melilla, Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez. Hoy día, junto al antiguo faro, las señales marítimas de las islas se complementan con la baliza 73.110, en el puerto de Isabel II, emplazada en el extremo del muelle “El Titán”, con un plano focal a 9 metros sobre el nivel medio del mar y de 7 sobre el terreno, y la baliza 73.120, empla-

ción de acetileno por incandescencia Dalen, con quemador para 50 l, válvula solar y cuatro acumuladores AK-25 que darían la característica de un destello blanco cada 4 s, con un alcance en tiempo ordinario de 20 millas. Y en 1984, con la electrificación del faro, aprovechando las linternas y ópticas disponibles, se instalaron lámparas de 50w/24v con destelladores, cambiadores, reguladores, contadores, paneles y demás aparatos junto a las correspondientes baterías. La característica de Chafarinas quedó en destellos aislados con un grupo de baterías de 514 a/h de capacidad y paneles de 22,79 ah/d.

²⁵ Mediante Orden de 28 de Abril de 1994 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, BOE de 6 de mayo.

zada en la zona sur de la isla del Congreso, con un plano focal a 36 metros del nivel medio del mar y a 3 metros sobre el terreno.



Baliza luminosa en el brazo sur de la isla del Congreso. Fotos: Javier Guallart.



Interior y exterior de la linterna del faro de Chafarinas en la actualidad. Foto: José María Peñuela.

Proyectos civiles para el puerto de Chafarinas

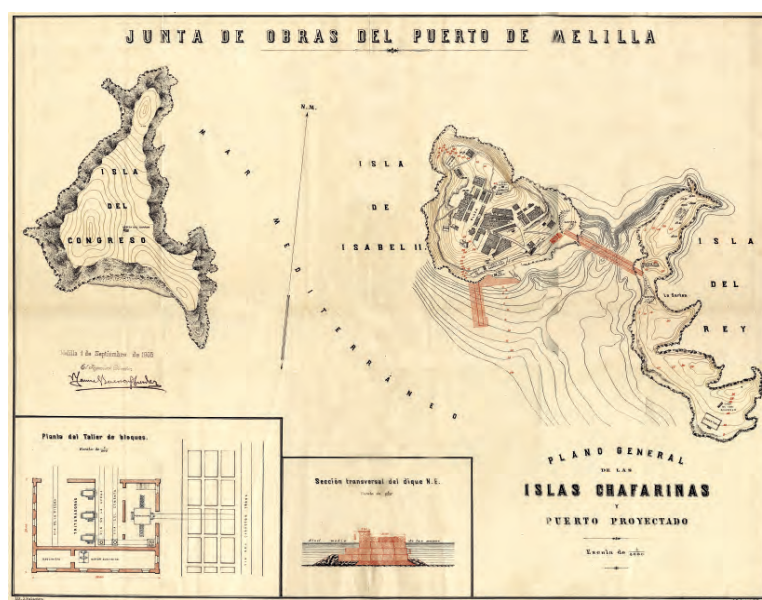
a) Los proyectos.

Como no podía ser de otra forma, los proyectos civiles de un puerto para Chafarinas se plantearon en el ámbito de la Junta de Obras del Puerto²⁶ y tuvieron como referencia inmediata los proyectos militares redactados anteriormente y el “Plan de Puertos y Faros en la costa de África” del ingeniero Francisco Lafarga. Este autor proponía que el puerto de Chafarinas fuera declarado de interés general, considerado como de refugio, y que el Ministerio de Fomento estudiara el proyecto definitivo de puerto a partir del estudio hecho por los ingenieros militares, asumiendo su conservación y explotación²⁷.

²⁶ Creada por Real Orden 18 de diciembre de 1902.

²⁷ LAFARGA CABIEDES, Francisco (1894). “Plazas españolas en África: plan de puertos, faros y valizas”. *Revista de Obras Públicas*, Núm. 20. Madrid.

Parte del plan se haría efectivo a principios del siglo pasado, aunque sin la declaración de puerto de interés general. Para ello, Manuel Becerra Fernández, poco después de ser nombrado Director de la Junta del Puerto²⁸, recibió la orden de trasladarse a Chafarinas para estudiar las posibilidades de su puerto y redactar un proyecto²⁹. El 8 de septiembre de 1904, Becerra firmaba el “*Anteproyecto de mejora del Puerto de Chafarinas*”, que tras diversas correcciones se convertiría en la piedra angular sobre la que se redactarían todos los proyectos posteriores. El anteproyecto se convirtió primero en “*Proyecto de mejora del Puerto de Chafarinas (1904)*”³⁰, más tarde en el “*Proyecto definitivo de mejora del Puerto de Chafarinas (1905)*”³¹ y finalmente³² en el “*Proyecto reformado del Puerto de Chafarinas (1907)*”³³.



Plano General de las islas Chafarinas y puerto proyectado. Autoridad Portuaria de Melilla.

²⁸ Por Real Orden de 1 de marzo de 1904, Manuel Becerra fue nombrado Director Facultativo de las obras del puerto de Melilla y Chafarinas y tomó posesión el 28 de dicho mes.

²⁹ Viaje que se produjo el 23 de junio de 1904, a bordo del vapor “Sevilla”, acompañado de personal facultativo y subalterno.

³⁰ Archivo de la Autoridad Portuaria. Sección de Proyecto. Proyecto n° 6.

³¹ Archivo de la Autoridad Portuaria. Sección de Proyecto. Proyecto n° 7.

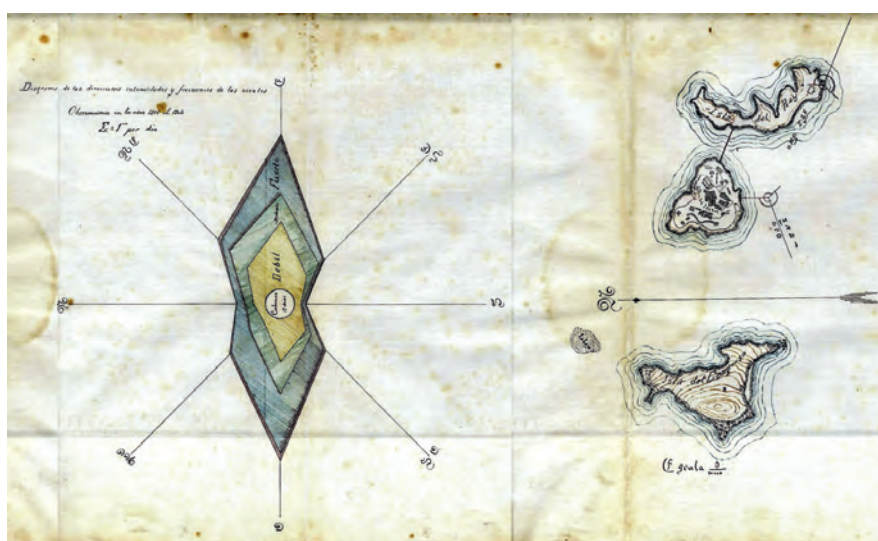
³² Este proyecto aún fue objeto de una pequeña reforma que se incorpora al Proyecto n° 7 en forma de Memoria adicional, fechada en noviembre de 1908.

³³ Archivo de la Autoridad Portuaria. Sección de Proyecto. Proyecto n° 17.

Las obras partían de las siguientes consideraciones generales:

Vientos ³⁴: Las observaciones realizadas a lo largo de los años,hablaban de que los vientos fuertes en las islas eran los del oeste -siguiendo en frecuencia los del este, norte y los noreste- y que en el fondeadero natural formado por las islas de Isabel II y la del Rey se transmitían en épocas de temporales de levante muy poco las marejadas, pues la isla del Rey constituía un dique natural para aquellas. No ocurría lo mismo con los vientos del oeste y nor oeste, dado que la anchura del freo que separaba a la isla del Cong reso con la de Isabel II, por desviación gradual y transmisión lateral, se producían en el fondeadero resacas combinadas que hacía imposible la estancia en el puerto con dichos temporales.

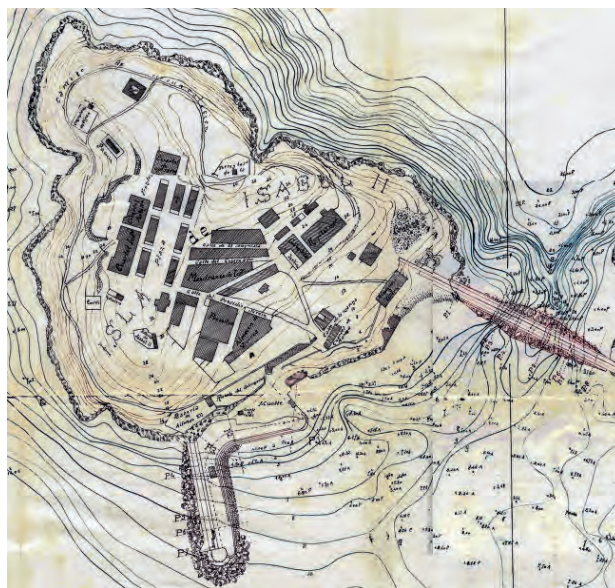
Corrientes: La corriente que penetraba en el Mediterráneo por el Estrecho de Gibraltar, desviada por la costa y por la orientación de los canales o freos que separaban a las islas,en combinación con las corrientes de marea, originaban hileros de corriente entre el freo de las islas de Isabel II y del Rey tan fuertes que hacía muy difícil mantenerse en fondeadero.



Detalle del plano general del proyecto de mejora del puerto natural de las islas Chafarinas de Manuel Becerra, 1904. Archivo Autoridad Portuaria.

³⁴ Estos nombres indican la procedencia del viento:

- | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| - N - Norte — <u>Tramontana</u> | - NE - Noreste — <u>Gregario</u> | - E - Este — <u>Levante</u> |
| - SE - Sureste — <u>Siroco</u> | - S - Sur — <u>Mediodía</u> | - SO - Suroeste — <u>Lebeccio</u> |
| - O - Oeste — <u>Poniente</u> | - NO - Noroeste — <u>Mistral</u> | |



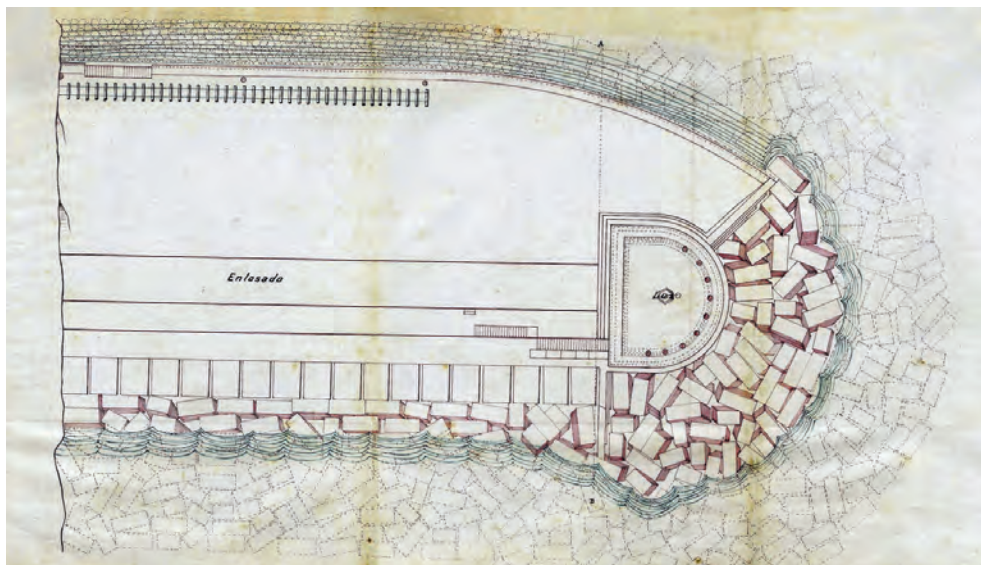
Detalle de la isla de Isabel II donde se proyectan los dos puertos, el dique de unión con la isla del Rey y dique del Oeste. Proyecto definitivo de mejora del puerto de Chafarinas de Manuel Becerra, 1905.
Archivo Autoridad Portuaria.

Para Manuel Becerra³⁵, su proyecto perseguía obtener un puerto fácil de reconocer desde larga distancia, al abrigo de la marejada, de las corrientes, de los vientos, especialmente los tormentosos. Las obras que proponía eran las siguientes:

1. Construcción de un rompeolas y un muelle que cerrara el canal que separaba a la isla de Isabel II de la del Rey.
2. Construcción de un dique de abrigo y muelle paralelo, arrancando del extremo más avanzado al sur de la isla de Isabel II, con el cual defender al fondeadero de las marejadas del noroeste y del oeste, con un área abrigada de unas cuatro hectáreas, con calados entre seis y nueve metros. Se esperaba que el fondeadero tuviera capacidad para 16 barcos de dos mil toneladas o veinticinco de mil toneladas.

³⁵ “El puerto de Chafarinas como puerto de refugio principalmente debe cumplir la condición de poderse tomar bien con los NE y E. que son los que producen mayores marejadas y la de dar salida expedita con los vientos del O, condiciones cumplidas en nuestro proyecto, por la circunstancia de cubrir la isla del Congreso, dique natural a barlovento, a la isla del Rey. Para los temporales de poniente queda abrigado el puerto por el dique del O”.

3. Construcción de un muelle de costa para el atraque de embarcaciones de tres metros de calado.
4. Relleno de los terrenos ganados al mar comprendidos entre el dique y muelle del oeste y muelle de costa.
5. Instalación de una luz en el morro del dique del oeste.
6. Accesorios para el muelle y boyas para marcar el calado del fondeadero.
7. Otras actuaciones:
 - Obras de dragado
 - Dos canteras: una en la isla de Isabel II y otra en la del Rey.
 - Taller de bloques.
 - Edificio para oficinas, almacén de cementos, talleres, central eléctrica, casa del guarda, etc., con una superficie aproximada de 600 metros cuadrados.
 - Vías para el transporte de escollera, bloques de hormigón, hormigoneras, trituradoras, grúas, etc.
 - Embarcadero en la isla del Rey para las gabarras destinadas al vertido de escollera.



Muelle del morro del dique del Oeste, proyecto de mejora del puerto de Chafarinas de Manuel Becerra, 1904. Archivo Autoridad Portuaria.

Se rechazaba la propuesta de Aparici de un rompeolas en la punta norte de la isla del Congreso, uniendo con escollera la Laja. Para Becerra las obras del “rompeolas” *eran innecesarias y de resultados muy dudosos*, dado que los temporales del noroeste, no eran los más importantes y, además, no defendían el fondeadero³⁶. Por eso, en su proyecto, para proteger el fondeadero de los vientos del oeste simplemente se proyectaba el dique atracable y su muelle anexo.



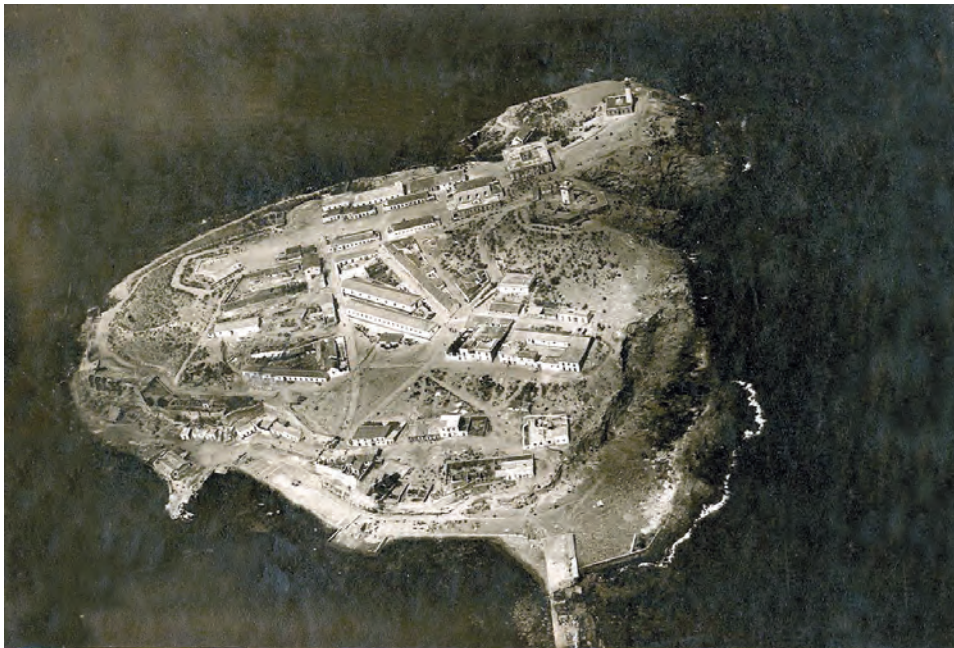
El Titán, en la isla de Isabel II.

Para la ejecución de las obras había que llevar a Chafarinas medios y maquinarias directamente desde la península, arbitrar un sistema de suministro constante de materiales de construcción que no existían en las islas, realizar nuevas edificaciones, construir almacenes y talleres, nuevos aljibes, resolver los problemas de transporte, alojamiento, manutención, aseo y salud de cientos de obreros, etc. En definitiva, un esfuerzo logístico que pondrá a prueba la capacidad de organización de la Junta de Obras del Puerto, pues gran parte de los materiales necesarios para ejecutar estas obras debían de ser enviados desde la Península (cemento, cal, ladrillo, madera, agua, hierro, etc.) u obtenidos directamente en las islas (arena, piedra para sillería, mampostería y escollera).

³⁶ “Pues con una boca de entrada de 700 metros, entraría la marejada por transmisión lateral; además hay que observar que dicha boca quedaría orientada al NE, es decir, dando franca entrada a la marejada del largo más temible”.

b) Las primeras obras: por administración.

La ilusión de los melillenses y sus autoridades por disponer de un puerto en Melilla y Chafarinas no venía sólo motivada por la necesidad de una infraestructura tan vital para el desarrollo y seguridad de la ciudad. La grave crisis económica que vivía el país y el fenómeno migratorio que sufrió la ciudad, había disparado el paro obrero y provocado una situación de emergencia social que sólo podía ser paliada con la mano de obra que supuestamente absorberían las obras del puerto.



Vista aérea de la isla de Isabel II anterior a la construcción del Titán. FCOML.

El retraso en la adjudicación de los proyectos y el paro que soportaba la ciudad llevó a las autoridades locales a solicitar al Ministro de Fomento que autorizara el comienzo de las obras por administración mientras se subastaban los proyectos, como único medio para resolver la tensión social y rebajar las alarmantes tasas de paro. De este problema se hacía eco *El Telegrama de Melilla*, de 7 de febrero de 1907, cuando informaba de la adjudicación de las obras y de la esperanza que habían despertado entre los obreros de la vecina ciudad de Málaga. El 23 de marzo el mismo diario escribía que muchas familias del sur se dispo-

nían a venir a Melilla a demandar trabajo en el puerto, aunque lamentaba que dichas expectativas no fueran a verse cumplidas, dado que las obras que se construían por administración estaban dando ocupación a unos 150 obreros en Chafarinas y a unos 160 en el de Melilla y el número máximo de puestos de trabajo que se crearían no sería superior a 500. En efecto, desde el comienzo de 1906 no habían parado de llegar obreros a la ciudad y a pesar de las obras del puerto el número de parados era muy alto, de modo que los que llegaban difícilmente podían encontrar trabajo.

Las obras del puerto dieron comienzo en enero de 1906, por administración³⁷, con el desbroce y preparación para la explotación de canteras, explanación para la construcción del taller de bloques y comienzo de las obras del dique del nordeste. El 17 de enero salía para las islas la primera expedición formada por 53 obreros, un listero y dos capataces, comenzando los trabajos de desbroce de las canteras al día siguiente. A mediados de febrero, ya con 91 obreros trabajando, se iniciaron las obras del taller de bloques, acometiendo su explanación y la construcción de los muros que lindaban con el mar.

Ante la carencia de viviendas en las que alojar a los numerosos obreros, la Junta solicitó³⁸ a la Comandancia Militar la cesión de locales para su alojamiento. La Comandancia, cedía a los pocos días la nave existente junto al Cuartel de Penados. Unos meses más tarde, ante el incremento de trabajadores, también cedería parte del denominado Cuartel de Obreros en el cual se realizarían las obras necesarias para adaptar ocho o diez viviendas para las familias³⁹. Junto a estas instalaciones, una vez que se iniciaron los trabajos por parte de la Compañía Trasatlántica, se construirían por ésta, previa autorización de la Junta y de la Comandancia Militar, un barracón de 500 m² en la isla de Isabel II y otro de 250 m² en la del Rey para viviendas para obreros. Estas instalaciones fueron desalojadas una vez terminadas las obras, derribándose los barracones.

³⁷ Se autorizaron por Orden del Ministerio de Fomento de fecha 5 de enero de 1906.

³⁸ Escrito de 13 de enero de 1906.

³⁹ Expediente nº 10. Año 1906. Habilitación por el Ramo de Guerra de locales, en Chafarinas, para viviendas del Sr. Ayudante y Obreros de la Junta y petición por la Compañía Trasatlántica de 500 m² de terrenos en la isla de Isabel II y 250 metros en la del Rey para viviendas para obreros. Archivo de la Autoridad Portuaria.



Deposito de carbón. Memoria de la Junta del Puerto, 1909.



Construcción del dique Noroeste, 1910.

Manuel Becerra había demostrado a lo largo de su mandato una especial sensibilidad por los problemas sociales, y especialmente por el desempleo que padecía la ciudad, de modo que mientras se ejecutaban las obras por administración, ante la falta de material y maquinaria para acometerlas y para no pararlas,

con el impacto que tendría en el puerto, propuso la primera modificación de su proyecto que a la larga se presentaría como poco afortunada. Esta reforma consistió en reducir en una parte del dique del nordeste el espesor de hormigón en los bloques artificiales, que sólo era de una hilada, enrasando con hormigón en masa moldeado *in situ* con tableros y aumentando la defensa de bloques naturales de más de seis toneladas. Con esta solución, aunque el dique dejaba de ser atracable, se podían continuar las obras y a tender a la numerosa mano de obra que en aquellos años llegaba a Melilla en avalancha.

En el mes de abril, una vez realizados los primeros trabajos, comenzaban las obras de construcción del dique del nordeste, aprovechando parte de las obras militares.



Avance de las obras del muelle de unión. Dique Noroeste, Memoria de la Junta del Puerto, 1909.

c) Las subastas y sus obras.

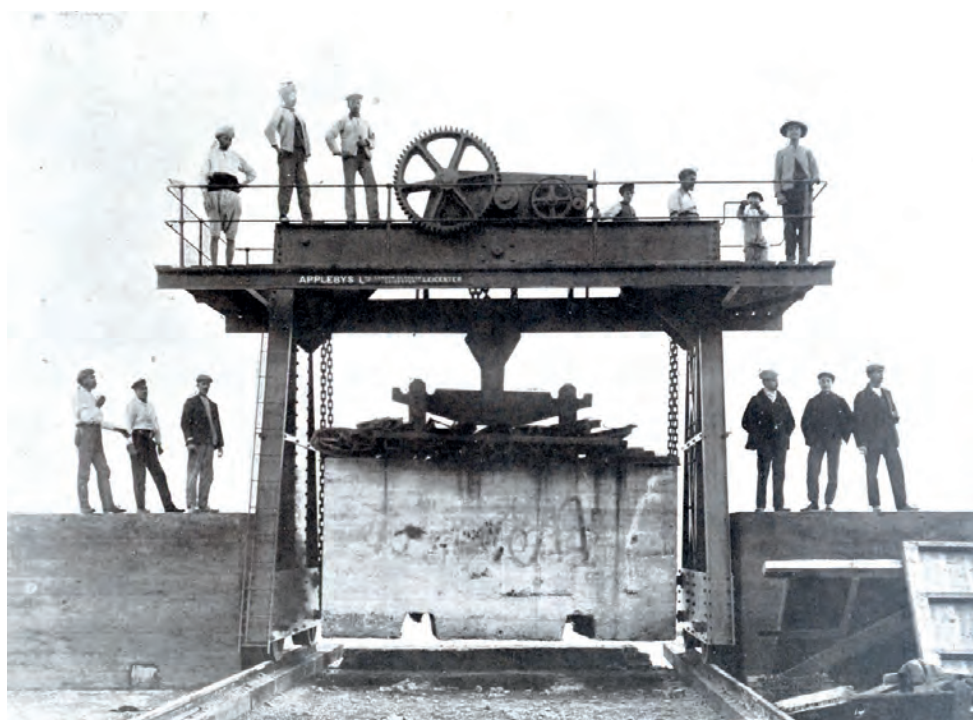
Tras dos subastas desiertas⁴⁰, por Real Decreto de 7 de octubre de 1906 se autorizó el concurso para ejecutar estas obras adjudicándose⁴¹ a la Compañía

⁴⁰ Aprobados el 13 de febrero de 1903 y 27 de enero de 1906, respectivamente, los proyectos de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas, se anunció con fecha 21 de enero de 1906, la subasta, con un plazo de ejecución de seis años, que quedó desierta por falta de licitadores. Tras una modificación de las condiciones económicas, fueron licitadas las obras nuevamente el 13 de junio de 1906, quedando por segunda vez desiertas.

⁴¹ Por Real Orden de 14 de marzo de 1907

Trasatlántica Española de Navegación. Una particularidad de las subastas y del posterior concurso fue que las obras del puerto de Chafarinas se englobaban en las obras del puerto de Melilla, sin separación de material y maquinaria; como un único proyecto.

El 9 de abril de 1907 se organizaba en Melilla una fiesta para celebrar la adjudicación de las obras, con banda de música, engalanado de balcones y calles, y una generalizada algarabía compartida por autoridades, empresarios, trabajadores y prensa. Seis meses más tarde, a partir del 30 de septiembre de 1907, ya por el sistema de contrata, tomaba las riendas de las obras la Compañía Trasatlántica, llegando a la ciudad en los siguientes meses numerosos vapores con la maquinaria y materiales necesarios para construir ambos puertos. La llegada de los vapores y su carga (grúas, material ferroviario, elementos para la central eléctrica, hormigoneras, trituradoras, depósitos) adquiría tal relevancia que era informada puntualmente por la prensa con todo lujo de detalles.



Todo el material y las maquinarias llegan en la carga de los vapores que parten desde Melilla. Grúa Goliat. Memoria de la Junta del Puerto, 1909.

Las obras del puerto de Chafarinas fueron subcontratadas a su vez por la Compañía Trasatlántica con Antonio Rodríguez Arango, José Escriña y Francisco López Trío que fueron los que las ejecutaron bajo la dirección de la citada compañía.



Construcción del dique Oeste, 1911.

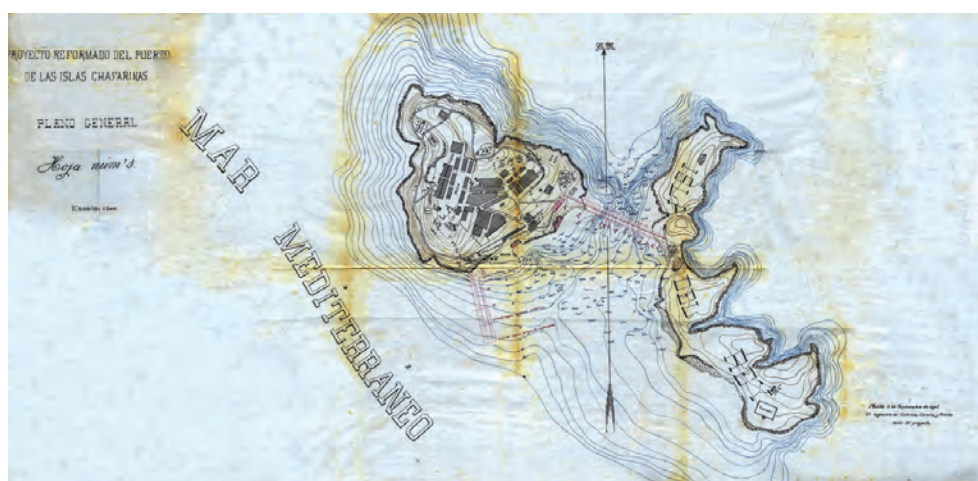
A diferencia de Melilla, las obras en Chafarinas no sufrirían grandes retrasos, de modo que en abril de 1909 el cierre del freo chico estaba muy avanzado y se había cubierto la mitad de la distancia entre las dos islas. Funcionaba a pleno rendimiento la trituradora, la quebrantadora, la hormigonera y las grúas Titán y Goliat. De este modo el 17 de abril de 1910 estaban contruidos más de dos tercios del dique y el 17 de noviembre del mismo año quedaban unidas las islas Isabel II y el Rey, terminando el dique y cerrado el puerto. Según informaba *El Telegrama de Melilla* vecinos y guarnición cruzaron de una isla a otra felicitando a la empresa por una obra que se consideraba fruto del talento y del trabajo. Chafarinas, para el periódico, contaba ya con un puerto segurísimo y cerrado a todos los vientos, “*siendo a su vez el más amplio de todo el Mediterráneo*”.



Trabajos de construcción del muelle de unión entre las dos islas entre 1910 y 1911.

En 1908 se había aprobado el “*Proyecto reformado de las obras de mejora del puerto de Chafarinas*”, introduciendo dos variantes en el proyecto original. La primera extendía la anterior modificación al resto del dique, reduciendo su sección, consiguiendo con ello un ahorro en los costes que permitía a su vez abordar sin incremento alguno la segunda variante, consistente en aumentar la longitud del dique del oeste unos cuarenta metros, aumentando con ello tanto la superficie atracable de su muelle como la superficie abrigada del puerto. La modificación, a

juicio de Becerra, no aumentaba la posibilidad de averías en los temporales extraordinarios, pues según la gente del lugar los temporales de 1907 habían sido los más fuertes que habían visto nunca y sin embargo, la obra ejecutada no había sufrido desperfecto alguno, pues la punta norte de la isla del Rey defendía al dique del nordeste de los temporales del primer cuadrante, que eran los más importantes, concluyendo que en el freo que se trataba de cerrar la marejada no tenía tanta importancia. Además, como la obra ejecutada con esta nueva solución en una parte del dique del nordeste había resistido los embates de los temporales de los dos últimos años, llegó a la conclusión de que estando la zona objeto de modificación más al este, estaría todavía mejor defendida por la isla del Rey ⁴².



Proyecto reformado del puerto de las Chafarinas en el que se ampliaba la longitud del dique del Oeste con el fin de mejorar el atraque. Manuel Becerra, 1907. Archivo Autoridad Portuaria.

⁴² Becerra explicaba tal modificación con las siguientes palabras “la enseñanza de la explotación de aquellas canteras después de año y medio , nos permite asegurar la posibilidad de extraer el número de bloques naturales de 5 toneladas necesarios para la ejecución de las obras proyectadas y mayor número si fuera preciso. Fundándonos en esto y en la conveniencia de aumentar la longitud del dique del oeste, como se indicaba en el ante-proyecto y en los informes de Guerra y Marina, presentamos una pequeña reforma en la fábrica del Dique de NE por haber comprobado que los fuertes temporales del año pasado y el actual que las escolleras defendidas con un manto de bloques naturales de 5 toneladas no han sufrido el menor daño. Por dichas razones, proponemos para sección del dique del NE la aprobada para el puerto de Melilla con la variante de suprimir los bloques artificiales de defensa, por haber comprobado que no son necesarios, sustituyéndolos por bloques naturales de 5 toneladas. Con la economía que supone esta supresión proponemos la prolongación del dique del oeste, dándole la misma sección que la aprobada, consiguiéndose un total aumento en el área o superficie de agua abrigada, 56 metros más de muelle atracable”.

Con esta modificación, se consiguió una economía de 250.000 pesetas, a pesar de prolongar en 75 metros el dique del oeste; aunque, como el tiempo mostraría, la decisión fue poco afortunada, pues con ella Becerra tuvo que renunciar a las conclusiones que como técnico había recogido en sus anteriores proyectos, presionado seguramente por las autoridades locales y nacionales⁴³, para que se pudiera alargar la extensión del dique del oeste sin incremento presupuestario y dirigir los recursos al puerto de Melilla.

Dos años después, en 1910, el criterio había cambiado y ya no se consideraba necesario darle al dique del oeste los 175 metros de longitud previstos en el proyecto reformado, estimándose bastante unos 100 metros. Este cambio se justificaba en que el puerto no sería nunca comercial y sí sólo de refugio, pero sobre todo en que la Junta de Fomento carecía de recursos y los pocos que manejaba en esos momentos (la subvención del Estado de 500.000 pesetas y unas 100.000 pesetas de ingresos por arbitrios) tenía que dedicarlos al puerto de Melilla cuyas obras estaban muy retrasadas y se consideraban más urgentes y necesarias para los intereses de España en la zona.

d) Rescisión de las obras y su terminación por administración.

Por Resolución del Ministerio de Fomento, plasmada en un Real Decreto de 7 de abril 1911, se acordó que fueran rescindidas las obras a la Compañía Trasatlántica y terminadas por administración por la Junta de Obras del Puerto. La causa de la resolución hay que buscarla en las obras del puerto de Melilla, pues aunque las obras del puerto de Chafarinas llevaban cierto retraso sobre los plazos previstos, lo cierto es que se encontraban mucho más avanzadas que aquellas.

La Compañía Trasatlántica había comenzado las obras del puerto de Melilla el 6 de octubre de 1907, lo que unido al plazo de ejecución de tres años hacía que las mismas tuvieran que estar terminadas el 6 de octubre de 1910. Sin embargo el retraso era tan considerable que poco antes de esta fecha, los trabajos en el mar eran insignificantes. A principios de 1910, ya fuera por la paralización de las obras, por la campaña de 1909 (unos siete meses y medio) o por razones

⁴³ La petición de las autoridades locales, Comandancia Militar, está perfectamente documentada y la de las autoridades nacionales se deduce del hecho de que el proyecto reformado fuera aprobado en el Ministerio de Fomento a pesar de contar con el informe desfavorable del Consejo de Obras Públicas.

organizativas de la propia contrata, lo cierto es que las obras del puerto de Melilla apenas habían avanzado.



Vista de la isla del Rey, al fondo la de Isabel II y la del Congreso. Fuente: José María Peñuela.



Vista de los acantilados al oeste de la isla del Congreso.

En el momento de la resolución, el contratista había terminado en el puerto de Chafarinas la infraestructura del dique nordeste, parte de su espaldón y plataforma, y construido una parte del dique del oeste. Junto a estas obras principales, se habían construido obras accesorias pero de vital importancia para la construcción del puerto como todas las referentes al taller de bloques, obras de demolición y realce de la muralla, muro de defensa de la ensenada la Sarten, explanaciones, caminos, casas para obreros, casa oficina, polvorín, almacenes varios, etc. La liquidación de las obras obligó también a un inventario de la maquinaria y herramientas adscritas a las obras que tras su valoración serían abonadas al contratista y utilizadas por la Junta de Fomento. Entre esta maquinaria se encontraban diferentes grúas, hormigoneras, trituradoras de piedra, locomóvil, vías con material móvil, cemento, embarcaciones y material de buceo y, en general herramientas varias. En total, la valoración de obras, acopios, maquinaria, herramientas y material diverso ascendió a unas 607.669,94 pesetas. A partir de este momento (1911) las obras fueron asumidas directamente por la Junta de Fomento, a cuyo cargo quedó la ejecución del proyecto.

Las obras, que se dieron por terminadas a finales de 1913 y fueron liquidadas en febrero de 1914, no consumieron todo el presupuesto porque el dique del oeste no fue construido en toda su longitud, dejando pendiente de gastar 279.357,61 pesetas, pues tras la ocupación por las tropas españolas de la posición del Cabo del Agua, la situación del puerto había cambiado y ya no era tan necesario aumentar la extensión del dique, lo que seguramente justificó, ante la escasez de recursos por la que atravesaba el país y la propia Junta de Fomento, que se redujera finalmente su longitud. Curiosamente las obras de prolongación del dique del oeste, que en 1907 habían sido solicitadas por el Ministerio de la Guerra, fueron la causa principal de que se redactara el Proyecto reformado del puerto de Chafarinas, que como vimos sustituyó los bloques hidráulicos por la escollera perdida y que como veremos fue una de las causas del desastre o del colapso del dique del nordeste.

e) El gran desastre.

Tras ocho años de trabajo y apenas un mes después de darse por terminadas las obras, el puerto de Chafarinas iba a ser sometido a su más dura prueba. El 11 de marzo de 1914, a las 23 horas, se iniciaba un violento temporal de levante que en apenas dos horas destruiría gran parte de las obras de los puertos de

Melilla y Chafarinas, hundiría varios buques y embarrancaría más de cuarenta embarcaciones⁴⁴. En Chafarinas se hicieron notar los efectos del temporal, provocando daños⁴⁵ en casi todas las instalaciones de las islas y graves averías en las obras del puerto, partiendo el dique que cerraba el freo chico, que pasaría a llamarse con los años el “dique roto”.



Isla del Rey durante el amanecer veraniego, vista desde Isabel II. Fuente: José María Peñuela.

La crónica del corresponsal de *El Telegrama de Melilla*, de 15 de marzo de 1914, describía con detalle como se vivió el temporal en las Chafarinas: “*el 11 a las 23, se desencadenó sobre esta isla furioso vendaval que a modo de tromba baría cuanto a su paso hallaba. Una hora después el mar estaba imponente, pasando por encima del dique que une las islas del Rey y la de Isabel II, donde se asienta la plaza. A las cinco, se produjo un fuerte ruido, semejante al que precede a los terremotos que pasó en conmoción al vecindario; era el dique que se rompía con estrépito. Todos nos lanzamos a la calle y cuando amaneció, vimos con desconsuelo que el cierre del puerto, el dique de unión de las*

⁴⁴ Según el que fuera Cronista Oficial de la Ciudad, Francisco Mir Berlanga, en obra inédita *Memoria del Puerto de Melilla- Recopilación Histórica*. Melilla, 1986. “La violencia de las olas provocó tal desastre en las embarcaciones que se encontraban en la rada que se hundieron los remolcadores “Rosario”, “San Antonio” y “Manolito”. Los barcos de pesca “Miguel”, “Estanislao”, “San Juan”, “San José”, “María”, “Manuela”, “Isabel” y “Victorina”; el barco “Europa de Transportes Militares” y fueron a parar a la playa donde quedaron embarrancados el “Leonardo”, de bandera italiana, los vapores “Ciudad de Soller”, “Arcadia”, “Torremolinos” y “Estopiñan”.

⁴⁵ “El Temporal. Desde Chafarinas”, *El Telegrama del Rif*, 15 de marzo de 1914.

dos islas que medía 250 metros estaba destruido en una extensión de cien metros el relleno había desaparecido y lo que resta en pie tiene grandes grietas. El trabajo de los hombres de cuatro años, lo destrozó la naturaleza en una hora. La excavación de la cantera que proporcionaba la piedra, estaba inundada, alcanzando las aguas la altura de cinco metros. Las grandes piedras no utilizadas en el puerto, las vagonetas y útiles, cuanto allí estaban almacenadas, fue arrastrado por las olas, sepultándose en el mar”.



Dique recién destruido por el temporal de 1914 un mes después de terminar su construcción.

El 22 de abril de 1914, apenas un mes después del temporal de marzo , redactaba Manuel Becerra el “Proyecto de reparación de las averías ocasionadas en el dique del NE del puerto de Chafarinas por el temporal de marzo de 1914” y lo elevaba a la superioridad para su aprobación técnica, proponiendo a su vez que su ejecución se realizara con cargo al presupuesto no ejecutado del proyecto original.

Sin embargo, los daños que el temporal había causado en el puerto de Melilla, con la pérdida de la grúa Titán de 80 toneladas, obligó a desmontar la Titán de 40 toneladas que trabajaba en las Chafarinas y trasladarla a Melilla. Para la Junta de Fomento, con graves problemas económicos en las obras de Melilla (con un problema de paro en la ciudad que días antes había provocado la primera manifestación obrera) Chafarinas pasaba a segundo plano. Además, los reparos de la superioridad a la viabilidad técnica del proyecto y la dificultad para llevar inmediatamente materiales a las islas impidieron que se acometieran con rapidez

y urgencia las obras de reparación. Este retraso dejó muy debilitada a la infraestructura frente a los próximos temporales y como consecuencia de uno de ellos, en este caso de un largo y fortísimo temporal de poniente, a finales de enero de 1915, las obras terminarían por ser mortalmente dañadas y el dique NE malherido, rompiéndose definitivamente la unión entre las dos islas.

f) Las causas del desastre.

Manuel Becerra señala como causa del desastre la inusitada violencia del temporal que según los más viejos del lugar eran superiores a los que se conocieron en los últimos cuarenta años. Esta versión, unida a que en ese momento los daños no eran todo lo grave que llegarían a ser, hace que las obras que propone se limiten a recrecer la antigua escollera en el manto de defensa del dique dándole un talud mayor del que tenía en el proyecto primitivo y a ejecutar las obras de restablecimiento de la plataforma y el espaldón según el proyecto originario, todo ello con un presupuesto de 99.016,04 pesetas que se proponía fueran imputadas al remanente de la obra originaria que no se había gastado. El proyecto fue remitido a la superioridad para su tramitación y aprobación, sin que en enero de 1915 se hubiera tomado ninguna decisión y fuera devuelto para su corrección en el mes de abril.



Temporal arreciando sobre la parte noroeste de la isla de Isabel II.



*Fuerte temporal de poniente golpeando contra el dique roto del noreste, al fondo la isla del Rey.
Actualidad. Fuente: Javier Díaz.*



La isla del Rey en un día de calma. 1986.

Las causas probables de la rotura del dique nordeste se recogen en la Memoria del segundo “*Proyecto de reparación del dique NE del puerto de Chafarinas*” redactado en 1915 por el recientemente nombrado Director de la Junta de Fomento, José Álvaro Bielza. Este proyecto se redactó por quedar inservible el anterior pues el temporal de enero de 1915 causó nuevos daños en la infraestructura e impuso nuevas reparaciones. Bielza pone el acento en dos aspectos. Por un lado, en el hecho de que el proyecto reformado hubiera sustituido, en la defensa exterior del dique, los bloques artificiales por una defensa de escollera, lo que a su vez había sido desestimado en un informe del Consejo de Obras

Públicas. Por otro, a que el perfil del dique construido no respetaba el perfil aprobado en el proyecto, siendo una obra muy estable como muro pero no para soportar los empujes horizontales que desarrollaban las olas al chocar con él, sobre todo debido a las fuertes socavaciones a las que estuvo sometido por las resacas y malas condiciones de estabilidad debido a las fuertes presiones, al paramento y perpendiculares, que soportaba en su coronación. En definitiva, para Bielza la ruina del espaldón tuvo como causa principal la socavación de la escollera que constituía la base del mismo, por los efectos de la resaca, tomando taludes mayores a los que inicialmente se le dieron.



Mar en calma en el archipiélago después de un fuerte temporal. Fuente: José María Peñuela.

La protección exterior del dique, en todos los estudios, incluidos los de Aparici y Becerra, se había planteado con bloques de hormigón artificiales, pues la experiencia demostraba que la defensa de escolleras perdía con el tiempo gran parte de su eficacia, pues las canteras de la isla de Isabel II, de la que se sacaban los materiales para ejecutar las obras, estaban constituidas por rocas eruptivas, muy duras pero no muy compactas ni tenaces, con una composición granujienta que hacía que las piedras perdieran con los embates del mar sus aristas, se convirtieran en cantos rodados y la escollera terminara por perder gran parte de su eficacia. Además, como los bancos de roca no eran uniformes y tenían bastantes

vetas y grietas, no fue posible obtener grandes escolleras, de modo que rara vez las piedras alcanzaron las 5 toneladas, como prueba que tras el desastre no se encontraran en los restos de las obras bloques de grandes dimensiones.

Para Bielza el cambio de bloques artificiales a bloques naturales había sido no sólo imprudente sino incluso temerario, por eso en su proyecto propuso cambios al proyecto primitivo que daban respuesta a las dos causas principales de la ruina del dique: 1) reforzar su perfil y 2) sustituir la escollera natural por escollera artificial, formada por sillares de hormigón de suficiente peso y volumen (16 m^3), salvo en su coronación que serían de grandes bloques de mampostería hidráulica de sección pentagonal y con un volumen de $93,750 \text{ m}^3$.

Los cuatro proyectos de Bielza y el quinto de Pascual de Luxan entrarían en largos viajes de ida y vuelta que empezaban en la Junta de Fomento, pasaban a la Jefatura de Obras Públicas de Málaga, al Servicio Central de Puertos y Faros y finalmente al Consejo de Obras Públicas, para acabar en la Dirección General de Obras Públicas que lo remitía de nuevo a la Junta de Fomento para que realizaran las observaciones y modificaciones pertinentes. Así, hasta en cinco ocasiones, en un trayecto que duraría más de diez años, que padeció las consecuencias de las guerras con Marruecos y que terminó por no ejecutarse porque el avance en la obras del puerto de Melilla ya no lo hacía tan imprescindible, la posición de Cabo del Agua era controlada por el ejército español y los recursos económicos de la Junta de Fomento eran escasos y debían de volcarse en el puerto de Melilla que había sufrido graves averías en los temporales de 1914 y 1915.

En 1915, 1916 y 1917 las cantidades invertidas en Chafarinas se limitaron al mantenimiento del dique del oeste, muelle de costa y muelle chico. Por ello, en agosto de 1918, la Junta de Fomento, con su remolcador “Reina Victoria” y barcazas militares, iniciaba el transporte a Melilla del material utilizado en la construcción del puerto de Chafarinas, incluida la grúa Goliat (1919) que sería utilizada para la construcción de los muelles de Ribera, dado que no era utilizado desde hacía años y, además, era necesario para la construcción del puerto de Melilla, cuyas obras aún estaban muy atrasadas.

Abandonado el proyecto, el dique del nordeste se convirtió en el “dique roto” y sus restos fueron desapareciendo con el paso del tiempo por la acción de los levantes y ponientes. En las inmediaciones de donde estuvo el dique sólo quedan unos pocos restos y dos grandes heridas en las islas, justo donde estaban las canteras, que nos dan una idea de cómo Chafarinas se fagocitó a sí misma para poder contar con un puerto.



Vista de Cabo del Agua, principios de los años veinte.



Muelle Chico en la actualidad, vista desde el extremo del espigón. Fotografía Carlos del Campo.

El resto de la obras, es decir, el dique del oeste, el muelle de costa, el pequeño y reconstruido muelle de Lombera y la explanación del taller de bloques, dieron el resultado esperado y han cumplido hasta nuestros días, con pequeñas reparaciones, la función para las que habían sido proyectadas.

g) El puerto de Chafarinas hoy.

Hoy en día las obras del puerto del Chafarinas son prácticamente las mismas que las construidas a principios del siglo XX. Durante estos cien años apenas se han realizado obras nuevas, salvo las de consolidación, reparación o manteni-

miento. Si acaso mencionar las realizadas en los años cincuenta del siglo pasado recogidas en un proyecto de ampliación, reparación y pavimentación del dique, embarcadero y varadero y las recogidas en varios proyectos de mantenimiento y reparación del Faro de Isabel II.



Vista general del muelle Chico y El Titán.



Actualmente la actividad de los muelles en las islas es muy reducida. Muelle chico en primer plano y al fondo el muelle El Titán.

Este puerto que nunca tuvo carácter comercial, limitó su tráfico portuario al abastecimiento de sus habitantes y a los suministros de la guarnición. De modo, que a medida que las islas fueron perdiendo habitantes y carácter civil, la actividad portuaria fue decreciendo hasta casi desaparecer. De los 736 habitantes censados en 1910 se pasó a los 318 en 1920, a 172 en 1930 y a 113 en 1950. Hoy, desaparecida la población civil y con ella los buques correos que allí prestaban su servicio, las islas sólo tienen una pequeña presencia militar que es atendida y abastecida regularmente por helicópteros o buques militares.

También hay una instalación permanente del organismo público Parques Nacionales, con una pequeña dotación de técnicos medioambientales. Fuera de estos casos, las islas sólo atienden a la presencia ocasional de los operarios de la Autoridad Portuaria y la presencia temporal en la época estival de campos de trabajo que compaginan la investigación arqueológica con la limpieza y reparación de antiguos caminos.

La Autoridad Portuaria de Melilla, sucesora de la Junta de Obras del Puerto y de la Junta de Fomento, mantiene estas instalaciones, respecto de las cuales ejerce las funciones que le otorga la legislación vigente y que se limitan al mantenimiento de las infraestructuras portuarias y de las señales marítimas que integran su zona de servicio.

La zona de servicio del puerto, aprobada por Orden FOM/2210/2010, de 19 de julio, califica el puerto de Chafarinas como un área de refugio integrada por las instalaciones situadas en la isla de Isabel II que incluyen el dique del oeste y su muelle “El Titán”, el muelle de Ribera, el embarcadero o Muelle Chico, la rampa de varada, la escollera que discurre bajo el mirador del Mentidero⁴⁶ y el solar del antiguo taller de bloques, hasta llegar al arranque del desaparecido dique nordeste, o dique “roto”.

A los muelles y rampa de varada se les asigna un “Uso Comercial,” limitado al abastecimiento de la isla, y al resto de instalaciones se les asigna un “Uso de Infraestructuras”. Se establece una Zona I de aguas, situada en la isla de Isabel II, delimitada por el muelle El Titán, la línea de costa hasta el extremo este de la escollera que discurre bajo el mirador del Mentidero, el antiguo taller de bloques, la línea imaginaria, paralela al antiguo dique del nordeste, hasta su intersección con la línea imaginaria resultante de prolongar el dique del oeste.

⁴⁶ El nombre del mentidero viene de un kiosco que se ubicaba en las inmediaciones.



El puerto del Oeste en la actualidad, El Titán.



Dique noroeste en la actualidad.



Vista nocturna de las islas de Isabel II y del Congreso, al fondo. Fotografía José María Peñuela.

BIBLIOGRAFÍA:

- BARRERA, José Luis y PINEDA, Antonio (2006). "Islas Chafarinas. La geología de un archipiélago deseado por todos", *Revista Tierra y Tecnología* (Colegio Oficial de Geólogos), nº 30; págs. 13 a 30.
- CARRILLO DE ALBORNOZY GALBEÑO, Juan (2003). "La Real y Militar Orden de San Fernando y el Arma de Ingenieros", *Revista Memorial del Arma de Ingenieros*, nº 63, diciembre, página 117.
- DOMÍNGUEZ LLOSÁ, Santiago (1984). «Breve historia de las Islas Chafarinas», *Revista Aldaba*, número 3. UNED-Melilla.
- LAFARGA CABIEDES, Francisco (1894). "Plazas españolas en África: plan de puertos, faros y valizas", *Revista de Obras Públicas*, Núm. 20. Madrid.
- LÓPEZ TIRADO, Jacinto (2002). *Islas Chafarinas. Un paseo por su historia*. Editorial Asociación de Estudios Hispano-Africanos. Melilla.
- MARÍÑAS OTERO, Eugenio (1998). "Las Plazas Menores de soberanía en África", *Revista de cultura militar*; págs. 141-168.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. "La iglesia de la isla de "Isabel II en el RNC Islas Chafarinas". *PáginaWeb*. Refugio Nacional de Caza de las islas Chafarinas.
- MIR BERLANGA, Francisco (1980). "Las Islas Chafarinas. Historia del archipiélago de Chafarinas", *Revista Jábega* nº 32 ; págs. 51-54.
- MOGA ROMERO, Vicente (1989). "Melilla & las plazas menores (Chafarinas; Vélez de la Gomera; Alhucemas) en el *Álbum* Geográfico- Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar (Madrid, 1845-1850) de Pascual Madoz", *Revista Aldaba*, número 13. UNED- Melilla.
- MORALES Y MEDICUTÍA, Gabriel de (1909). *Datos para la Historia de Melilla (1497-1907)*. Melilla: El Telegrama del Rif.
- NARVAEZ LOPEZ, Francisco (2007). "El temporal de 1914. La Grúa Titán y el Dique Roto de Chafarinas" *Memoria 2007*. Autoridad Portuaria de Melilla.
- PUERTO DE MELILLA. "Memorias Anuales 1904-2008". *DVD*. Autoridad Portuaria. Melilla, 2008.
- QUIRIS LINARES, Francisco (1998). "Los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las Islas Chafarinas", *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, nº 45; págs. 54-66.
- SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel (1993). *Faros españoles del Mediterráneo*. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento. Madrid.

Archivos:

- Archivo Intermedio Militar de Melilla. COMGEMEL
- Archivo General Militar de Madrid
- Archivo Autoridad Portuaria de Melilla
- Biblioteca Pública del Estado en Melilla
- Biblioteca Nacional. Hemeroteca Digital
- Instituto Nacional de Estadística
- Archivo Central de Melilla
- Archivo Histórico Provincial de Málaga

SOCIEDAD Y VIDA COTIDIANA EN LAS ISLAS CHAFARINAS

MARÍA DEL CARMEN LECHADO GRANADOS
Instituto de Cultura Mediterránea

INTRODUCCIÓN

Artesanos, guerreros y gobernantes trabajaron en la construcción de una sociedad que, lejos de parecerse a la señalada por Platón, consiguió reproducir en un ambiente especialmente inhóspito una población similar a la de cualquier otro punto de la geografía española. Sus habitantes pasaron por épocas marcadas por la carestía de alimentos y agua, por la furia de los temporales que las dejaban incomunicadas durante días, vieron pasar ante sus ojos una escuadra de barcos de la flota rusa e incluso tuvieron ocasión de compartir algunas horas con el rey Alfonso XIII. Organizaron una sociedad en la que cada semana representaban obras teatrales y vivían con verdadero entusiasmo los partidos de fútbol que se celebraban entre los jugadores del Español de Chafarinas y las tripulaciones de los barcos que se refugiaban en su rada, algunos de ellos franceses. A partir de 1920 se inicia el declive de las islas, aunque no faltaron buenos intentos de recuperar su dinamismo de antaño. A lo largo de los años siguientes el despoblamiento y la decadencia se aceleraron, hasta acoger sólo a una reducida guarnición militar en la actualidad.

POBLACIÓN CIVIL Y POBLACIÓN MILITAR

Los primeros habitantes que tuvieron las islas Chafarinas fueron únicamente militares y presidiarios, encargados de construir las primeras edificaciones para poder albergar a la tropa y establecer un mínimo sistema de defensa, construir un pequeño muelle de atraque y excavar los aljibes para el almacenamiento de agua, puesto que Chafarinas carece de este elemento¹. A mediados del siglo XIX comenzaron a llegar los primeros civiles, habitando las islas en estos

¹ LÓPEZ TIRADO, J. (2002). *Islas Chafarinas. Un paseo por su historia*. Melilla: Asociación de Estudios Hispano-Marroquíes.

años Juan Madrid, María Hidalgo, Julián Ildefonso Rico, José Serrano y Antonio Ribas. En 1858 localizamos en ellas a Bartolomé de Fuentes, cura vicario, a José Torregrosa, intérprete de árabe, francés e italiano, a Fernando Sechell, administrador del Hospital, a Ramón Salero y a Francisco Vidal, capataz primero y segundo del presidio, respectivamente².



En la pequeña isla de Isabel II se estableció una sociedad común y con ciertas peculiaridades adquiridas por el singular espacio geográfico que ocupa.



Población civil junto al dique roto que unía las islas de Isabel II y la del Rey.

² Ídem p. 28.

A finales de enero de 1857 en la isla de Isabel II vivían el Gobernador Militar, José Anguita Calvo, un número indeterminado de empleados (entre ellos el intérprete de árabe José Torregrosa), guarnición y presos, existiendo tanto en la isla del Rey como en Congreso un destacamento de cuatro soldados y un cabo³.

En 1871 se estableció en las islas la familia más emblemática que ha tenido las Chafarinas, la familia Oses, con Francisco Oses Cortés, que en aquel momento era cabo del Pelotón de Mar de Chafarinas, junto con su mujer Ascensión García Polo y su hijo Francisco, que apenas contaba con 6 meses de edad. En 1887 el censo ascendía ya a 703 habitantes, notándose un importante empuje.



Familia Oses en 1908. Sentado en el centro, su fundador en 1871, Francisco Oses Cortés.

El escritor Francisco de Cossío le dedicaría a la familia Oses un artículo en el que escribe que “*la historia de Chafarinas y la historia familiar de los Curros marchan paralelas*” y que no acontecía suceso en el que no estuvieran presentes. El mayor de la familia decía conocer todo el devenir de la historia de las islas y era

³ S.A. “Ligera reseña sobre las Islas Chafarinas y su vecina costa del Rif”. En: *La España*, n.º 2388, viernes 30 de enero de 1857; p. 2.

una eminencia en el manejo del barómetro o para la predicción meteorológica. Establecieron una pequeña tienda a la subida del puerto con una terraza y varias mesas donde se servía únicamente vino y ginebra, y a la entrada, Curro arreglaba sus redes y enseres de pesca. Era sobre todo un hombre de mar y en su larga trayectoria salvó numerosas vidas cuyo destino no era otro que morir ahogadas. Así describía Cossío a Curro: “*alto y desgarbado, largos bigotes caídos sobre la boca, barba de quince días, pelo hirsuto que lucha por conquistar el gris, boina minúscula en la coronilla, ... brazos enormes y unas manos que, cuando pasan a cada momento por el rostro, lo cubren*”. Terminaba así su crónica “*Todos los hombres pasan por la isla, posiblemente para no volver. Sólo la dinastía de los Curros ha echado raíces en la roca*”⁴.



Adolfo Oses García en el año 1941. Nace y muere en Chafarinas habiendo realizado las funciones de sacristán, cartero y cantinero a lo largo de su vida en el archipiélago.

No obstante en Isabel II también vivieron más familias como los Torregrosa, la encabezada por José Lara Sánchez, que trabajó en Sanidad Militar; los Vidal, Salama Roffé, Chinchilla Barraca, Pascual de la Llana Fuentes, Mesa Caparrós, etc⁵. Sin embargo, los años más prósperos en cuanto a número de habitantes

⁴ COSSÍO, Francisco de (1926). “La dinastía de los Curros”. En: *La Libertad*, nº 4921, de jueves 20 de mayo; p. 1.

⁵ LÓPEZ TIRADO, J. (2002). *Op.cit.* pp. 119-120.

debió corresponderse con el lustro que media entre 1906 y 1911, ya que según consta en el Libro de Bautismos de su Iglesia Parroquial⁶, en esos años se produjeron 64 bautizos, si bien es cierto que hay que tener en cuenta que en esta iglesia también se bautizaron a niños nacidos en Cabo del Agua (Marruecos).



José Salama Rofé en 1865. Su familia y amigos le decían “José el de Chafarinas”.

Tomás Pavía Callejas fue gobernador de las islas entre septiembre de 1913 y septiembre de 1915, aunque otras fuentes sitúan el fin de su mandato un año después. Por entonces⁷ se estimaba que en las islas con vivían 480 habitantes, entre los que destacaban el director del Hospital Militar Germán Sorní, el intérprete de árabe Eduardo Oses y el Capellán castense Diego Vicente y Vicente. En

⁶ Nuestro agradecimiento a la Vicaría Episcopal de Melilla por facilitar la labor de investigación

⁷ ORTEGA, Manuel L. (1917). *Guía del norte de África y Sur de España*. Madrid: M. Ortega; p. 636- 638.

cuanto a establecimientos comerciales, regentaban tiendas de comestibles Antonio Gutiérrez, la familia Oses y Jacob Salama, quien había abierto una nueva tahona en abril de 1916. Las tabernas existentes estaban administradas por Emilia Mascaró y por Sobel Pérez. Matías Cerdera ocupaba los cargos de representante, comisionista y corresponsal de periódicos, José Ruiz Moreno era el jefe del faro y Jerónimo Martínez continuaba siendo el representante de la Compañía Arrendataria de Tabacos. La escuela de niñas estaba a cargo de Blanca Pérez y los niños eran instruidos por José Martín. Las familias que mantenían propiedades en la isla de Isabel II eran la de la viuda e hijos de León, Jacob Salama, Sobel Pérez y la viuda e hijos de Oses.

El escritor Francisco Carcaño⁸ estimaba que en 1920 la población era de 345 habitantes, incluyendo la guarnición existente que contaba con 60 hombres. Al mismo tiempo hacía una somera descripción de las edificaciones con las que contaba la isla de Isabel II, diferenciando entre las habitadas por militares y las de los civiles.



Parte de la población civil y militar posando en el arco de entrada a la isla de Isabel II, 1920-30.

⁸ CARCAÑO MÁS, F. (1921). *Melilla Rifñerías. Las plazas menores de África*. Fundación Municipal Sociocultural. Biblioteca Pública de Melilla, reedición de 1991.

Los acontecimientos bélicos de 1921 provocaron que la población de la isla se multiplicara por tres durante algún tiempo, ya que las autoridades decidieron evacuar a la población española de la zona marroquí más cercana y llevarlos a las Chafarinas. Así en julio y procedentes de Beni Said, en la zona francesa, llegaron dos embarcaciones con 23 familias a bordo que vivían en Zaio y Berkane además fueron rescatados el capitán médico Peris, teniente Sanz y oficial de policía segunda Sánchez Manzanera⁹. A primeros de agosto ya había 180 familias alojadas en Chafarinas, y se esperaba que su número aumentara ya que el comandante militar, Arsenio Fuentes y el comandante del cañonero Bonifaz, estudiaban como gestionar la repatriación de más españoles que huyendo de la guerra se habían refugiado en zona francesa. Durante estos días destacó la loable conducta del secretario de la Comandancia, el Sr. Chinchilla que no cesaba en su trabajo de atender lo mejor posible a todas estas familias¹⁰.



Casas junto a una de las calles principales de la isla de Isabel II. Revista La Ilustración Española y Americana. 22 de octubre de 1893.

⁹ S.A. *La Época*, n° 25455, sábado 30 de julio de 1921; p. 1.

¹⁰ S.A. "Desde Chafarinas. Españoles refugiados". En: *La Correspondencia de España*, n° 23095, lunes 1 de agosto de 1921; p. 1.

Las relaciones que mantuvieron la población civil y la guarnición militar a lo largo del tiempo fueron estrechas; la necesaria convivencia así lo exigía para que la larga estancia en la isla se hiciera más llevadera. A pesar de ello, no es menos cierto que debido a los continuos relevos en la tropa no se pudieron consolidar verdaderas relaciones y amistades, no siendo éste el caso del comandante militar, de los médicos militares o de los sargentos de la Compañía de Mar que en ocasiones se establecían en Chafarinas junto con su familia durante varios años. Así, los gobernadores militares, conscientes del tiempo que tendrían que pasar en ellas se implicaron totalmente en la vida social y en las actividades que se organizaban para hacer más llevadera su estancia. Un gobernador recordado fue Arsenio Fuentes, que ante los acontecimientos del año 1921 no puso reparo alguno en acoger a cientos de familias que tuvieron que refugiarse huyendo del horror de la guerra, incluso a algunas de ellas en su vivienda pagando de su sueldo la manutención. La supresión de la Comandancia Militar de Chafarinas a finales de 1926 supuso su marcha de la isla, poniendo fin a diez años de larga estancia en ella.



Compañía de Mar en el año 1921.

Igualmente los médicos que pasaron por el Hospital Militar dejaron su recuerdo en la vida social de las islas, como Ramón Rodríguez o Germán Sorní, quien organizaba fiestas en su casa con motivo de su onomástica o de algún miembro de su familia, como ocurrió el 27 de julio de 1915, que por el santo de su hija

Carmen hicieron una fiesta con adornos de farolillos a la veneciana y amenizada por un grupo de bandurrias y guitarras ¹¹.

También sería recordado el teniente general de Melilla García Valiño que en 1952¹² intentó dar un último impulso a la y a por entonces decadente vida social y económica de las islas, realizando diferentes obras. Comenzó restaurando la iglesia y reestableciendo las antiguas escuelas mixtas, así como la creación de una biblioteca para todos los vecinos.



Biblioteca de las islas Chafarinas.

Los primeros maestros que ejercieron su profesión en las islas dependían económicamente del Ministerio de la Guerra, aunque eran subvencionados en parte por la Junta de Arbitrios, pasando en 1922, junto con las de Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera, a depender de la Dirección General de Primera Enseñanza¹³. Además de instruir a los niños y niñas, los maestros se dedicaron también a enseñar a leer y escribir a los militares que así lo quisiesen. En 1920 habría una escuela de niños, cuyo número oscilaba entre los 10 y 12 alumnos, y una escuela de niñas que contaba entre 18 y 20 asistentes ¹⁴.

¹¹ CORRESPONSAL. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 9385, 27 de julio de 1915; p.3.

¹² DE MORLA, VIAL (1952). “Melilla y las Plazas Menores”. En: *La Vanguardia*, n° 26644, martes 5 de febrero de 1952, p.5.

¹³ S.A. “Las Escuelas de Alhucemas, Chafarinas y Peñón de Vélez”. En: *La Época*, n° 25797, sábado 2 de septiembre de 1922; p. 2.

¹⁴ CARCAÑO MÁS, F. *Op.cit.*



Rafael Chinchilla Gutiérrez con los alumnos de la escuela en el año 1915.

POBLACIÓN PENAL

Desde el inicio las islas albergaron a población penal y, en este sentido, conocemos muchas referencias sobre los tipos de confinados que cumplieron su condena en este lugar, que podían consistir en cadena perpetua, reclusión o relegación perpetua. La prensa diaria española se hizo eco en numerosas ocasiones de las condiciones en las que se encontraban estos reclusos, ocurriendo que a los pocos meses de la toma de las islas, *El Popular*¹⁵ tuvo que hacer un llamamiento al duque de Valencia, jefe de gobierno, para que tanto los confinados políticos como los sentenciados fueran tratados correctamente. Una vez tuvo conocimiento el Gobierno de esta situación, dio las órdenes pertinentes para solventar en lo posible el problema originado.

En 1858 se descubrió un espectacular intento de fuga por parte de un grupo de presidiarios cuyo plan era traer desde la península un narcótico para

¹⁵ S.A. "Madrid". En: *El Popular*, 30 de julio de 1848; p.1.

drogar a la tropa y poder escapar con mayor facilidad, pero no esperaron a la llegada de la substancia y se enfrentaron con algunos soldados, siendo el comandante militar Gabriel Pérez Ruiz quien sofocó la revuelta¹⁶. Sin embargo no sería éste el último intento. Los encarcelados en las islas protagonizaron varios altercados, algunos de ellos con éxito, pudiendo huir en barca a la costa próxima¹⁷.

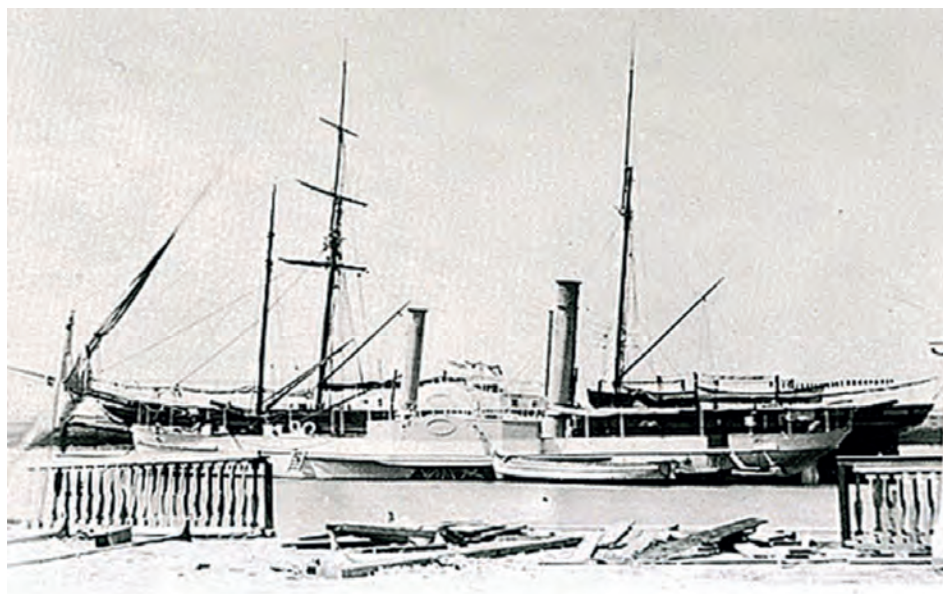


Cuartel de Operarios y Presidio de Chafarinas, finales del siglo XIX. FCOML.

El número de presos fue fluctuando durante la segunda mitad del siglo XIX. A finales de los años 50, el vapor *Vulcano* transportó a 60 confinados para que pasaran a formar parte del personal de trabajo; un año después, 1858, llegaron de Ceuta 50 más. Para 1874 las cifras arrojan un número de presos en Chafarinas de 447, reduciéndose a 136 en 1886 y en 1896 a 175. Dos años después, la guerra de Cuba provocará un ligero ascenso, llegando a existir en la isla 227 presos. En 1885 se estableció que los presos condenados por delitos comunes fueran también enviados a este penal.

¹⁶ ESCALERA, E. (1858). "Provincias". En: *La Iberia* n° 1136, 16 de marzo de 1858; p. 3. S.A. "Interior". En: *La España*, n° 2743, jueves 25 de marzo de 1858; p. 1.

¹⁷ JUANCO (1858). "Noticias Generales". En: *La Época*, n° 2841, 12 de julio de 1858; p. 4.



El vapor Vulcano transportaría en algunas ocasiones a los deportados a las islas.

Los sucesos que acompañaron a los últimos años del siglo XIX en las colonias de Cuba y Filipinas hicieron que varios deportados de estos países pasaran su tiempo de confinamiento en Chafarinas. Éste fue el caso del hijo de Calixto García, que después protagonizaría otra fuga sonada, el también cubano Óscar de los Ríos o Manuel Planas. Los deportados cubanos recibirían el indulto en 1897 y un año después lo harían los 38 deportados filipinos. En 1900 serían puestos en libertad los condenados por el proceso de Montjuich, que además de en Chafarinas cumplían sus penas en Melilla, Alhucemas y Peñón de la Gomera.

Un análisis del Libro de Defunciones de la parroquia de las islas¹⁸ refleja la alta mortalidad que padecieron los condenados. Desde 1894, fecha en la que comienza dicho libro, hasta 1907, del total de los fallecidos (62 personas), 60 eran confinados que estaban allí cumpliendo sus penas. Las causas de las muertes estaban relacionadas con enfermedades respiratorias, disentería, tuberculosis, heridas mortales por arma blanca y en algún caso muerte por asfixia por inmersión en el mar, tratándose de aquellos presos que intentaban huir del penal pero que finalmente morían ahogados.

¹⁸ Agradecimiento a la Vicaría Episcopal de Melilla.

En 1923 se decidió construir un edificio destinado a albergar a militares condenados por diversos delitos, obras que quedarían concluidas el 26 de abril ¹⁹. Los primeros en “alojarse” fueron los excoroneles Arroyo y Ros, el coronel de Intendencia Gallego y el comandante de Ceriñola Larrea. En 1925 fue trasladado el comandante Verdugo, que dio muerte a su mujer, la actriz Concha Robles ²⁰. Pero también estuvieron confinados reputados intelectuales de la época como el catedrático Jiménez de Asúa, el periodista Cossío, Arturo Casanueva o Salvador María Vila, por criticar la política llevada a cabo durante la dictadura de Primo de Rivera, aunque todos ellos alcanzarían el indulto días después. Y los implicados en la revuelta de Jaca de 1931, que fueron 41 suboficiales, sargentos, maestros armeros y músicos, condenados por Consejo de Guerra.



Niños en una de las calles de la isla Isabel II en los años 60.

Un año después de su estancia en la isla de Isabel II, Luis Jiménez de Asúa escribía una larga carta ²¹ donde daba todo tipo de detalles acerca de su vida en el presidio. En su extensa misiva hacía una introducción histórica del archipiélago y a continuación exponía sus impresiones como confinado. Elogiaba la actitud del co-

¹⁹ S.A. “La Campaña de Marruecos”. En: *El Sol*, n° 1782, jueves 26 de abril de 1923; p. 1.

²⁰ S.A. “El Excomandante Verdugo a Chafarinas”. En: *La Voz*, n° 1389, 2 de abril de 1925; p.2.

²¹ JIMÉNEZ DE ASÚA, L. (1927). “Mis prisiones. Chafarinas”. En: *La Gaceta Literaria*, n° 12, 15 de junio de 1927; pp. 1-2.

mandante de la isla y del matrimonio Torres que permitieron que durante su breve estancia casi no recordara su condición de preso si no hubiera sido por las malas condiciones en las que estaba el edificio que los acogió. A continuación describe la isla de Isabel II por menorizadamente, dando buena cuenta del estado ruinoso de sus edificios o de las murallas, de las que afirma “*que parecen erigidas para representar comedias o películas de guerras pretéritas*”. Detalla todas las construcciones existentes, la Comandancia, el hospital, iglesia y pabellones de la Plaza de Armas, el faro, la Torre de la Conquista o “*infeliz remedo de fortaleza*” de la que dice pende una campana que avisa a los vecinos de la llegada de pescado, carne o fruta al puerto y del Paseo de los Tristes, recorrido cada tarde en compañía de Vila para ver el atardecer. Para finalizar su carta, exponía que si el Gobierno no determinaba su importancia desde el punto de vista estratégico y militar, debería fortificarlas y artillarlas correctamente, añadiendo que su coste diario al gobierno ascendía a 5000 pesetas. La comunicación con el exterior les llegaba con la llegada del *Gandía*, que dos días a la semana, miércoles y viernes, lleva el correo y noticias, aunque también se podía hacer uso del telégrafo para comunicarse con la península. Su paso por Chafarinas no tuvo que ser en ningún caso amargo ya que termina su columna con las siguientes palabras: *A mí no me importaría volver a Chafarinas.*



De izquierda a derecha Arturo Casanueva, Luis Jiménez de Asúa y Salvador M. Vila en Melilla antes de salir para su confinamiento en las Chafarinas.



De izquierda a derecha. Comandante Fuentes Cervera; Francisco Oses García, Currito (ambos de pie). Francisco de Cossío; Luis Jiménez de Asúa; Arturo Casanueva (sentados), todos confinados por orden de Primo de Rivera.

Francisco de Cossío también dejó testimonio de su estancia en el presidio de las Chafarinas con el libro *Paris Chafarinas. Cuatro Expatriados-Cuatro Confinados. 1924-1926*²², en el que relata detalladamente su estancia como confinado, su relación con Muley Mustafá Raisuni, que fue bajá de Arcila y que también se encontraba preso, sus impresiones acerca de Curro de quien dice *no siente la necesidad de otro mundo para vivir*. También rememora sus paseos con Jiménez de Asúa y con el cura y las tertulias en compañía del cocinero Zamora.

ABASTECIMIENTO DE VÍVERES

El archipiélago de las islas Chafarinas dependía exclusivamente del exterior para poder abastecerse de víveres, agua o materiales de construcción.

Las primeras quejas por el abastecimiento de agua las encontramos en 1848²³

²² COSSÍO, FRANCISCO DE. (1931). *París- Chafarinas. 4 expatriados-4 confinados. 1924-1926*. Compañía Iberoamericana de Publicaciones, 1931; 192 páginas.

²³ S.A. "Miscelánea". En: *El Diario de Avisos de Madrid*, nº 117, 25 de febrero de 1848; p. 7.

siendo los propios soldados los que lamentaban la carestía que sufrían, repitiéndose estas mismas palabras un año después, a lo que se añadía que debido a un fuerte temporal sufrido en marzo, los víveres escaseaban, teniendo únicamente para comer pan negro de muy mala calidad ²⁴. En 1862 se dispuso que el abastecimiento de agua se hiciera por Málaga, de la noria que había en la playa junto a la pescadería, enviándola a las islas en los aljibes del vapor Riff o en pipas ²⁵. La situación lejos de mejorar seguía agravándose con el paso del tiempo, tal es así que en 1864, tuvo lugar un triste acontecimiento: una lancha procedente de Chafarinas llegó a Melilla pidiendo aceite y carneros ya que en las islas estaban pasando verdaderas calamidades. A los pocos días el vapor *Ceres* les llevó una pipa de aceite proveniente de Málaga y desde Melilla les enviaron cuarenta carneros ²⁶.



De izquierda a derecha, Mustafa Raisuni, Francisco de Cossío, Luis Jiménez de Asúa, Arturo Casanueva (sentados). El Jalifa Al Ial Mohamed Aisa, el farmacéutico militar de Chafarinas Fernando Torres y Salvador María Vila (de pie).

²⁴ S.A. "España. Madrid 20 de marzo". En: *El Genio de la Libertad*, n° 77, 2 de abril de 1849; p. 1.

²⁵ S.A. "Variedades". En: *La Esperanza*, n° 5291, viernes 10 de enero de 1862; p. 3.

²⁶ S.A. "Sección Política". En: *El Clamor Público*, n° 1265; 2 de octubre de 1864; p. 2.

El hecho de que las autoridades de Cabo del Agua impidieran a menudo cualquier contacto comercial con las islas empeoró la situación, ya que incluso establecieron penalizaciones para aquellas embarcaciones que se acercaban al archipiélago con el fin de vender sus productos.

En 1884 aparece un personaje rodeado de un halo de misterio, llamado Saturnino Jiménez, que encandiló a la población con sus planes mercantiles, ya que pretendía convertir a las islas en un centro exportador de artículos a las kábilas más cercanas, sobre todo de aceite y harina españoles. Sin embargo estos primeros intentos fracasaron ya que el gobernador militar no confió en la legalidad de la firma del escribano de guerra²⁷. Empero, sus pretensiones comerciales vuelven a resurgir en 1902 al afirmar él mismo que le había sido cedida la propiedad de la isla del Rey, mediante Real Decreto de 5 de agosto, para establecer un puerto y un depósito de carbón y víveres²⁸, incluso un periódico francés, *Le Siècle*²⁹, se hizo eco de esta noticia. De nuevo esta empresa hizo que la población se ilusionara con nuevos tiempos venideros en los que ya no tendrían que acordarse de la escasez de víveres, aunque todo quedaría en simples propuestas.

En 1906, los habitantes de Chafarinas sufrieron el bloqueo del *Turqui*, un barco marroquí afincado en Saidia que capturaba todas las embarcaciones que conducían víveres a las islas. Dos años más tarde el crecimiento de la población con motivo de las obras que se están realizando en el puerto, determinó que el Ministerio de Estado publicara una nota en la que informaba de las conversaciones entabladas con las autoridades de la kábila de Kebdana con el fin de establecer en Cabo del Agua un depósito de provisiones para abastecer las islas y mitigar en lo posible su carestía.

Es de sobra conocida la riqueza de las islas Chafarinas en cuanto a variedad de las especies que pueblan sus aguas. Durante varios años numerosos barcos provenientes de Málaga, Almería o Valencia pasaron la temporada de pesca del bonito o del boquerón de forma permanente en los caladeros chafarinos, en este sentido hay noticias de que al día podían pescarse hasta 4000 piezas³⁰, llegando a 800 las que pescó un barco en una sola jornada. Tal es así que la Casa Garavilla de

²⁷ S.A. "Las provincias". En: *El Liberal*, n° 1722, 31 de marzo de 1884; p. 1.

²⁸ S.A. "En Chafarinas". En: *El Heraldo de Madrid*, n° 4325, 20 de septiembre de 1902; p. 1.

²⁹ DUBOCHET, L. (1902). "Un nouveau port dans la Méditerranée" En: *Le Siècle*, 19 de septiembre de 1902.

³⁰ S.A. "Desde Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, n° 9766, 16 de agosto de 1916; p. 3.

Bermeo tenía intención en 1909 de establecer una fábrica de conservas de boquerón y una industria de salazón de atún³¹, reiterándose en la prensa lo importante que sería establecer allí un saladero y los beneficios que tendría, pues el atún bajaría de precio y se podría evitar que se echara a perder si entrara un temporal de levante. Se intentó dar más énfasis a esta idea diciendo que había meses en que una sola barquilla llegó a ganar 150 duros para el patrón y 100 para cada marinero³². En 1914 algunos de estos barcos repartieron pescado entre la población, hecho que se repetía con bastante asiduidad y a que al año siguiente hacía lo propio la Compañía Malagueña Muñiz. Algunos de estos barcos eran: Punta Torremolinos, Punta Toro, Doncella, Trole, El Bré o Francisco.



Barcos de pesca en el puerto de Isabel II en los años 70, hoy día existe una prohibición firme para pescar con el fin de proteger los fondos del archipiélago.

Pero la escasez también se notaba en productos no tan de primera necesidad, como podría ser el tabaco. En abril de 1915 los vecinos fumadores afirmaban llevar

³¹ S.A. "Desde Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, n° 2254, 18 de mayo de 1909; p. 1.

³² GRAU DE MEDINA, J. (1921). "Chafarinas y su puerto". En: *El Telegrama del Rif*, n° 3359, 21 de octubre de 1912; p.1.

dos meses sin que la Compañía Arrendataria les llevara mercancía, faltando también sobres, monederos y toda clase de timbres, llegando a decirse en los mentideros que éste había sido el motivo de la dimisión de Jerónimo Martín, representante de dicha compañía en la isla durante los últimos veintitrés años.

En 1917 a los problemas del abastecimiento de agua se suma el incendio del vapor *Sagunto*, encargado de llevar a la isla diversos productos. Para subsanar el problema que se preveía se puso en funcionamiento una máquina destiladora de agua salobre.

Han sido numerosos los barcos que llevaban víveres a las islas, además de encargarse del transporte de personas y materiales. En un principio prestaron servicio las embarcaciones Carmen 2ª, Santísima Trinidad y San José, mientras que por una R. O. de 1858 se estableció que el Espar tano cubriera el servicio entre Melilla y Chafarinas, haciendo dos viajes al mes. El 27 de julio de ese mismo año se contrató el servicio con buque de vapor para dos viajes al mes desde Málaga, primero lo haría el Barcino y después el Rif y el Cer es. En 1865 se estableció que los viajes al mes fueran tres pasando a cargo del vapor San José y San Agustín que hizo el siguiente itinerario: Málaga-Alborán- Melilla- Chafarinas- Melilla- Alborán- Alhucemas- Peñón de Vélez- Málaga. También ejercieron esta labor el Victoria, el Numancia, el Sevilla, el Puerto de Mahón, el Nuevo Mahonés o el Ciudad de Mahón.



Vapor Sevilla abasteciendo de agua a las islas Chafarinas en el año 1909.

QUEJAS POR EL MAL ESTADO DE LAS ISLAS

Desde la ocupación de las islas, las quejas por su mal estado o abandono fueron un tema recurrente en las páginas de los diarios que se preocupaban por la situación.

Así, a los pocos meses de su ocupación se denunció que la tropa estaba a la intemperie y con todo tipo de privaciones, incluyendo las básicas como lo era el agua³³. Posteriormente, en 1890, se afirmó que las pocas construcciones de la isla permanecían prácticamente derruidas, no habían instalado aún el faro, las obras portuarias se encontraban sin cerrar y había quejas sobre la capacidad de los presidiarios encargados de los trabajos, al ser de avanzada edad por lo que “*no sirven allí más que de estorbo*”³⁴. Esta situación lejos de mejorar, empeoró sustancialmente con el paso de los años, sobre todo con el aumento progresivo de la población.

En 1887 llegó una carta a la prensa firmada por Arabi Ben Mustafá, seudónimo de un oficial español, en la que denunciaba la situación de las islas: los paredones aspilleros estaban caídos, las baterías eran casi inservibles por su antigua construcción, la guarnición era escasa a causa de la supresión de hombres, quedando menos de 100 individuos de Infantería y del destacamento de Ingenieros solo había un celador y un maestro aparejador; del parque de artillería decía que estaba prácticamente vacío y lo que quedaba estaba viejo e inservible.

Respecto a las dotaciones de la administración y sanidad afirmaba que únicamente había un sanitario para atender el hospital y el despacho de la botica y dos médicos que tenían que trabajar con un pésimo material y que dependían de Málaga o Madrid para el abastecimiento de medicamentos. Para concluir insistía en la necesidad de construir un faro en Isabel II y del arreglo del aljibe³⁵.

En 1904 se publicó una crónica en la que se detallaba también la situación de las islas, empezando por el barco que transportaba el relevo del Regimiento de Infantería nº 2 de Melilla y familiares y visitantes. Afirmaba que no había dispuesta una hospedería para alojar a estas personas, teniendo que hacerlo en las casas de los vecinos que se ofrecían para este menester y el resto

³³ S.A. “Sección política”. En: *El Clamor público*, 9 de marzo de 1848; p. 2.

³⁴ S.A. “La cuestión de Marruecos”. En: *La Vanguardia*, 31 de julio de 1890; p. 5.

³⁵ BEN MUSTAFÁ, ARABI. (1887). “Las Chafarinas”. En: *El Día*, nº 2725, 4 de diciembre de 1887; p. 2.

tenían que hacerlo en unos malogrados pabellones. Asimismo se quejaba el periodista, trasladando lo que le comunicaban los habitantes, que no existía mercado alguno que pudiera abastecerlos de productos de primera necesidad, culpando de ello a las malas comunicaciones que tenían con los puertos colindantes. De los únicos productos que podían disfrutar eran los que les acercaban de Marruecos, de manera irregular, pero tampoco tenían mucha calidad. Y por último la cuestión del agua, que al igual que del resto de enseres, dependían de su llegada por vía marítima y si en alguna ocasión el buque se retrasaba, los niveles de los aljibes decrecían de forma notable ³⁶. Será habitualmente desde las páginas del diario *El Telegrama del Rif* donde se denuncie la situación de estas islas olvidadas, y en años sucesivos evidenciará en sus páginas el abandono que sufrían por parte del Gobierno que en contadas ocasiones aprobó reformas y obras nuevas.



Construcciones en la isla de Isabel II a principios del siglo XX. Revista Ilustración Española, 1909.

³⁶ VALERIANO (1904). “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, nº 815, 23 de julio de 1904; p. 1.

En 1917 los vecinos volvieron a alzar la voz pues se quejaban que desde la toma de Cabo del Agua, Chafarinas había perdido protagonismo, a lo que había que añadir que la compañía de Infantería fue sustituida por un pequeño destacamento formado por un oficial y treinta hombres a su cargo. Fue retirada igualmente la sección de Artillería y la enfermería había visto cómo paulatinamente fueron disminuyendo los ingresos por lo que muchos facultativos habían sido despedidos. Los comerciantes fueron abandonando el archipiélago por falta de consumidores, siendo por entonces cinco los comercios cerrados. Por mediación del corresponsal hicieron llegar dos posibles soluciones para paliar esta situación: o bien establecer una cárcel civil o intentar llevar a cabo las obras de reformas en los diferentes edificios de las islas que las requirieran y así destinar a tal efecto soldados del cuerpo de Ingenieros, por lo que la isla se vería nuevamente poblada. Pero ninguna propuesta se llegó a materializar.

Desde 1915 hasta 1926 fueron constantes las quejas relativas al mal estado en el que se encontraba el cementerio en la isla del Rey. Abandonado y medio derruido se acometieron las reformas necesarias en todo el recinto y en la capilla e incluso fue ampliado, teniendo lugar su nueva bendición el día 10 de noviembre de 1926 con una solemne homilía³⁷.

Este declive se prolongó hasta los años cincuenta, reflejando una sangría demográfica de familias que se fueron trasladando a Melilla, que se había convertido en una ciudad próspera y llena de posibilidades económicas y de ascenso social. En la postguerra se llevó a cabo una importante actuación sobre las islas, que se denominó en su momento “vivificación”, centrada fundamentalmente en acometer varias obras. Tal vez la más emblemática fue la restauración de la iglesia, terminándose las obras en 1952, haciéndose para la festividad de la Virgen del Carmen una expedición de casi 300 personas desde Melilla a bordo del *Triana*, encabezada por el Tte. Alcalde Francisco Marfil y demás representantes de los estamentos religioso y militar. Su llegada a la isla fue muy bien recibida, estando en el puerto para su desembarco el Comandante Militar de la isla Antonio Varo, Jefe Principal de Correos Juan Casares, el encargado de la estación telegráfica Adolfo Oses, el farista Manuel Oses, junto con el resto de representantes de la

³⁷ CORRESPONSAL. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n.º 9630, 27 de noviembre de 1926; p. 3.

administración civil y militar y vecinos de la isla. Los actos comenzaron con una misa cantada, oficiada por el P. Medinilla y con un coro de seminaristas del Seminario Diocesano de Málaga. Acto seguido se sacó en procesión la imagen de Nuestra Señora del Carmen, recorriendo la plaza de Armas, calle de la Maestranza, Puerta de la Marina y puerto, donde arrojaron al mar dos coronas de laurel. A la vuelta pasaron por la Avenida de la Conquista, calle del General Serrano y Plaza de Armas. A mediodía se descubrió una placa en la que la Plaza de Armas pasaba a denominarse Plaza Teniente General García Valiño, principal impulsor de la revitalización de las islas. Tras el banquete, pronunciaron unas palabras el Administrador de Correos, el Comandante Militar Antonio Varo, el Coronel Jefe del Primer Tercio de la Legión, y el reverendo Padre Medinilla³⁸.

Aparte de las obras de la iglesia, dirigidas por el arquitecto municipal de Melilla, Guillermo García Pascual y el Comandante de Ingenieros Santiago Noreña, también se restauró el cementerio y unos años después, concretamente en 1957, se instaló un grupo electrógeno y las líneas y puntos de luz correspondientes para que todas las instalaciones de la isla tuvieran instalación eléctrica.

Sin embargo los siguientes fueron años de abandono y supresión de servicios, como el del Hospital Militar, el puesto de la Guardia Civil y el cargo del Comandante Militar, éste último tuvo lugar en 1963, pasando en lo sucesivo a ostentar el cargo tenientes, capitanes o alféreces destinados a las islas.

El año 1972 supuso la marcha del último integrante de la familia Oses, Manuel Oses Ruiz, jubilado de su trabajo de encargado del Faro, poniendo fin a cinco generaciones de esta familia tan ligada al nombre de las islas Chafarinas. Dos años más tarde se suprimió un nuevo servicio, el de la Oficina Fusionada de Correos y Telégrafos, siendo su último director Jacinto López Tirado, cerrando definitivamente la Estación de Telégrafos el 18 de febrero de 1978.

Los últimos habitantes civiles fueron Eduardo Pardo García, maestro de palanquero, José Cervino, encargado de los grupos electrógenos y Manuel González Madolell, encargado del puerto, que entre 1981 y 1986 fueron abandonando Chafarinas³⁹.

³⁸ S.A. "Los solemnes actos celebrados el miércoles en Chafarinas con motivo de la inauguración de las primeras obras realizadas para la vivificación de las islas". En: *El Telegrama del Rif*, julio de 1952; pp. 9-10.

³⁹ LÓPEZ TIRADO; *Op.cit.* p. 108.



En 1951 finalizan las obras de restauración de la Iglesia de la Purísima Concepción de Chafarinas y por este motivo se organiza un acto de inauguración del que participa toda la población de las islas. Archivo Central de Melilla, ref. 1580, 1586.



Cuartel de Operarios en ruinas en el año 1947.

ACTIVIDADES LÚDICAS Y SOCIALES

La vida social y lúdica en las islas Chafarinas nos recuerda en muchos aspectos a la de cualquier pueblo español de su tiempo, aunque su carácter insular determinó aspectos que la hacían especialmente singular. En realidad, la población intentaba divertirse o celebrar (tanto en tradiciones religiosas o paganas) con los recursos disponibles por sus gentes.

La fiesta de carnaval era muy celebrada por los vecinos a la vez que constituyó un indicador de la situación de la isla a lo largo de los años. En los primeros años del siglo XX, la práctica totalidad de los habitantes se disfrazaban y organizaban bailes. Así en 1903, el martes de carnaval se celebró con una comparsa de máscaras a iniciativa de la familia Meseguer y posteriormente todos acudieron al baile de disfraces. En 1915 para despedir la festividad, los marinos de la Compañía de Mar prepararon una comparsa que fue muy celebrada por todos los vecinos. Sin embargo en 1917 las informaciones nos hablan de un carnaval muy des-

animado, con pocas personas disfrazadas⁴⁰ evidenciando la crisis por la que pasaba la población. De todos modos, para la despedida de este año y durante el domingo de piñata, una rondalla aragonesa intentó animar las calles de Isabel II, uniéndose a los festejos la oficialidad y marinería del “Álvaro de Bazán”⁴¹.

Buena parte de los bailes y demás espectáculos que se organizaban se hacían en la sociedad *El Recreo*, fundada en 1904 con los siguientes componentes: presidente Sr. Villaplana; tesorero, Sr. León Copete; secretario Sr. Grau; vicepresidente Sr. Acedo y vocales los Sres. González y Celis. Se barajó la posibilidad de emitir acciones a 25 pesetas cada una pero finalmente no se llevó a cabo. Esta sociedad dio cabida al grupo de teatro fundado un año antes bajo la dirección de Gregorio Medina y su primera actuación tuvo lugar el 8 de agosto de 1903 representando las obras *Las señoritas* y *Los incansables*. La programación fue ampliándose con el paso de los meses y se representaron varias obras de teatro, juguetes cómicos y comedias que tenían una gran afluencia de público, llegado incluso desde Melilla o Cabo de Agua pues había personas que hacían el viaje para ver el espectáculo organizado. Para el año 1910 ya disponían de una buena trayectoria y se animaban a representar obras de los hermanos Álvarez Quintero, entre otros. Al finalizar las representaciones se terminaba la velada con un baile. Pero en esta misma sede también se celebraron más actividades, como el concierto ofrecido por el trío Cantont que se encontraba a bordo del “Lázaro” y que por un temporal estuvo atracado en el puerto, la tómbola organizada con fines benéficos el 31 de diciembre de 1914 para ayudar con lo recaudado al pueblo belga, el espectáculo ofrecido en marzo de 1917 por los artistas llegados de Orán María Gabelda y Vicente Juan o el dado en junio del mismo año por el ilusionista José Moya.

No hay que olvidar que durante los temporales, ya fueran de levante o de poniente, arribaban a la isla diversas embarcaciones buscando el abrigo de su puerto, por lo que durante los días que duraba el mal tiempo, la isla aumentaba su población y con ello las opciones de diversión. El protocolo establecido era el siguiente, una vez fondeado el buque pertinente en el puerto o en la rada, la oficialidad bajaba a tierra donde el comandante militar, y buena parte del vecindario curioso, recibía a los recién llegados. Así ocurrió por ejemplo, el 8 de junio de 1857, cuando fondeó el vapor de guerra inglés *Vulture* o cuando en 1912 a

⁴⁰ CORRESPONSAL. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 9953; 22 de febrero de 1917; p. 1.

⁴¹ CORRESPONSAL. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 9963; 4 de marzo de 1917; p. 3.

causa de un fuerte temporal estuvo durante dos días fondeado el *Vicente Puchol*, con numerosos pasajeros a bordo, entre ellos, la famosa adivinadora Señora Mariscal, que ya aprovechó para desplegar sus capacidades.



Los habitantes de Chafarinas celebrando la llegada del siglo XX.



Cuadro artístico de las islas Chafarinas que periódicamente representaba una obra teatral en el Teatro del Casino. El Director era el capitán del Pozo, y el apuntador el capitán García.



Vista de la isla del Congreso desde el crucero Extremadura. Revista Ilustración Española y Americana, 1909.

El 5 de marzo de 1905 los habitantes se quedaron estupefactos cuando vieron ante sus ojos una escuadra rusa, compuesta por cinco barcos de guerra, tres transportes y cuatro carboneros que no tuvieron más remedio que fondear en aguas españolas por sufrir una avería. Pero también lo hicieron barcos franceses, como el crucero *Cosmao* en 1914, el destroyer *Somali* en 1925, los cazatorpederos *Teuriga* y *Bambar* y buena parte de la fuerza naval encargada de la vigilancia de las costas marroquíes en ese mismo año. Uno de los ataques más celebrados fue el del crucero *Metz*, con el que la población civil y militar de Chafarinas mantuvo un estrecho contacto. Así, en noviembre de 1925, su contralmirante Hallier fue recibido por el comandante militar Arsenio Fuentes, quien le obsequió con un banquete en su honor. Por la tarde se celebró un partido de fútbol entre jugadores del buque francés y el equipo de Chafarinas, ganando los primeros por 2 a 1. Al día siguiente, el oficial francés respondió con otro banquete a bordo del crucero para las autoridades españolas, celebraron un nuevo encuentro deportivo y por la noche fueron agasajados con un baile⁴². También hubo partidos de fútbol con la marinería de los

⁴² S.A. "El Almirante Hallier en Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, n° 8736, 17 de noviembre de 1925; p. 1. S.A. "El crucero francés "Metz" en Chafarinas". En: *La Época*, n° 28800, 16 de noviembre de 1925; p. 3.

buques de guerra de bandera francesa *Le Scarpe* y *Lamig*, ganando en esta ocasión el equipo “Español de Chafarinas” por 6 goles a 1⁴³.

La creación del campo de fútbol fue todo un acontecimiento. Se explanó el terreno que había contiguo a la Comandancia Militar e incluso se constituyó un Comité deportivo formado por el oficial de telégrafos, Vela, el doctor en medicina Narciso Fuentes y los señores Cerdera, Giménez Aguirre y Oses, “...y ya se adiestran en el manejo del balón los equipos de fútbol que dentro de poco contendrán en el flamante campo de deportes.”⁴⁴. Con motivo de la festividad de la Purísima Concepción de ese mismo año, patrona de las islas y de Artillería, se celebró una misa de campaña y se bendijo el campo de fútbol, disputando un partido después entre el “Español de Chafarinas” y una “Selección de Infantería”, ganando el primero por 4 a 2⁴⁵.

La iglesia aunque casi acabada en 1860 no fue bendecida hasta el 12 de octubre de 1865 celebrándose hasta entonces las misas en una barraca por no disponer de esta bendición y de los ornamentos precisos para poder oficiar los ritos y cultos propios⁴⁶.

En 1908, celebraron el Domingo de Pascua de Resurrección con una solemne misa a las 10 de la mañana, oficiada por el cura Diego Durán Verdugo y el sacristán Adolfo Oses. Lola Torregrosa tocó el armonium, estando acompañada por Lola Durán y Anita Martínez, que cantaron la Salve y el Ave María. Por la tarde llegó en el *Sevilla* el cura francés Mister Gandoger, catedrático de botánica que se hospedó en la casa del cura párroco⁴⁷.

Desde el principio se oficiaron bautizos, comuniones y bodas, se celebraron misas en honor a la patrona de Chafarinas, Purísima Concepción pero también a todas las patronas de los diferentes cuerpos presentes en las islas, como Santa Bárbara, patrona de Artillería, siendo recordada la festividad de 1912, en la que se celebraron durante dos días diversos actos y festejos. Así el día 3 de diciembre, a las 12 de la mañana hubo un repique de campanas con un posterior almuerzo. El día 4 tuvo lugar la solemne misa de Bordesde a dos voces teniendo

⁴³ FABRA. “Notas Deportivas”. En: *La Correspondencia Militar*, n° 14315, jueves 28 de enero de 1926; p. 5

⁴⁴ PARRAVICHINO. “Unas horas en Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 8717, sábado 24 de octubre de 1925; p. 1.

⁴⁵ S.A. “Últimas noticias de África”. En: *El Siglo Futuro*, n° 5711, miércoles 9 de diciembre de 1925; p. 3.

⁴⁶ S.A. “Actos oficiales”. En: *La España*, n° 5926, viernes 3 de noviembre de 1865; p. 4.

⁴⁷ S.A. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 1924, 25 de abril de 1908; p. 2.

un papel protagonista el armonium y se colocó un cuadro de la santa en el Altar Mayor, adornándose con banderas, proyectiles y fusiles. A las 3 de la tarde comenzaron las actividades lúdicas con diversos juegos, como carreras de sacos, cucañas y hasta un concurso de feos, del que no conocemos el ganador. Seguidamente, se ofreció un almuerzo en la Comandancia de Artillería.



Plaza con la iglesia al fondo durante una procesión. Principios del siglo XX.

En este mismo año, 1912, se ofició también en la iglesia la célebre Misa del Gallo en la noche del 24 de diciembre, a la que acudió buena parte del vecindario. En estas ocasiones tan especiales la iglesia se decoraba profusamente, el Altar Mayor ofrecía un aspecto inmejorable adornado con flores y luces y era normal la actuación del coro, acompañado por el armonium. Durante varios años éste estuvo a cargo de Lola Torregrosa y el coro estuvo compuesto por Eloisa Palenzuela, Lola Durán y Anita, Adela y Paca Martínez.

La solemne fiesta del Corpus Christi también era muy aplaudida en las islas y mención aparte merece la del domingo 29 de mayo de 1921. El acto comenzó el día 26 y para la ocasión se engalanó tanto la iglesia como la plaza para que las 20 niñas y 12 niños pudieran disfrutar del día. Inicialmente se hizo una misa en la que los infantes tomaron la primera comunión y se les ofreció un desayuno en las instalaciones del Casino, formando parte después de la procesión del Santísimo, acompañado de la tropa y del estamento civil y militar. Del

almuerzo disfrutaron nuevamente en el Casino donde el Comandante Militar Arsenio Fuentes dirigió unas palabras a los asistentes y los invitó a acudir a la Comandancia para proseguir la celebración con una merienda ⁴⁸.



Procesión de la Virgen del Carmen bajando por la calle General Serrano, 1915.

Sin embargo, 1912 será recordado por ser el año en que tocó la lotería en Chafarinas con el número 11003, billete comprado por el celador de Correos Juan Fontineros y que repartió entre algunos vecinos. Los agraciados fueron Antonio Gutiérrez, comerciante con 2 pesetas; Antonio Bonilla, comerciante, 2 pesetas; Francisco Quintero, sargento retirado, 1'50 pesetas; Joaquín Hernández, jefe de telégrafos, 3 pesetas; Asunción García, 1'50 pesetas; Dolores Platero, 1'50; Francisco Vidal, sargento de la Compañía de Mar 1 peseta; Francisco Oses, empleado, una peseta; Dionisio Rodríguez, 50 céntimos; Benito Cabrera, 50 céntimos; Rafael Chinchilla, profesor de instrucción primaria, 1 peseta; Juan Fontineros, una peseta ⁴⁹.

⁴⁸ UN MARINO FORASTERO. "Desde Chafarinas. Fiesta Solemne". En: *El Telegrama del Rif*; n° 7369, 29 de mayo de 1921; p. 3.

⁴⁹ CORRESPONSAL. "La lotería en Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, n° 8325, 18 de junio de 1912; p.2.

Coincidiendo con la visita de Francisco Carcaño en 1920, tuvo lugar la inauguración de una fonda y con tal motivo se celebró un banquete para 18 personas, incluyendo la oficialidad del *Silvestre*. La velada estuvo amenizada por la Rondalla y a continuación se abrió el baile en el salón del Casino, donde las muchachas de la isla bailaron con las notas del fox-trot ⁵⁰.

Un hecho destacado y recordado, del que seguro se hicieron decenas de crónicas en las noches posteriores, fue la visita del rey Alfonso XIII el 3 de mayo de 1904. Su llegada estaba prevista para las 7 de la mañana proveniente de Melilla, fondeó entre las islas del Congreso e Isabel II y se acercó a ésta última a bordo de la flota real. En el puerto le recibieron los niños formados en filas mientras le lanzaban flores a su paso y fue vitoreado, mientras la tropa cubría el paseo hasta el arco de entrada a la isla. Estuvo visitando las obras del puerto, conminando a los responsables a terminar con celeridad. También hizo una parada en la Iglesia para rezar durante unos minutos, terminando aquí su visita ya que debía continuar su viaje hasta Ceuta.

Hay otras visitas ilustres que también merecen señalarse. En 1877 les visitó el yate *La Girondelle* cuyo comandante era nada menos que el príncipe Alberto de Mónaco, provenía de Marsella y ya había hecho escala en Argel y Orán ⁵¹.

El 16 de noviembre de 1909 llegó a las islas el infante Carlos a bordo del cañonero *General Concha*⁵²; en julio de 1914 el conde de Romanones pasó un día visitando las instalaciones y el Comandante Militar Interino Fernández Alarcón le agasajó con una comida; el 7 de mayo de 1917 estuvieron el comandante de Sidi Berkane Paul War acompañado del alcalde de París Henrey y su esposa, de paso a Melilla y con destino a la capital francesa⁵³. En octubre de 1921 se escribe⁵⁴ que el príncipe Genaro de Borbón y la oficialidad del buque desembarcaron para visitar la isla de Isabel II y al año siguiente los periódicos relatan que el general Sanjurjo acompañado por los duques de la Victoria, habían llegado a Chafarinas trasladados en un aeroplano.

⁵⁰ CARCAÑO MAS, F. (1921); *Op.cit.*

⁵¹ S.A. "Noticias varias". En: *La Época*, nº 9022, sábado 28 de julio de 1877; p. 1.

⁵² S.A. "Más noticias". En: *La Vanguardia*, 16 de noviembre de 1909; p. 8.

⁵³ S.A. "Desde Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, nº 10027, 7 de mayo de 1917; p.1.

⁵⁴ S.A. "En Chafarinas". En: *La Época*, nº 25517, 11 de octubre de 1921; p.2



Alfonso XIII en su llegada a Melilla, desde donde partiría hacia las islas Chafarinas.



El rey Alfonso XIII saludando a los niños desde una ventanilla del tren en la estación de Segangan, en el viaje de Nador a At-laten. Revista Nuevo Mundo, 1911.

José Morales Mula, llamado *Ostioncito*, fue un famoso torero que paseó su arte por todas las plazas de España, haciéndose eco de ello parte de la prensa española (*ABC*, *El Enano*, *El Toreo* o *La Fiesta Brava*). Nació en las islas el 19 de diciembre de 1883 marchándose a los pocos años. Recibió la alternativa de manos de *Cocherito de Bilbao* en la plaza de Miranda de Ebro y se la confirmó en Madrid *Rafael el Gallo* el 25 de septiembre de 1910. Tras muchas tardes de buen toreo murió en 1939, conservándose una placa en su honor en la plaza de toros de Bilbao.



El famoso torero Ostioncito, nacido en las islas Chafarinas, vestido de luces.

Otras noticias nos llevan hacia otro tipo de actividades, como la realizada en diciembre de 1917 por los niños Narciso Fuentes, hijo del Comandante Militar, y Francisco Hernández, hermano del oficial de Telégrafos, creando un periódico local al que llamaron *Heraldo de Chafarinas*, manuscrito y con una tirada de 30 copias⁵⁵.

⁵⁵ S.A. "Heraldo de Chafarinas"- En: *El Telegrama del Rif*, nº 10212, 2 de diciembre de 1917; p. 1.

SUCESOS QUE ALTERARON LA TRANQUILA VIDA EN LAS ISLAS

A lo largo de estos años algunos sucesos marcaron a la población chafarina, viendo como se alteraba su tranquila existencia. Algunos fueron de naturaleza violenta, como ocurrió en 1857, año en el que se produjo una fatídica incursión de unos ladrones en la isla, con el pretexto de vender víveres, y que se saldó con la muerte de un centinela, resultando herido otro, sin que se les pudiera dar alcance ya que se dieron rápidamente a la fuga⁵⁶.

También la población pudo presenciar un triste acontecimiento, el asesinato de Poncet, súbdito francés que fue herido en Orán y que fue trasladado de inmediato al hospital de Chafarinas aunque no se pudo hacer nada por su vida⁵⁷.

Otros casos están relacionados con accidentes, como el acaecido el 20 de octubre de 1912, en el que resultaron heridos Antonio Oses García, el cabo de la Compañía de Mar Luis Toro, Sebastián Batista y Matías Cerdera. Todos ellos salieron una noche de tormenta a cazar tordos con una lámpara de luz de acetileno defectuosa y al intentar encenderla se produjo una deflagración que hirió en un brazo al primero de ellos. Pretendían que con la luz los tordos se precipitaran hacia ella, quedando aturcidos y pudieran ser cazados más fácilmente⁵⁸. Sin embargo, si algo conmocionó a la población fue el triste fallecimiento de la maestra nacional, Pilar Valero debido a un violento incendio generado en su domicilio en los últimos días de julio de 1927. Esta maestra estuvo desempeñando el cargo desde 1915 y su hermana hacía lo mismo en la escuela de niños. Toda la isla quedó conmocionada tal y como se pudo contemplar en su entierro en el cementerio de la isla del Rey.

El avistamiento de lobos marinos se intensificó desde noviembre de 1916, fecha en la que los pescadores afirmaron haber visto un ejemplar bastante grande y que entorpecía sus labores, ya que en esta época los barcos se acercaban a las aguas de Chafarinas para pescar bonito. Los siguientes avistamientos se sucedieron en julio de 1925 y abril de 1929, que fue cuando se organizó una batida para darle caza. Participaron Adolfo Oses Cerdera, cabo de la Compañía de Mar y Adolfo Oses Ruiz, repartidor de Telégrafos, sobrino e hijo respectivamente de Francisco Oses García, “Currito”.

⁵⁶ S.A. “Noticias Generales”. En: *La Época*, n° 2430, miércoles 18 de febrero de 1857; p. 3.

⁵⁷ S.A. “Asesinato de Mr. Poncet”. En: *La Vanguardia*, domingo 7 de abril de 1901; p. 6.

⁵⁸ S.A. “Explosión en Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 3358, 20 de octubre de 1912; p. 1.

Los adelantos modernos también llegaron a las islas Chafarinas, tal es así que vieron por primera vez un aeroplano el 26 de agosto de 1916, a las ocho de la mañana un ruido ensordecedor despertó a los vecinos dirigiendo sus miradas al Congreso, donde lo vieron sobrevolando la isla⁵⁹. En febrero de 1927 se inauguró el alumbrado con 18 luces capaces de resistir los fuertes temporales de poniente gracias a un nuevo sistema de reverbero. Sin embargo, algunos medios recogen la noticia de la dotación de alumbrado eléctrico tres años antes⁶⁰.

En 1923 llegó a las islas un balandro francés procedente de Orán tripulado por dos soldados desertores de la Legión francesa, uno de nacionalidad alemana y el otro danés. Contaron que estuvieron navegando durante ocho días, estando los tres últimos sin comer ni apenas beber agua hasta que llegaron a Isabel II completamente exhaustos. Desde la isla se pusieron en contacto con las autoridades de Marina de Melilla para que éstas hicieran lo propio con las de Málaga y éstas a su vez con los cónsules correspondientes. Finalmente se determinó que ambos soldados fueran puestos a disposición del cónsul francés en Orán. Pero no fue éste el único desembarco curioso. El hecho se volvió a repetir en febrero de 1929 cuando dos personas arribaron a la isla a bordo de una embarcación tripulada a remo. Se trataba de Noel Georges Braud, marinero de profesión y de nacionalidad francesa, y Marcel Charles Mungot, mecánico oriundo de Suiza. Ambos contaban con 22 años de edad y fueron conducidos a Melilla en el vapor correo “Sagunto”⁶¹.

Muy comentado también fue el hecho acaecido el 23 de mayo de 1918 cuando el buque italiano María Pía fue cañoneado por un submarino alemán en las inmediaciones de las islas ya que los cañonazos se pudieron oír perfectamente. El ataque se cobró la vida de varios marinos, dejando también numerosos heridos y varios desaparecidos. El miedo se desató entre los vecinos que no sabían lo que estaba ocurriendo, igual que pasó en 1936 cuando Melilla fue bombardeada por el cañonero Jaime I, temiendo que fuera igualmente atacada la isla a continuación.

Uno de los protagonistas más destacados de las islas han sido los temporales, recogidos por la prensa desde que España se hiciera con ellas en 1848. De hecho,

⁵⁹ S.A. “Desde Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 9781; 31 de agosto de 1916; p.1.

⁶⁰ FEBUS. (1924). “Luz eléctrica en Chafarinas”. En: *La Voz*, n° 1171, 26 de marzo de 1924; p. 4.

S.A. “Otras noticias”. En: *El Heraldo de Madrid*, n° 11902, 27 de marzo de 1924, p.2.

⁶¹ S.A. “El balandro misterioso que llegó a Chafarinas”. En: *El Telegrama del Rif*, n° 7889, 1 de febrero de 1923; p.1. S.A. “Marruecos”. En: *El Globo*, n° 16077, viernes 2 de febrero de 1923; p. 1. S.A. “Desertores de la Legión Francesa”. En: *La Voz*, n° 811, 1 de febrero de 1923; p. 4.

un año después de su toma, un terrible huracán destrozó puertas y ventanas del cuartel de la batería de la Conquista, llevándose además un falucho y cuatro embarcaciones que estaban fondeadas en el puerto, el incipiente muelle fue arrancado de los cimientos y tres cañones del calibre 24 fueron arrastrados por la fuerza del agua, incluso hablan de que la isla del Rey quedó totalmente sumergida ⁶². También fue referido en los medios el de febrero de 1857 ⁶³ y el de 1914: *las olas atravesaron de un lado a otro la isla del Rey, habiendo abierto una brecha de 130 metros en el dique de unión de las islas de Isabel II y Rey, del recién construido*. Como señaló la prensa, la noche del día 11 de marzo se escuchó un ruido pavoroso y sobre las cinco de la mañana pudieron comprobar que el dique estaba roto, que las piedras no utilizadas y las vagonetas habían sido arrastradas por el mar. En la isla del Congreso se derrumbó parte de la fachada del cuartel, en Isabel II también pasó lo mismo con la fachada del Hospital Militar ⁶⁴. Igualmente fue muy temido el temporal de enero de 1915 y que causó graves desperfectos en varias casas, además de cortar las comunicaciones con Cabo del Agua por la rotura del cable. Este temporal supuso la ruptura definitiva del dique de unión con la isla del Rey. El del año 1917 ocasionó el derrumbamiento de parte de la tapia del cementerio y el de noviembre de 1925 agravó el problema de la vivienda y a que muchas de ellas sufrieron deterioros. Jacinto López Tirado ⁶⁵ también escribe acerca del temporal de abril de 1927, que agrandó considerablemente la brecha del dique, puso en peligro la torreta de hierro de los cables telegráficos del Rey y causó daños en la caseta de amarre.

La llegada de la II República se vivió con el mismo entusiasmo en las islas Chafarinas que en el resto de España y no tardaron en organizarse actos para su celebración. Tal es así que el 25 de agosto de 1931 el partido Unión Republicana de Melilla regaló a la Junta de SerVICIOS Municipales de las islas la bandera tricolor para que ondeara también en esta tierra, lo que acogieron con agradecimiento el comandante militar Fausto Cañavate y todo el elemento civil y militar de la isla ⁶⁶. Pero casi con el mismo entusiasmo respondieron en el año 1936 tras el levantamiento que derrocó el gobierno legítimo de la República. Así lo expone un diario en la tirada del 5 de octubre: *desde este rincón de la Patria... se celebró con gran*

⁶² S.A. "Parte Política". En: *El Herald*, n° 2102, 29 de marzo de 1849; p. 2.

⁶³ S.A. "Crónica de las Provincias". En: *El Clamor Público*, n° 3859, 18 de febrero de 1857; p. 3.

⁶⁴ S.A. "El temporal desde Chafarinas". En: *El Telegrama del Rif*, n° 3838, 15 de marzo de 1914; p. 1.

⁶⁵ LÓPEZ TIRADO, J. *Op.cit.* pp. 76-77.

⁶⁶ S.A. *El Telegrama del Rif*, n° 11073, 25 de agosto de 1931; p. 1.

*entusiasmo el acto de izar la bandera roja y gualda, la bandera española que nunca debió descender del sitio que ocupaba. Teniendo lugar diversos actos de ensalzamiento frente a la Comandancia Militar, donde su ocupante, Camilo Granados pronunció un discurso, terminando la velada con una representación teatral, diversos números cómicos y cánticos, terminando la grata velada cantándose con extraordinario entusiasmo el himno de Falange*⁶⁷.

Después de la marcha de las islas de sus últimos habitantes civiles, se constituyó el Centro de Hijos de Chafarinas, asociación que agrupa a todas aquellas personas nacidas en las islas o que vivieron en ellas durante algún tiempo. Con sede en la ciudad de Melilla, su presidente actualmente es Jacinto López Tirado. Todos los años estas islas son visitadas por integrantes de esta asociación que recuperan durante unas horas la nostalgia de la tierra que les vio nacer y donde desarrollaron una parte importante de sus vidas. La visita al cementerio en la isla del Rey es una parte importante de esta visita, para rendir respeto a todos aquellos que reposan en esta tierra.



El Centro de Hijos de Chafarinas adoptó un escudo como emblema de esta asociación (izquierda). Los Grupos de Fuerzas Regulares también compusieron un escudo para las islas (centro), representado en la bandera capitana que figura en la imagen de la derecha (fotografía de 1986 en la casa de Gobierno de Chafarinas).

⁶⁷ S.A. *El Telegrama del Rif*, nº 12666, 5 de octubre de 1936; p. 1.

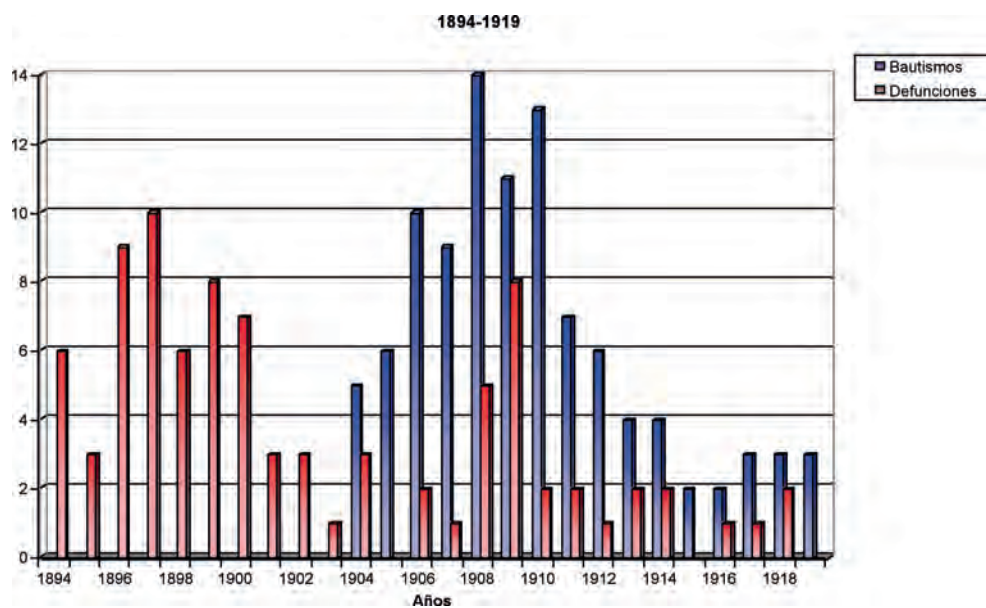


Tabla 1. Comparativa del número de bautizos y de defunciones desde 1894 hasta 1919.
Fuente: Libros parroquiales de la iglesia de la Purísima Concepción de las islas Chafarinas.

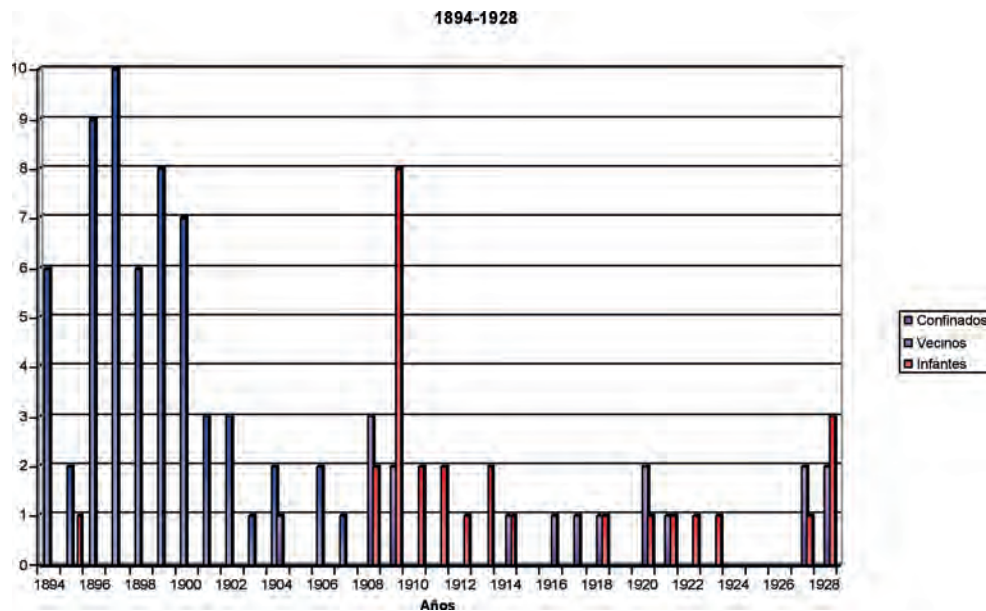


Tabla 2. Comparativa de la población fallecida entre 1894 y 1928.
Fuente: Libros parroquiales de la iglesia de la Purísima Concepción de las islas Chafarinas.

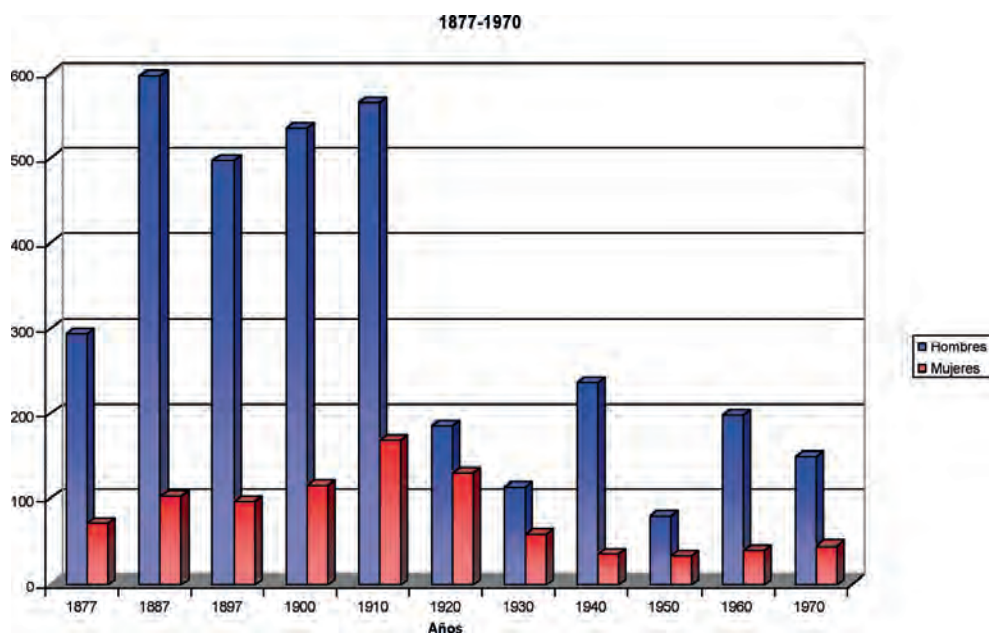


Tabla 3. Evolución de la población entre 1877 y 1970.

Fuente: Francisco Quirós Linares⁶⁸.

⁶⁸ QUIRÓS LINARES, F. (1998). "Los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las Islas Chafarinas". En: *Ería*, nº 45, 1998; pp. 54-66.

LOS DEPORTADOS DE PRIMO DE RIVERA

SANTIAGO DOMÍNGUEZ LLOSÁ
Instituto de Cultura Mediterránea

En mayo de 1926, y por pocos días, las Chafarinas recuperaron su condición de presidio político cuando fueron enviados a las islas en calidad de desterrados, pero sin juicio y proceso previo, cuatro personas que defendían ideas contrarias a las de la Dictadura de Miguel Primo de Rivera.

Estos deportados fueron Luis Jiménez deAsúa, Francisco de Cossío, Arturo Casanueva y Salvador María Vila. Los dos primeros nos dejaron las impresiones de su paso por las islas en sendos libros titulados *Notas de un confinado español y París – Chafarinas*, además de varios artículos en prensa y otras publicaciones ¹.

LOS DEPORTADOS

LUIS JIMÉNEZ DE ASÚA (Madrid 1889 – Buenos Aires 1970).

En el momento de su detención era catedrático de Derecho Penal en la Universidad Central de Madrid (actual Universidad Complutense). A nivel internacional es reconocido como uno de los mayores penalistas españoles, del que se ha dicho que “si por una catástrofe nuclear se perdieran todos los escritos sobre derecho penal pero se salvase el Tratado de Jiménez deAsúa, las generaciones futuras no habrían perdido nada” (Nelson Hungria, penalista brasileño).

Tras su destierro en Chafarinas renunció a su cátedra en protesta por la injerencia de la Dictadura en la Universidad. En 1931 ingresó en el PSOE, perteneciendo al ala moderada, siendo elegido diputado por dicho partido. Presidió

¹ Todo el texto en cursiva está extraído de las obras citadas, cuyas referencias son: JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis (1930). *Notas de un confinado*. Madrid: Ed. Mundo Latino. COSSIO, Francisco de (1932). *París – Chafarinas*. Madrid: Ed. CIAP.

la comisión encargada de redactar la Constitución de la II República Española. Siendo Director del Instituto de Estudios Penales, participó en la redacción del Código Penal de 1932.

Tras las elecciones de febrero de 1936 fue elegido Vicepresidente de las Cortes. Cuando estalló la Guerra Civil fue nombrado embajador de la República en Polonia y Checoslovaquia, encargándose de la adquisición de armas para el Ejército popular.



Luis Jiménez de Asúa en la puerta de su casa en Chafarinas. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Al acabar la guerra se exilió en Argentina, país con el que mantenía estrechos vínculos académicos, impartiendo clases en la Universidad Nacional de La Plata y la del Litoral, dirigiendo asimismo el Instituto de Derecho Penal y Criminología. En 1962 fue nombrado Presidente de la República Española en el exilio, cargo que ostentó hasta su fallecimiento.

En 1926 fue detenido al acudir a la Dirección General de Seguridad a interesarse por la suerte de seis estudiantes que habían sido detenidos el día anterior por protestar por la destitución de Miguel de Unamuno de su Cátedra de Griego y la forma en la que se le había concedido a su sustituto.

FRANCISCO DE COSSÍO Y MARTÍNEZ FORTÚN (Sepúlveda 1887-1973).

Cursó estudios de Derecho en la facultad de Valladolid, pero enseguida se inclinó por la actividad literaria escribiendo una pequeña obra teatral y luego varias novelas: como *La casa de los linajes*, y dos narraciones de aventuras: *El estilete de oro* y *El club de los 90*. Luego le seguirían otras novelas, como *Las experiencias del doctor Henson*, *El Caballero de Castilnuovo* y *La Rueda*. En periodismo, muy pronto inició la colaboración en el diario *El Norte de Castilla*.



De derecha a izquierda: Francisco de Cossío, Raisuni, Jiménez de Asúa y Salvador María Vila en las islas. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Tras su paso por Chafarinas, se marchó a París, donde mantuvo estrecha relación con personajes de la talla de Ortega y Gasset, Unamuno y el pretendiente carlista a la corona, Jaime de Borbón. Regresó de su exilio al finalizar la Dictadura, regresando a Madrid donde presidió la Federación de Empresas Periodísticas de España. Fue director de *El Norte de Castilla* tras la proclamación de la II República. Durante la Guerra Civil, fue corresponsal en varios frentes, pu-

blicando las obras *Hacia una Nueva España* y *Guerra de Salvación*, recopilación de sus crónicas en el periódico. Su obra más conocida es *Manolo*, elegía a su hijo menor, muerto en combate. También fue autor de *Clara*, *Taxímetro*, *Elvira Coloma o al morir un siglo*, *Aurora y los hombres* y *Cincuenta años*. En 1959 publicó *Confesiones*.

Fue deportado a Chafarinas por haber salido en defensa del líder de su partido, Santiago Alba, entonces exiliado en París con un artículo que había sido publicado un año antes en el diario argentino *La Razón*.

ARTURO CASANUEVA GONZÁLEZ (Santander, 1894 – 1936).

Abogado y poeta santanderino, se sintió atraído desde muy joven por la aventura, siendo uno de los primeros que se alistaron en la Legión española, experiencia que plasmó en su libro *La ruta aventurera de la cuarta salida*.



Casanueva leyendo en la ventana de su habitación en las islas Chafarinas. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Después de su paso por Chafarinas, participó en un crucero por el Mediterráneo con renombrados personajes de la época, como el Conde de Güell, el Marqués de Valdeiglesias y Perico Chicote, entre otros, publicando una serie de reportajes que serían reunidos en el libro *Crucero a Oriente*.

Hombre de ideas republicanas, como abogado se dedicó principalmente a la defensa de obreros en los conflictos laborales que se dieron en los años de la República, así como tras la sublevación de octubre de 1934.

En la Guerra Civil, participó en la defensa de unos oficiales de la Armada cuyo buque, un pesquero transformado en patrullero por los sublevados, se pasó a las filas republicanas siendo detenidos. Pese a sus esfuerzos por evitar la condena, los dos oficiales fueron fusilados. La Marina nacionalista bombardeó la ciudad, y en represalia al haber sido Arturo Casanueva uno de los defensores de los marinos, fue asesinado en la carretera del faro por milicianos.



Arturo Casanueva en la puerta de su casa en las Chafarinas y en uno de las embarcaciones para trasladarse entre las islas. Fotografías de Enrique Gutiérrez.

De nuevo, el motivo de haber sido enviado como deportado a Chafarinas es claramente injusto. Se le acusó de haber dirigido un telegrama de felicitación por la actitud de protesta del líder del partido conservador, José Sánchez Guerra, por la suspensión del periódico *La Época* expresada en una carta. Curiosamente se deporta a quien solo envió ese telegrama de felicitación, y no a quien había realizado la protesta.

SALVADOR MARÍA VILA HERNÁNDEZ (Salamanca 1904 – Viznar 1936).

Salvador M. Vila Hernández es una de las figuras más relevantes de la vida intelectual española, de los años veinte y treinta del siglo XX. Se relacionó con personajes de la talla de Miguel de Unamuno, Wenceslao Roces o Manuel de Falla. Estudió simultáneamente las carreras de Filosofía y Letras y Derecho en la Universidad de Salamanca entre 1920 y 1924, siendo alumno de Miguel de Unamuno, del que siempre se consideró su discípulo. Tras obtener ambas licenciaturas se trasladó a Madrid para seguir con los estudios de doctorado.

A su regreso de las islas Chafarinas, continuó con su doctorado, obteniendo el Premio Extraordinario de Grado de Doctor en 1928, marchando a continuación a Berlín a ampliar sus estudios. A su vuelta a España, continuó su carrera docente como catedrático de Literatura española en Baeza y posteriormente en la Universidad de Madrid.

En 1933 obtuvo la cátedra de Cultura Árabe e Instituciones Musulmanas de la Universidad de Granada, lugar donde desarrolló el resto de su labor docente. En 1935 fue nombrado Director de la Escuela de Estudios Árabes de Granada, dependiente de la Facultad de Filosofía y Letras. El 22 de abril de 1936 fue nombrado Rector de la Universidad de Granada, aunque su mandato fue complicado al anularse la convocatoria de los exámenes de junio por las algaradas de los estudiantes.

El 18 de julio le sorprendió de vacaciones en Salamanca. El 24 de julio fue desposeído de su cargo de Rector. El 7 de octubre fue detenido siendo trasladado a Granada. El 22 de octubre fue asesinado, junto a otras 28 personas en el Barranco de Viznar y arrojado su cuerpo a una fosa. Pese a ser una persona de sólidos principios democráticos, no tenía adscripción política alguna en el momento de su detención y posterior asesinato. Algunos autores han relacionado su muerte con la actitud de Miguel de Unamuno ante la sublevación militar que pasó del apoyo al mayor desencanto.

El motivo de haber sido desterrado a Chafarinas fue el haber increpado, junto a otros compañeros, ante el Ministerio de Instrucción Pública, a un miembro del Tribunal que había concedido la cátedra de la que había sido desposeído Unamuno. Era uno de los seis estudiantes por los que se interesaba Luis Jiménez de Asúa cuando fue asimismo detenido. Los otros cinco estudiantes fueron encarcelados por 15 días, pero solo él fue desterrado a las islas.



*A la derecha Salvador M^a Vila junto a Jiménez de Asúa y Francisco de Cossío en la isla del Congreso.
Fotografía de Enrique Gutiérrez.*

Viendo la biografía de estos cuatro personajes, hay que destacar la arbitrariedad de la Dictadura a la hora de imponer un castigo a todas luces desmesurado e ilegal, al no haber sido dictado por ningún órgano judicial.

DESCRIPCIÓN DE LAS ISLAS

Ambos autores describen las islas de manera par ecida. Para Jiménez de Asúa, *las islas son tres, y los expedicionarios al mando de Serrano las dieron denominaciones extrañas, que no pueden menos que sor prendernos hoy por la rara armonía entre el nombre y el destino de dos de ellas . La más occidental es la ma yor del archipiélago (un kilómetro de longitud por quinientos metros de anchura) y la más elevada (ciento treinta y*

cinco metros). Su perfil es gracioso cuando destaca contra el verde azulado del mar y el azul intenso del cielo. Los padrinos de la isla la llamaron del Congreso y, haciendo honor a su nombre, está deshabitada. La más pequeña ocupa la posición más oriental, y solo tiene seis hectáreas, elevándose sobre las aguas, en la cota máxima, treinta y cuatro metros. Fue bautizada con la denominación del Rey. Nadie habita en ella y solo los muertos la han colonizado: en un terreno de la costa, que el mar lame, está el cementerio del archipiélago.

La “Isla de Isabel II” se halla en medio de las otras dos. Es llana y arredondeada, con un perímetro de dos kilómetros, y una altura, en su porción máxima, de cuarenta metros por cima del mar. (...) Esta isla es la única poblada de las tres.



Algunos de los deportados fueron cautivados por la luz de amaneceres y ocasos que suelen darse en las islas. Fuente: Peñuela.

Cossío las describe cuando llega a bordo del “Gandía”: Fija mi vista en ellas, no llego a saber si soy yo el que avanzo o si son las islas las que se aproximan a mí. (...) La solitaria roca del Congreso, que ya avanza hacia nosotros de un modo decidido, cubre a las otras dos. Más a poco empiezan a surgir tras ella la de Isabel II y la del Rey. Esta es la más pequeña de todas, y en ella se descubren unas tapias blanquísimas, de huerto o palomar andaluz: es el cementerio. La de Isabel II es la única habitada, y desde el barco, se nos ofrece como un promontorio de roca áspero y seco, limpio de vegetación, cercado por una breve muralla que da a la isla el único perfil militar.



Caída del sol detrás de la isla del Congreso, vista desde el cementerio situado en la isla del Rey. Fuente: Peñuela.

Una vez en tierra hacen una descripción de las islas. Cossío, que llegó a las islas unos días antes que sus compañeros, la recorrió a la mañana siguiente a su llegada. Lo primero que le llamó la atención fue la luz. *Al pisar la calle he de entornar los ojos para que no me ciegue la luz.* Su alojamiento estaba en la calle principal, casi la única de la isla para él: *Va cuenta arriba, desde la Comandancia Militar hasta la plaza, y encontramos en ella el hospital, el Telégrafo y una taberna con una mesa de billar (...)* Subo hasta la plaza. *Ya no hay en la isla sino un punto más alto: la torre de la Conquista. Un fortín en ruinas con unos cañones desmontados. Aquí, en la plaza, cerrada en uno de sus lados por la Iglesia y abierta en otro lado al mar, comienza a percibirse el sentido de la isla y el valor de las palabras españolas aislado y aislamiento. El agua nos cerca y aprisiona, inmovilizándonos para toda aventura (...)* Se puede dar la vuelta completa a la isla por un paseo que se llama de los tristes.

Asúa da otros detalles curiosos en su descripción: *Unas murallas, de endeble fábrica, que parecen erigidas para representar comedias o películas de guerras pretéritas, encierran un sector de la ciudad, en la que se penetra, desde el embarcadero, por feísima puerta, en cuya cornisa está inscrito el nombre de Isabel II (...)* Se asciende por un polvoriento camino de suave pendiente, y a la derecha se halla el edificio de la Comandancia -el único de

apariencia confortable-, con un pequeño jardín al frente, provisto del solo árbol que decoró la isla. De allí parte la calle más importante y larga del poblado, dejando a la izquierda de su entrada el Hospital Militar (...) La calleja desemboca en la Plaza de Armas, donde está la Iglesia y los pabellones que moramos y desde la que se percibe un panorama de espléndido horizonte marino, cerrado al frente por las costas de cabo de Agua y por los montes de la zona francesa, y cortado a la derecha por el gran promontorio de la isla del Congreso. La parte opuesta al embarcadero es la más montuosa, y sobre ella está el faro, que por las noches manchaba periódicamente con su luz lechosa las paredes de nuestro pabellón (...) Poco después el explorador halla la “Torre de la Conquista”, infeliz remedo de fortaleza, con un muro circundante y cinco cañones de venerable época. Cuatro yacen por los suelos, caídos de sus cureñas; el otro se mantiene aún erecto sobre sus piernas de bronce. Pero en él todo es falso prestigio, y si se le inspecciona se encuentra ocupada su boca inofensiva por un gran corcho que le taponó como una botella vacía. En lo bajo de la isla, brindando al muelle una ficticia defensa, hay otro cañón de tan rancio abolengo como sus hermanas, atacado con corcho de nodo igualmente cómico e irreverente.

La isla tiene un camino que encinta sus costas y que Vila y yo recorremos todas las tardes, enemigos de encerrarnos en las casas en tertulias y juegos de naipes, como nuestros camaradas. El sendero circular se denomina “Paseo de los Tristes”, y al morir la tarde nos ofrecía paisajes de incomparable transparencia y de rojas gamas encendidas por la agonía del sol.



Calle principal donde se encontraba el hospital militar, tal y como lo describe Asúa. ACM.



El mismo edificio en 2008.

EL DESTIERRO EN LAS ISLAS

Leyendo las obras citadas, veremos que el destierro de estos cuatro deportados fue más parecido a unas vacaciones que a un castigo. Los desterrados pasaban su tiempo entre tertulias, paseos y lecturas. Quien mejor describe las vivencias de estos desterrados en las islas es Jiménez de Asúa, quien traza un retrato de cada uno de ellos, que junto a los que realiza Cossío nos dan el cuadro general de cómo fue la estancia de estos cuatro desterrados en las islas y otros personajes que les acompañaron.

Así, de Cossío, afirma que en las islas asumió la *actitud informativa*, siendo el *corresponsal sagaz de confinamiento*. Mantuvo una especial relación con Asúa, pasando muchas horas nocturnas paseando por las islas: *Conversábamos bajo, ungidos de esperanza, firmes en la esperanza de la venida de mejores días, olvidados de nosotros mismos y hasta de los familiares de la Península, para no pensar más que en España, sojuzgada por una Dictadura de opereta.*



De arriba abajo Cossío, Vila y Asúa, en primer plano el comandante militar Arsenio de Fuentes Cervera, en la isla del Congreso. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Además, Cossío ejerció de periodista, entrevistando a personajes como Curro Oses, y enviando crónicas a distintos periódicos, incluidos algunos en el diario inglés *The Manchester Guardian* una vez liberados del confinamiento. Por eso afirma Asúa que Cossío quiso ser en Chafarinas ante todo, *periodista*.

El segundo personaje descrito por Asúa es Arturo Casanueva. Quizás el personaje más pintoresco de la expedición. Como “*loco magnífico*” lo califica, destacando de sí Cossío, como ya se ha señalado, mantuvo la actitud informativa, la de Casanueva fue la *actitud jurídica*. Y esta actitud la expresó con “*Reclamaciones en Málaga por vía forense; reclamaciones por ruta policiaca; reclamaciones con objeto reparador; denuncias al Rey, cartas informativas del desafuero hasta a organismos internacionales. Actividad, actividad. Y actividad. Pero siempre con fórmulas jurídicas.*”

Describe Cossio la llegada de Casanueva a las islas: *abogado y escritor, envuelto en un capote militar de la legión, con una Kodak en la mano y una máquina de escribir en la otra.*

En Chafarinas mostró su *ingenio extraordinario y las divertidas extravagancias de su carácter*. Extravagancias que pasaban por su a tuendo, combinando su gorro y capote legionario con babuchas. Ante la plaga de mosquitos que asolaba las islas, adquirió la única mosquitera disponible, de un azul intenso, lo que hizo preguntarse a Cossío, al contemplar la habitación de Casanueva: *Pero, ¿esta es la cama de un legionario o el lecho de Sor Concepción?* Trabajó amistad con otro deportado, Mustafa Raisuni, el cual le prometió regalarle una *esclava mora, de edad núbil y nombre “Guarda”*, pero una vez recuperada la libertad, Casanueva *adquirió la cordura suficiente para comprender las dificultades de presentarse en un pueblo europeo con una esclava al lado.*

Termina Asúa su retrato diciendo: *Arturo Casanueva fue la alegría de la isla. Corazón noble y generoso, se hizo querer de todos y su popularidad en Chafarinas habrá engendrado la leyenda del ex legionario deportado, que acaso Curro, el patriarca de aquellos peñascos, cuente a sus nietos en las quietas noches de los estíos.*

El tercer exiliado retratado por Asúa fue Salvador María Vila, descrito así: *Veintidós años mozos. Joven y estudiante. La actitud de Vila fue en todo momento asimiladora, como corresponde a una conciencia que se gesta.*

En las islas fue apodado como el “Rada de la expedición”, en clara referencia a Pablo Rada, uno de los integrantes del vuelo del “Plus Ultra”. Su juventud hizo que fuera prácticamente “adoptado” por los habitantes de las islas: *Cuidábamos de él como de un hijo: cuando iba al baño estábamos inquietos temiendo que el mar, tan amado por el bisono, nos lo arrebatara. Cada hora acrecía su experiencia. Como una esponja de avideces asimilaba el paisaje, las ondas del agua, los colores del cielo, el horizonte terrestre. Deseaba perforar las brumas y hacer de cada ojo un cañalejo de alcance infinito. Su juventud fue en él una ventaja. El comandante le ha dado la mejor celda, la mejor cama, la mejor mesa, el mejor quinqué... Los amigos le escriben entusiasmados y le mandan dinero; le llegan también cartas femeninas... Vila se ha hecho en pocas horas un héroe popular.*

Fue quien más disfrutó de la estancia en la isla, diciendo: *Quiero recorrer todos los días la isla para que Chafarinas entre en mí*². Dice Cossío: *Vila, por su gusto,*

² Quizás estemos ante un claro ejemplo de lo que Lawrence Durrell describió como “islomanía”, “una dolencia del espíritu, que afecta a personas a quienes las islas les resultan irresistibles. El simple conocimiento de que se encuentran en una isla, en un pequeño mundo rodeado por el mar, las llena de una indescriptible embriaguez”. (Lawrence Durrell. Reflexiones sobre una Venus marina. Viaje a Rodas).

estaría deportado toda la vida (...) Vila va de una parte a otra en mangas de camisa, con la chaqueta al brazo y parece que anda sobre la punta de los pies. Cuando llegó el indulto, Vila sintió el desencanto de quien despierta de un ensueño.



Como lo describe Cossío, el ex legionario deportado Arturo Casanueva. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Compartía destierro con ellos Mustafa Raisuni, descrito por Asúa *su rostro enigmático, su pausado andar, el tono sereno de su voz, denuncian en el moro confinado al representante de la actitud resignada y fatalista.*

Sobrino del célebre Raisuni, uno de los líderes de la resistencia al Protectorado, era un acaudalado comerciante de Arcila, ciudad de la que fue Bajá. Se

encontraba preso en Chafarinas por unas vagas acusaciones de traición. Residía en las islas acompañado de un sir viente. El 12 de mayo, a los pocos días de la llegada de los cuatro confinados, los invitó a una pantagruélica comida compuesta de numerosos platos, justo el mismo día en el que Arturo Casanueva había presentado una queja por estar padeciendo lo que él calificaba de *hambre oficial*, ya que la comida la debían pagar de su bolsillo pese a estar desterados forzosos.



Raisuni con su sirviente en la isla del Congreso mientras los demás habían desembarcado para levantar un monumento a Unamuno en aquella isla. Fotografía de Enrique Gutiérrez.

Tanto Asúa como Cossío lo describen como hombre pausado, tranquilo, que achacaba su encierro a que *Gobierno estar Gobierno*... Solo perdió esa flemática actitud el día en el que aAsúa, Cossío, Casanueva y Vila se les comunicó el indulto, ya que él se creía comprendido en el mismo.

Mientras estuvieron en las islas, los confinados fueron alojados en distintas

edificaciones. Así, Cossío tuvo como residencia la primera casa a par tir de la Comandancia militar en la calle del General Serano, alojamiento que compartía con el comandante Verdugo, condenado por haber asesinado a su mujer. Jiménez de Asúa y Casanueva compartieron casa en la Plaza de la Iglesia, y muy cerca, en la casa del cura fue alojado Salvador María Vila.



La iglesia situada en la plaza de Isabel II en una imagen de 1968.

Coinciden Asúa y Cossío en la descripción y agradecimientos al Comandante Militar de las islas, Arsenio de Fuentes Cer vera. *Un levantino que en su mocedad fue per iodista, es un hombre de mediana estatura, ojos muy expresivos y una movilidad extraordinaria, diremos que es el prototipo de hombre simpático, optimista y servicial*, dice de él el segundo de los autores. Se esforzó en hacer lo más cómoda y llevadera la estancia de estos cuatro deportados en las islas. Por ello, una vez vueltos a la península, le hicieron llegar, con el deseo de que fuera colocada en la Comandancia una sencilla lápida de mármol con esta inscripción: *A don Arsenio Fuentes. El buen comandante. Homenaje de gratitud de los deportados políticos. Asúa, Casanueva,*

Cossío, Vila. Destaca Asúa el buen humor del Comandante Militar *Desde que aparecía de mañana en nuestras habitaciones, con su camisa amarilla y su fusta nerviosamente manejada, un aire de optimismo nos poseía. “¿No hay noticias?, - exclamaba, sonriente -. Buena señal. Nada quieren decir hasta que decreten el indulto de ustedes.” – “¿Dicen que ha respondido el Presidente al documento del Ateneo? Señal inmejorable. Preocupan ustedes al Gobierno y pronto tendrá que resolver”.*

Lo dos autores omiten el nombre, pero destacan la figura del cura de Chafarinas. Lo describe Asúa: *Otra figura sobremano interesante era el cura que cumplía su menester religioso en Chafarinas, indirectamente deportado por motivos que no me compete inquirir. Juventud exuberante, mal avenida con los hábitos, padecía la nostalgia de lugares más poblados, y unas veces dejaba correr su vena esperanzada y otras sus agrios momentos desbordan en sarcasmos o en choques con el ambiente. Una tarde, mitad en broma mitad en veras, Casanueva le amenazó con una de sus babuchas. La serenidad de Cossío cortó el incidente. Aguardaba los correos ansiosos, y como el anhelado perdón del obispo no arribaba, sufría alteraciones nerviosas y ataques de ira. Por su parte Cossío dice: En Chafarinas hay dos formidables trasnochadores: el cura y el funcionario de Correos. Cuando todos nos hemos recogido, ellos pasean hasta la madrugada por los acantilados (...) Para el cura no hay sino una cosa intangible: el dogma. Es un hombre irritable, susceptible y agresivo. No puede jugar al tresillo porque el perder le produce un disgusto de varias horas. En todos los correos espera una carta con el perdón. El Vicario no le escribe, y cuando le escribe es para recargar la pena. Después del correo se encierra el cura en su casa rechinando los dientes.*

Las comidas las hacían en la fonda del Sr Zamora, en la Plaza de la Iglesia, donde compartían mesa con algunos funcionarios civiles y oficiales de la guarnición. Ninguno de los exiliados se quejó de la comida. Dice Cossío *Comemos en la casa del cocinero del hospital, y nos acompañan en la mesa el cura de Chafarinas, el practicante del Hospital, personaje mudo a quien no hemos podido oír ni una sola palabra; un teniente de Intendencia, gallego, enfermo por la doble nostalgia de su país y de una novia lejana, y uno de los telegrafistas, hombre que no interviene sino en los momentos graves y, por lo general, para agravarlos más. Casanueva y el cura discuten largamente. A los pocos días averiguamos que el cura es un exaltado. ¿Pero, en realidad, hay alguna persona en la isla que no lo sea?*

Por su parte, Jiménez de Asúa, dice de él *Zamora fue nuestro hostelero. En un edificio fronterizo al que ocupábamos Casanueva y yo, había instalado una especie de fonda, donde hacían sus colaciones los pocos empleados del islote (el oficial de Correos, el de*

Telégrafos) y algunos oficiales de la exigua guarnición. Nos alimentaba sana y simplemente, con pulcritud y agrado. Su blanca chaquetilla y el nítido mantel en un lujo en nuestra sobria existencia de exiliados. Con frecuencia la mesa se enriquecía con obsequios de fiambré y platos de postre, venidos de Melilla por encargo del comandante.



Los cuatro confinados en la fonda del señor Zamora. De izquierda a derecha: Arturo Casanueva, Zamora (detrás), Francisco de Cossío, farmacéutico (detrás), Jiménez de Asúa, niño y Salvador María Vila.

Fotografía de Enrique Gutiérrez.

En Chafarinas hay un espectador admirable: el Sr. Zamora, nuestro cocinero. El Sr. Zamora, en una esquina del comedor, con su chaqueta blanca, atiende el servicio siempre sonriendo y siempre ajeno a nuestra conversación. Es un contemplador admirable y de un delicioso eclecticismo. Para él todas las ideas son respetables, y todas, igualmente, merecen una sonrisa. En este diario no conseguí saber si el señor Zamora tenía algunas convicciones. ¡Inolvidables comidas del señor Zamora, con mucha conversación, y con absoluta libertad de pensamiento!

No se olvidan tampoco de la familia de Chafarinas por antonomasia: la de Curro, la familia Oses. Curro es el primer poblador de la isla. Nadie conoce el mar, de Melilla a Cabo de Agua, como él, y nadie conoce tampoco la historia de las islas de un modo tan perfecto. Toda la familia de Curro vive en Chafarinas, y él no siente la necesidad de otro mundo para vivir (...) Curro ha vivido siempre entre militares y es antimilitarista.

En una ocasión salvó a unos náufragos, exponiendo su vida, y la recompensa la otorgó el Gobierno al Comandante Militar (...) Todo lo que ha pasado en Chafarinas desde su ocupación lo sabe Curro, y, además, en todos los sucesos, de modo más o menos directo, ha intervenido como actor.

Su taberna del puerto tiene una terraza con una cubierta de madera. Es como el puente de un barco en el que Curro, el capitán, pasa la vida contemplando el mar y arreglando sus artes de pescador (Cossío).

La familia de Curro es la única que habita en Chafarinas de manera constante. Curro es el tipo de pescador nato. Curro es, además, la historia y la leyenda del islote (...) ha salvado él solo a 68 personas y no cuenta otros 34 moros extaídos de las olas porque le auxiliaron algunos camaradas en la empresa heroica (Asúa).

EL HOMENAJE A UNAMUNO



Monumento a Unamuno erigido en la isla del Congreso.

Ya hemos visto que fue el apoyo a Unamuno lo que llevó a Chafarinas a Luis Jiménez de Asúa y a Salvador María Vila, al que se adhirieron en las islas los

otros dos confinados. Así, apenas llegados a las islas, le enviaron un mensaje de apoyo con una carta que decía:

“Maestro,

Cuatro hombres - que solo exhiben este título por usted exaltado- quieren enviarle, desde la isla en la que están “confinados” su adhesión y la certidumbre de que su austero proceder ha sido para nosotros ejemplar.

No nos quejamos del desafuero. Ni el periodista, ni el abogado, ni el estudiante, ni el catedrático que hoy le escriben han experimentado nuevos dolores al abandonar las costas de España envilecida e indiferente. Acaso porque ese dolor por la patria querida y maltrecha estaba colmado y rebosante.

Al contrario. Estos cuatro hombres se han sentido tales al pisar las rocas de esta isla. Hoy se saben cumplidores de su deber. Hasta ahora vivieron en su país con sonrojo aumentado por la actitud de usted, solitaria y magnífica.

Quienes vivían en España una existencia intervenida y coaccionada, amordazados por una tiranía abyecta y bufa, parecen haber recobrado la libertad al ser deportados. Y si vuelven a su patria, no será con intimidación y arrepentimiento, sino con más vehementes ansias de lucha y con renovados proyectos.

Maestro, esos cuatro confinados piensan un día escalar la despoblada isla Congreso y apilar con sus manos piedras y tierra. Con ellas quieren elevar un pequeño obelisco en que grabarán toscamente el nombre de usted, que recuerdan cada día con superlativa admiración.

Para ofrendárselo le escriben ahora estos cuatro discípulos, que aprovecharon de su maestro la excelsa lección de dignidad”.

Y la promesa fue cumplida, y uno de los últimos días de su estancia en las islas, cruzaron a la isla del Congreso, y “en un alto, abrigado de vientos por crestas más empinadas, hicimos un hoyo profundo. En una caja³ encerramos un breve trozo de papel con el nombre esclarecido de Unamuno y en homenaje de seguidor es pusimos nuestros apellidos. Una tea resguardaba el envoltorio, para preservarle de la humedad terrestre. Y sobre el hueco relleno de arena apisonada apilamos piedras voluminosas. Una, de aspecto piramidal, coronó el monumento. Poco diestros en el tallado, no logramos herir la dura materia con los toscos remedos de buril que estaban a nuestro alcance. Tras de plurales y

³ Fue en un tubo de aspirinas, como cuenta Francisco de Cossío en su libro.

frustrados ensayos, hubimos de renunciar — no sin dolor — a que quedase grabado el nombre del maestro. La prestancia moral del conmemorado dio al modesto obelisco proporciones insospechadas. El humilde montón de piedras parece, en la fotografía obtenida por nosotros, obra de dimensiones grandiosas”.



Isla del Congreso, lugar destinado para erigir el monumento a Unamuno. Esta cara de la isla es la primera imagen que se observa a la llegada al archipiélago y, así sería para todos los deportados que llegaban por primera vez.

EL FIN DEL DESTIERRO

El 17 de mayo de 1926, y con motivo de ser el cumpleaños del rey, y por expreso deseo de Su Majestad fueron indultados los cuatro deportados, aunque Jiménez de Asúa achaca el perdón a *la densidad y el volumen de las protestas desencadenadas en España y, sobre todo, en América*. Siguiendo los cauces burocráticos de rigor, esta real orden fue comunicada por el Comandante General de Melilla al Comandante Militar de Chafarinas el 18 de mayo, y a su vez transmitida por éste a los interesados el día 19. Lo cuenta Cossío en su libro: *La primera noticia del regreso nos llega en casa de Torres*⁴. El Comandante empieza enseguida a poner telegamas

⁴ El Sr. Torres era el farmacéutico del Hospital. Junto a su esposa fue uno de los anfitriones de los deportados que se reunían en su casa en animadas tertulias.

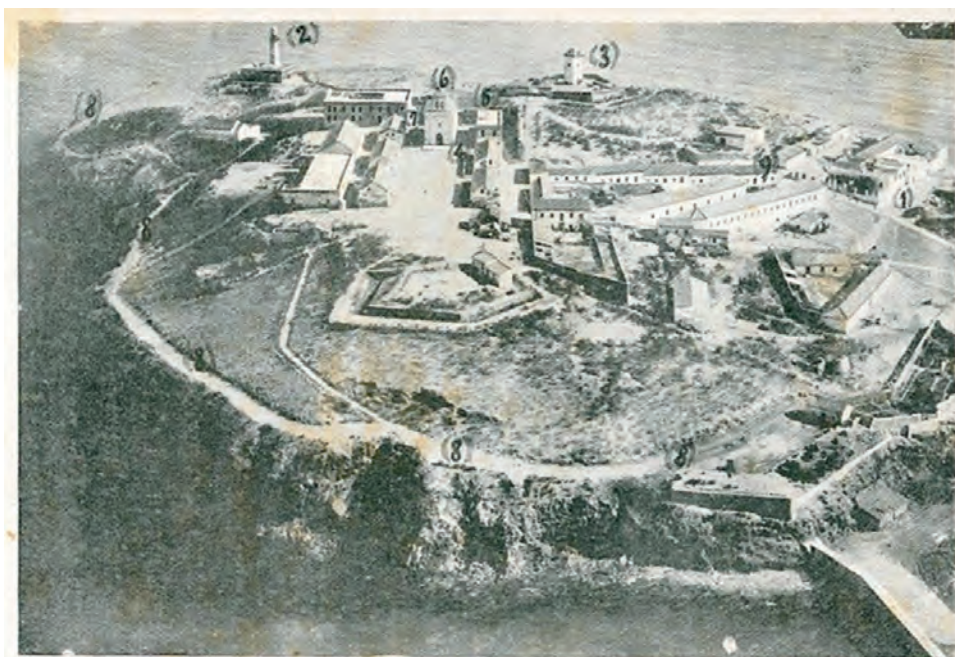
y a decirnos que ha acertado. El Comandante siempre acierta. Mustafá, tendido en un diván, ha suspendido el juego de damas para ponerse un poco triste. Vila también está triste, y sobre la mesa el telegrama azul tiembla un poco. Aquel día — nos dicen, porque en Chafarinas andamos mal de memoria — es el santo del Rey, y entonces advertimos que Mustafá luce un caftán y un turbante magnífico. Es el único que se ha vestido de fiesta y el único que no ha recibido gracia.



Vista de la isla del Rey desde Isabel II, una de las imágenes fijas que los confinados observaban en sus paseos diarios por los alrededores de Isabel II.

Aún faltan dos días para que llegue un barco. Pero la tristeza no está en la adversidad sino en dejar las cosas. En dejar aquella celda en la que no hay sino lo necesario. En dejar aquella ventana con cosas tan distantes. En dejar aquellas cuatillas sobre la mesa, en las que íbamos a escribir algo que no podremos escribir más en la vida. En dejar unos amigos entrañables que sabe Dios cuando volveremos a encontrar...

Más lacónico se expresa Jiménez de Asúa, que concluye su obra con una lapidaria frase: *A MÍ NO ME IMPORTARÍA VOLVER A CHAFARINAS.*



Vista panorámica detallada de la isla de Isabel II.

Comandancia (1).—Faro (2).—Torre de la Conquista (3).—Pabellón donde estaban las celdas de Casanueva y mía (4).—Pabellón donde habitó Vila (5).—Iglesia (6). Casa donde nos servían las comidas (7).—Camino que contornea toda la isla, denominado "paseo de los Tristes" (8).—Pabellón donde Cossío tuvo su celda (9).

Del libro de Luis Jiménez de Asúa "Notas de un confinado" de 1930.

UN TEMPLO DE TRADICIÓN NEOCLÁSICA EN EL NORTE DE ÁFRICA. LA IGLESIA DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN DE CHAFARINAS

ANTONIO BRAVO NIETO

Profesor-Tutor UNED

Instituto de Cultura Mediterránea

La Iglesia de la Inmaculada Concepción de las islas Chafarinas es, sin duda, el principal edificio de este archipiélago a pesar de su actual mal estado de conservación. Su monumentalidad refleja que en el momento de su construcción existieron unas perspectivas muy optimistas sobre el desarrollo futuro de su población. Sin embargo, las previsiones que soñaban con la conversión de las Chafarinas en un importante enclave no se hicieron realidad, aunque llegó a contar en sus mejores tiempos con una población cifrada entre 500 y 700 personas. Actualmente la iglesia permanece como una extraordinaria construcción, tan descontextualizada como interesante, al reflejar un momento histórico de la presencia española en el norte de África.

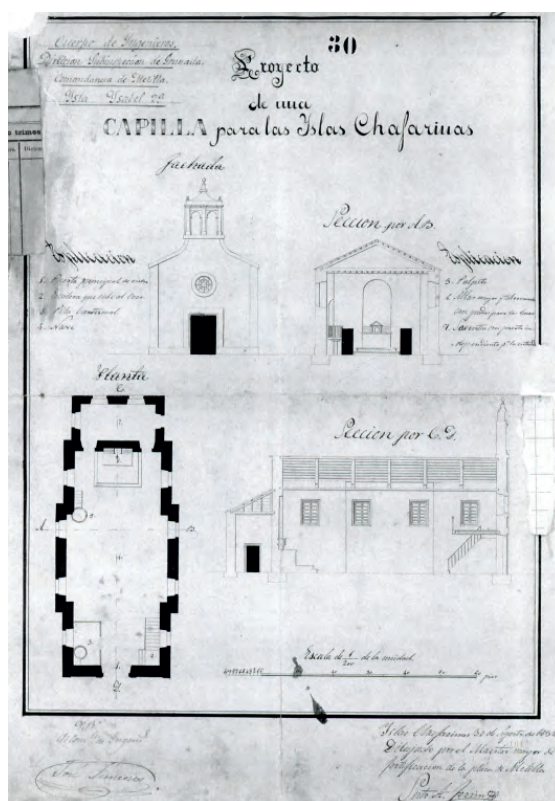
La ocupación de las islas y la sacralización del espacio

El día 6 de enero de 1848, festividad de los Reyes Magos, se produjo la ocupación de las islas Chafarinas. Ésta se materializó con el desembarco de la flota preparada al efecto, y ese mismo día el cura ecónomo y vicario interino de la iglesia parroquial de Melilla, Dr. Bartolomé de Fuentes, puso a las islas bajo la advocación de la Adoración de los Reyes Magos, y las bautizó una a una, dándoles por disposición del Gobierno los nombres de Congreso, Isabel II y Rey.

Desde este año se suceden un importante número de obras, sobre todo de fortificación, centradas en su mayor parte en la isla de Isabel II. Sin embargo la edificación de una capilla se haría esperar por el carácter de urgencia que requerían las obras de defensa. En uno de los planos más antiguos que se conservan de

esta isla¹, aparece ya reflejada la zona alta con el pollado y un proyecto de iglesia, aunque se dibuja su planta transversalmente a como se construyó años más tarde. Lo que sí parece claro es que desde el principio se toma la referencia del lugar aproximado donde debía construirse y que la iglesia presidiría la plaza principal de la isla. Es curioso que en la toponimia aplicada a las islas, a sus obras y lugares, no se utilizan ya referentes religiosos relativos a santos, como había sido la norma durante los siglos anteriores.

En esos momentos iniciales se pensaba en un futuro muy esperanzador para las islas, pero como acertada e incisivamente escribió Rafael Pezzi² en 1893 “pasado el calor de la toma de posesión, nadie volvió a ocuparse de los presidios”.



Proyecto de una capilla para las islas Chafarinas. AHM.

¹ Plano de la Isla de Isabel 2ª con el proyecto de fortificación permanente hecho por el capitán D. Francisco de Alemany, 24 de septiembre de 1848. ML-03-14. IHCM.

² PEZZI, Rafael (1893). *Los presidios menores de África y la influencia española en el Rif*. Tip. Fortanet.

El primer proyecto de la iglesia de la Inmaculada Concepción de las Chafarinas

El primer proyecto que conocemos de una iglesia data de 1852, cuatro años después de la ocupación³, dibujado por el maestro mayor de fortificación de la Plaza de Melilla, Sixto A. Ferrín⁴, dando su visto bueno el ingeniero José Jiménez y del Corral⁵.

Según el proyecto, Ferrín diseña una capilla de gran sencillez y que presenta bastantes similitudes con la estructura general del templo actual, así como diferentes detalles tanto de la fachada como de la disposición de elementos que son idénticos: así podemos ver en el número de vanos, en la situación y diseño del coro, la fachada con rosetón, el altar mayor y tabernáculo, la estructura de las sacristías, la situación del púlpito y otros detalles menores.

Todas estas similitudes nos parecen indicar que el proyecto de Ferrín sirvió de inspiración para la realización de la iglesia definitiva, o bien que ambos proyectos respondían a un programa común determinado ya con antelación.

José María Aparici y el proyecto definitivo

Pero los años que corren entre 1852 y 1857 fueron momentos de incertidumbre y de pocas obras en las islas, e incluso en 1856 la Junta de Defensa Permanente del Reino había propuesto su abandono. Por esa razón no se hizo nada en estos años, a pesar de que en 1855 ya estaba presupuestada la fábrica de la iglesia.

³ Proyecto de una capilla para las islas Chafarinas, n° 30. Cuerpo de ingenieros, Dirección Subinspección de Granada, Comandancia de Melilla, Isla de Isabel II. Fachada, Sección por A_B, Planta, Sección por C_D. Escala 1/200 pies, y escala gráfica, Islas Chafarinas 30 de agosto de 1852. Dibujado por el maestro mayor de fortificación de la Plaza de Melilla, Sixto A. Ferrín, VºBº el comandante de ingenieros José Jiménez. Archivo Histórico de Melilla.

⁴ Archivo General Militar de Segovia, Expedientes Personales. Sixto A. Ferrín nació en San Cristóbal de Canto (Pontevedra) el 6 de agosto de 1820, siendo maestro de obras en el Ferrol desde el 5 de agosto de 1845. En abril de 1851, al ascender a maestro mayor de 2ª clase fue enviado a Melilla, donde estuvo encargado de las obras de Chafarinas hasta su marcha en septiembre de 1852. Posteriormente recibió destino en Cartagena, en donde estuvo hasta 1867 fecha en la que se fue a Madrid, lugar donde se jubiló en 1880.

⁵ José Jiménez y del Corral, fue ingeniero que nació en los últimos años del siglo XVIII, ingresando en el servicio del Cuerpo de Ingenieros el 8 de enero de 1818. Después de cursar sus estudios en la escuela de Arévalo, forma parte de la 4ª promoción que finaliza sus estudios el 19 de marzo de 1830, fecha en la que inicia su carrera profesional en el mundo de la ingeniería militar.

El proyecto definitivo del templo tiene que ver con un ingeniero de gran prestigio, José María de Aparici y Biedma⁶, que desde 1857 defiende la conservación de las Chafarinas y que consigue finalmente realizar un amplio programa de obras, dentro del cual remodela y consolida la plaza principal de la isla en torno a la iglesia.

Aparici señalaba en 1857 que las islas no tenían iglesia “que los católicos celebran los ritos de su culto en una barraca que ni siquiera está bendita y que los cadáveres se enterraban en un campo sin cerca”.

Por estas y otras muchas razones, el Ingeniero General decide encargar un proyecto general de fortificación el 7 de Agosto de 1857, y José María Aparici realiza una memoria de las obras que consideraba necesarias, que firma el 23 de septiembre de ese mismo año⁷. Una de las primeras preocupaciones de Aparici fue computar la mano de obra necesaria para su proyecto (que cifraba en 120 operarios y 400 confinados), así como la previsión de su alojamiento y los servicios necesarios para su estancia en las islas.

José María Aparici pretendía consolidar la incipiente trama urbana del poblado definiendo la plaza donde se habría de construir la Iglesia, aunque para ello se debían realizar los desmontes necesarios⁸. En la citada memoria de 1857, este ingeniero nos señala que tanto la capilla como el cementerio estaban proyectados y figuraban ya en el presupuesto de 1855, siendo consideradas ambas como obras de urgencia. La iglesia se sitúa en este proyecto cerrando la plaza por el Norte y respecto al cementerio, la Comandancia de Ingenieros pensaba que debía construirse en la isla del Rey, sobre todo razonando que esta isla se uniría con Isabel II mediante un dique.

El plano enumera las obras que se debían realizar⁹: se proyectan nuevos pabellones que definían la citada plaza, a derecha e izquierda, determinando la

⁶ Aparici y Biedma, José. Ingeniero militar. Nació en Valencia el 22 de febrero de 1824. Ingresó en la Academia de Guadalajara en 1838. En 1874 era brigadier de Ingenieros, y en 1886 asciende a Mariscal de Campo. Murió en 1894.

⁷ La memoria la firma José María Aparici el 23 de septiembre de 1857. 651/8, IHCM.

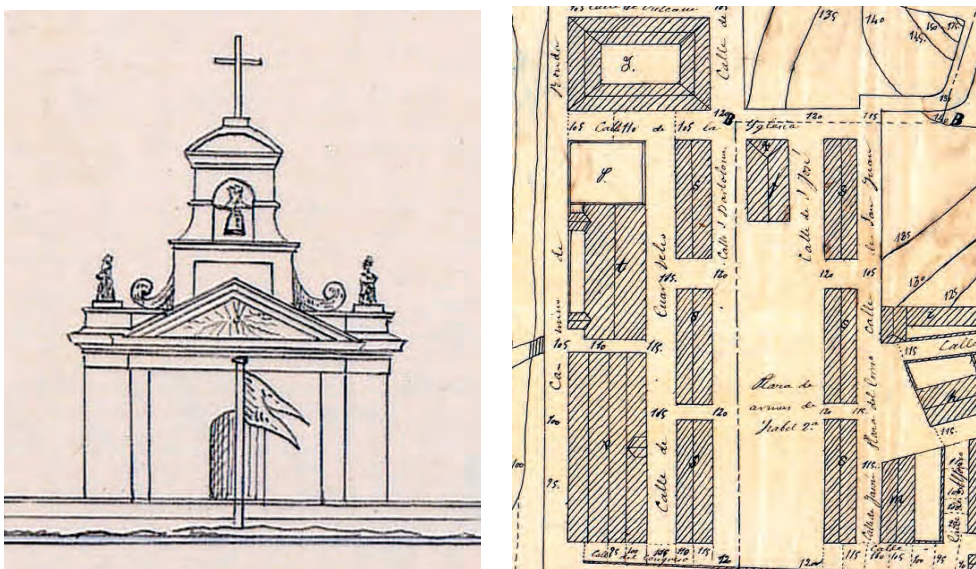
⁸ Signatura 651/8. Granada 23 de septiembre de 1857, José María Aparici, IHCM.

⁹ Plano de la Ysla de Isabel 2ª, que acompaña al presupuesto formado por el comandante D. José María Aparici de las obras que ha proyectado con arreglo a las instrucciones del Excmo Señor Ingeniero General del 7 de agosto de 1857. ML-03-18. Granada 25 de septiembre de 1857, dibujado por el comandante José María Aparici. VºBº el coronel director subinspector into. Manuel Valdés. Hay otros dos muy similares de 16 de octubre. Dibujados por Ricardo Valdivieso, IHCM, Melilla, nº 405, y ML-03-17.

idea de un poblado con cierta ordenación urbana, regido por una iglesia que todavía no se había construido.

La capilla (que figura con el número 10 en ese plano) aparece con un tamaño más reducido que el actual, por lo que deducimos que a pesar de estar ya presupuestada, no se contaba aún con el proyecto definitivo, que sería por tanto posterior a 1857.

Dos años después, el mismo ingeniero y Juan Manuel Lombera realizan un ambicioso proyecto de fortificación de las islas ¹⁰, en el que aparece dibujada en planta y en alzado la nueva iglesia. Este edificio figura como obra aprobada, por lo que su construcción parecía inminente, y por tanto debemos reseñarla como un proyecto realizado por el propio José María Aparici durante su estancia en Melilla ¹¹.



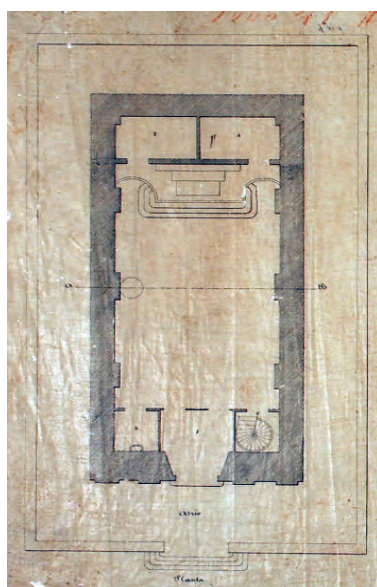
Fachada de la iglesia y planta de la plaza de la iglesia en: Sector de Proyecto de fortificación, edificios y puerto de las islas Chafarinas, 10 de enero de 1859, Lombera y Aparici, AGMM, sig 4-5-9-1-2 y ML-03-10.

¹⁰ Proyecto de fortificación, edificios y puer to de las islas Chaf arinas, 10 de ener o de 1859, Lombera y Aparici, AGMM, sig 4-5-9-12. 74 folios. Contiene varios planos.

¹¹ Plano de la isla de Isabel 2ª como quedará después de concluidos los edificios aprobados y las defensas proyectadas por los coroneles T.C. Don Juan Manuel Lombera y Comandante Don José María Aparici. Madrid, 16 de abril de 1859, Dibujado por el dibujante sargento 2º del Regimiento José Pajaro. Comprobado Juan Manuel Lombera. ML-03-10, IHCM.

La fachada que aparece en este proyecto es realmente una idealización, pero en lo general marca la idea de lo que estaba proyectado por entonces, destacando la base neoclásica del conjunto y algunos detalles que, sin embargo, nos remitirían a un concepto más barroco de sus formas.

Por otra parte, en el plano de planta, la iglesia ya figura rigiendo la plaza de armas de la isla, su principal espacio urbano y sin duda más significativo, por lo que se estaba definiendo el principal edificio del archipiélago y su volumen corresponde ya con la obra que finalmente se realiza¹². La iglesia sacraliza el espacio y lo dota de un fuerte significado de rotunda implantación en la incipiente trama urbana de Isabel II y paisajística de todo el conjunto isleño.



Plano, s/f, IHCM, Melilla, n° 406. Sin fecha, pero 1859-1862.

En 1863, el mismo Aparici escribía, refiriéndose al año de 1862: “considerando de primera necesidad la terminación de la capilla y pabellones de los curas y escuelas de niños no siendo suficiente el presupuesto se hizo indispensable la formación de uno nuevo ascendiendo a 56.290 r. y cuyos gastos se consideran

¹² Memoria descriptiva que acompaña al proyecto y presupuesto de las obras que para la defensa de las islas consideran indispensables los coroneles Juan Manuel Lombera y José María Aparici, 1859, Madrid 8 de abril de 1859. 651/12, IHCM.

pertenecientes a los mismos fondos que el anterior. Se ha dado principio al cementerio construyendo un muro de cerca con su ceradura y rastrillo, igualmente un osario en su interior” (el cementerio al que se refiere es el que estuvo situado en la isla de Isabel II). “En la capilla se ha construido su campanario, la escalera de subida al coro, la balaustrada de éste, el pavimento de mármol de toda ella, varias puertas, ventanas y vidrieras y alambreras para estas, construyendo igualmente la mesa del altar y verja del presbiterio como así mismo el atrio con su verja de hierro y cancela de los mismos, habiéndose terminado la sacristía con lo que ha quedado concluido el edificio”.

“Para comprender desde luego la importancia de la iglesia construida, basta tener presente que en las islas Chafarinas sufrían sus habitantes el sentimiento de ser suprimido todo el culto público y que cual si estuviesen en campaña, solo los días festivos y permitiéndolo el tiempo oían al aire libre una misa que celebraba el sacerdote en una pequeña barraca construida de madera vieja indigna de todo punto del sagrado objeto a que estaba destinada. Hoy en la referida iglesia pueden celebrarse los divinos oficios con el decoro que la religión exige y con la dignidad propia de un pueblo español situado a la vista de dos naciones extranjeras a cuyos moradores era preciso ocultar antes el local destinado para el culto”. Por otra parte, la casa de curas se construía junto a la escuela, porque se pensaba que el clero debía “vigilar la moral”¹³.

José María Aparici nos certifica por tanto en este documento tanto su autoría sobre el proyecto, su dirección en las obras y la fecha de finalización, 1862¹⁴.

Sin embargo, y de forma sorprendente, la iglesia no llegaría a inaugurarse hasta el 12 de octubre de 1865, debido a que hasta esa fecha no se había completado la compra de los ornamentos religiosos para el culto¹⁵.

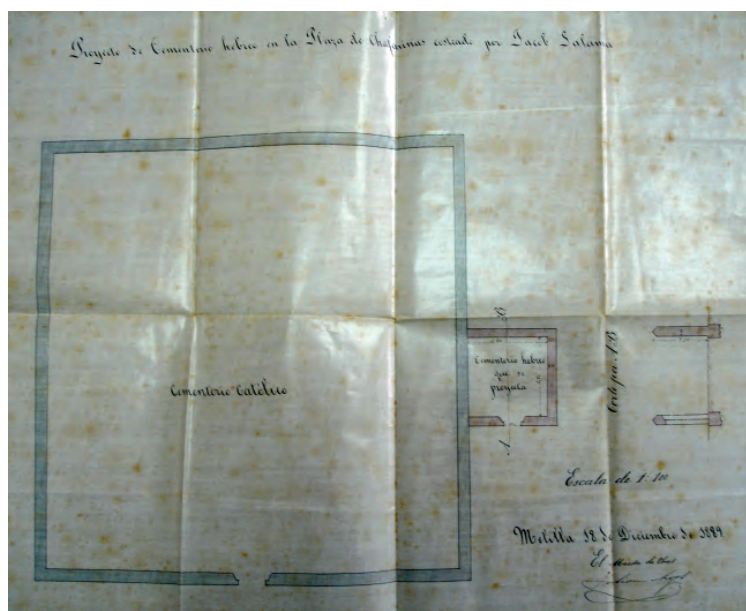
¹³ IHCM. 651/16 Melilla 3 de julio de 1863. Memoria descriptiva de los trabajos ejecutados en esta plaza durante el año pasado de 1862 y primer semestre del actual de 1863.

¹⁴ José Luis Blasco (1992) nos señala que fue construida en 1862, sufragada por la Junta Municipal y Capitanía General de la costa de Granada (“Iglesias de la Vicaría de África. Las islas Chafarinas. La iglesia de la Inmaculada Concepción de las Chafarinas”. *El Telegrama de Melilla*, 11 de octubre de 1992).

¹⁵ En *La Correspondencia de España*, de 16-07-1865, se dice que “hace 5 años se terminó la capilla y los católicos tienen que celebrar misa en una barraca sin que haya sido bendecida”. *La España*, de 3-11-1865, ya daba cuenta de la bendición del templo.

El cementerio y su traslado

El cementerio de las islas estaba situado en una zona al noroeste de Isabel II, y en el plan de obras ya estudiado se intentó dignificarlo construyéndole una cerca para delimitar su espacio. Existía, como ya hemos visto, la propuesta de llevarlo a la isla del Rey, pero va a permanecer en Isabel II durante mucho tiempo, figurando como un espacio singular en toda la cartografía de la época¹⁶. En 1889 incluso se plantea la construcción de un pequeño cementerio hebreo adosado al cristiano, costeadado por Jacob Salama¹⁷ y diseñado por el maestro de obras militares Julián Argos Salinas

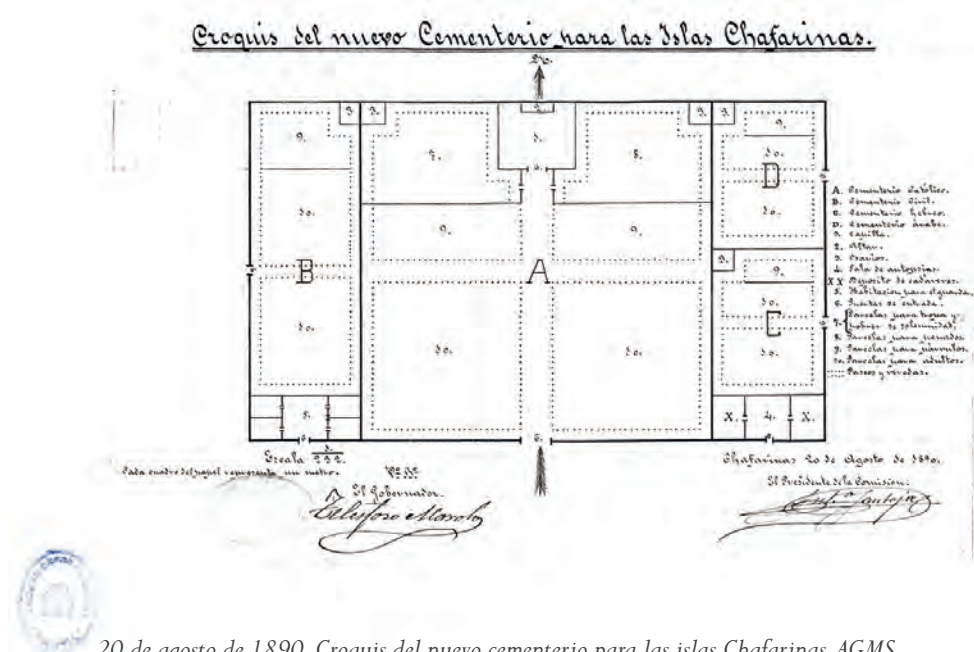


Proyecto de cementerio hebreo en la plaza de Chafarinas, 18 de diciembre de 1889. IHCM, Segovia.

Gracias a este plano conocemos mejor su estructura, aunque está determinada por una gran sencillez, al presentar una planta cuadrangular con cerca y puerta de entrada, tal y como la diseñó Aparici en 1862.

¹⁶ Plaza de Chafarinas, Plano de la isla de Isabel II con la indicación de la construcción que se solicita. Melilla 1 de octubre de 1887. Ingeniero comandante Eligio Souza. IHCM, Segovia.

¹⁷ 1889, Proyecto de cementerio hebreo en la plaza de Chafarinas costeadado por Jacob Salama, Melilla 18 de diciembre de 1889, el maestro de obras Julián Argos Salinas. IHCM, Segovia.



20 de agosto de 1890. Croquis del nuevo cementerio para las islas Chafarinas. AGMS.

En 1890 ya conocemos un proyecto de nuevo cementerio, que debía ser construido en la isla del Rey¹⁸. Se trata de un espacio más cuidado y que presenta una composición determinada por espacios muy diferenciados: cementerio católico (A), civil (B), hebreo (C), árabe (D), y dentro del católico se establecen más divisiones como parcela para tropa y otra para pobres de solemnidad, parcelas para penados, párvulos y adultos.

La Junta de las islas había propuesto construir el nuevo cementerio en el centro de la isla del Rey, pero la Comandancia de Ingenieros determinó en 1890 que se realizara en el extremo sur de ésta, donde finalmente fue construido, alejado por tanto de cualquier otra actividad que pudiera plantearse en el futuro sobre la citada isla.

Posteriormente, y durante un tiempo, la cartografía refleja los dos espacios (como en 1905), el cementerio nuevo y el viejo, hasta que finalmente el viejo deja de señalarse y desaparece todo vestigio de su existencia.

¹⁸ 20 de agosto de 1890, Croquis del nuevo cementerio para las islas Chafarinas, Segovia, El presidente de la comisión, Antonio Santonja, VºBº el gobernador Telesforo Maroto. AGMS.



Sector del cementerio, actual.

Referencias históricas de la iglesia

Construida en un momento en el que se pensaba que las Chaf arinas desempeñarían un importante papel estratégico regional, y que por tanto debía servir a una población numerosa, lo cierto es que las dimensiones del templo y su envergadura siempre estuvieron por encima del exiguuo crecimiento demográfico de las islas . Las previsiones no se cumplieron y la iglesia destaca por su monumentalidad y su amplia escala respecto al entorno construido, hecho bien visible desde cualquier aproximación que se realice a la isla de Isabel II, ya que el volumen del templo destaca por encima de cualquier construcción o edificio.

Podemos decir que la iglesia de la Inmaculada Concepción ha sido desde su construcción una gran desconocida en las referencias bibliográficas sobre este archipiélago. Ignorada en los trabajos sobre fortificación y obras militares o civiles, y no estudiada nunca desde el punto de vista de la historia del arte, sólo conservamos breves descripciones de viajeros y escritores que visitaron las islas.

Una de las primeras descripciones nos la da Augusto Jerez Perchet, que visitó las Chafarinas entre 1868 y 1869, y que apuntaba que “su forma exterior es la de un retablo”, percibiendo el sometimiento de ésta a un orden arquitectó-

nico¹⁹. En 1887, una referencia de la *Revista de Geografía Comercial* nos indica que por entonces se estaba intentando fundar casas misiones en Alhucemas, Melilla y también en Chafarinas, pero que esto exigía la construcción de edificios para los misioneros, pues en Chafarinas concretamente “el capellán vive de prestado en la habitación del vicario”.

En 1893 Rafael Pezzi²⁰ escribe escuetamente de ella señalando su “graciosa fachada”. Ese mismo año, Francisco J. de Moya nos aporta el dato que en la isla del Rey “en la parte central de la isla, según proyecto, se piensa establecer un cementerio”, con lo que ya señala el traslado del camposanto a la isla más situada al Este y que todavía no se había materializado.

La obra de transformación más antigua de la que nos queda constancia de la iglesia debió producirse entre 1917 y 1920 y afectó a la estética de su fachada, produciéndose en este momento la intervención escultórica de Alberto Sánchez en la fachada y en el Sagrado Corazón que remata el campanario y cuya valoración detallada señalaremos en el apartado siguiente.

En 1920, el ingeniero y escritor Francisco Carcaño²¹ nos dice “la plaza de la iglesia es lo mejor de la isla, es rectangular muy alargada. En el lado menor, al norte, está el templo en cuya fachada de pretensiones arquitectónicas figuran las palabras Domus Dei”. José Antonio Sangroniz²² tres años después señalaba que “la iglesia es el mejor edificio del antiguo presidio, está muy bien conservada elevándose en la plaza llamada de armas”.

Habrà que esperar hasta 1947, para que Rafael Fernández de Castro²³ aporte algún dato más preciso sobre la iglesia, y así en uno de sus trabajos (uno de los mejores publicados sobre la historia de Chafarinas) relaciona las imágenes de este templo: la Purísima Concepción, Jesús Nazareno, una Dolorosa, San Juan Bautista, la Virgen del Carmen y un Jesús Crucificado.

Pero a finales de los años cuarenta la iglesia estaba en muy mal estado, y a

¹⁹ JEREZ PERCHET, Augusto (1873). *Impresiones de viaje. Andalucía, El Riff...*; p. 220.

²⁰ PEZZI, Rafael. “Las islas Chafarinas”. *Memorial de Artillería*; p. 282-288.

²¹ CARCAÑO, Francisco (1920). *Las Plazas menores de África: Peñón de Vélez, Alhucemas y Chafarinas*. Melilla: El Telegrama del Rif.

²² SANGRONIZ, José Antonio (1923). “Las Islas Chafarinas”. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, tomo LXIV.

²³ FERNANDEZ DE CASTRO, Rafael. “Acción de España en África. Primer centenario de la ocupación del archipiélago de Chafarinas”. *África*, nº 63-64.

instancias de Tomás García Figueras (que ocupaba por entonces un alto cargo en la Administración del Protectorado) y del alto comisario Rafael García Valiño, se llevó a cabo una restauración del templo en 1952.

Los autores del proyecto fueron el arquitecto municipal de Melilla, Guillermo García Pascual y el comandante ingeniero Santiago Noreña de la Cámara, actuando como maestro de obras Sánchez Mena. Las obras consistieron en enfoscar todo el exterior y reparar las tejas, consolidando todos sus elementos. Se pintó todo el interior, perdiéndose entonces la pintura anterior con detalles jaspeados y la decoración del enfoscado que marcaba los despieces de sillares. En este mismo momento, el escultor Francisco Palma Burgos restauró las imágenes de la Purísima Concepción, Nuestra Señora de la Piedad, la Virgen del Carmen, el Nazareno y Jesús en la Cruz. Esta es la única referencia que tenemos de una restauración sobre las imágenes de Chafarinas mientras estuvieron en las islas.

Con motivo de la inauguración de las obras se desplazó a las islas un importante número de antiguos residentes que celebraron misa en el reformado templo. En esta ocasión se procesionó a la Virgen del Carmen, aunque en la Semana Santa, la procesión que recorría la isla hasta el final del espigón del puerto, sacaba las imágenes del Nazareno, el Crucificado y la Piedad.



Imagen del Nazareno en procesión delante de la fachada del templo.



Vista del final del espigón del puerto con la procesión de tres imágenes: la Piedad (de espaldas), el Nazareno y el Crucificado.

La falta de precisión caracteriza la referencia de esta iglesia en el, por otra parte, muy documentado trabajo del investigador Moya Casals ²⁴. En 1954 nos dice del edificio: “reducido y de sencillo gusto arquitectónico, con cuatro figuradas columnas de estilo corintio, ventana circular con la cruz de la orden de Malta y de interior sencillo, dedicado a la Inmaculada Concepción”, descripción que parece demostrar que Moya Casals no estuvo realmente en la isla y que realizaría su descripción a través de fotografías, pues no supo captar la escala del templo.

Posteriormente, José Luis Blasco ²⁵ se ocuparía de esta iglesia en un interesante artículo en el que aporta nuevos datos: señala que el templo fue construido en 1862, destaca por vez primera el valor del retablo barroco, al que compara con el retablo del Rosario de Melilla adjudicándole la misma fecha y traza, y describe las campanas. También nos señala que el archivo parroquial de este templo se encontraba en la iglesia del Sagrado Corazón de Melilla.

²⁴ MOYA CASALS, Enrique (1954). *Melilla piadosa y tradicional*, 1954; p. 110-111.

²⁵ BLASCO LÓPEZ, José Luis (1992). “Iglesias de la Vicaría de Africa. Las Islas Chafarinas. La iglesia de la Inmaculada Concepción de las Chafarinas” *El Telegrama de Melilla*, 11 de octubre de 1992; p. 10 y 11.

Como resumen de todas estas referencias, diremos que realmente la iglesia de la Inmaculada Concepción de las Chafarinas es una obra arquitectónica muy desconocida en la bibliografía española y que las referencias sobre ella casi siempre han pecado de ser muy escuetas y poco analíticas.

Una obra del escultor vanguardista Alberto Sánchez en Chafarinas

Todavía hoy día es un hecho el desconocimiento que en nuestro país se tiene sobre la figura y la obra de uno de los artistas clave en el mundo de la escultura y de la vanguardia española del siglo XX: Alberto Sánchez, pero aún lo es más que una de sus primeras obras la realizara en Chafarinas y en concreto en su iglesia.

Este autor, conocido como Alberto, nació en Toledo en 1895, muriendo en Moscú en 1962. Durante sus primeros años de vida desempeñó varios trabajos humildes hasta que en 1916, cuando cumplía 21 años entró en la Caja de Reclutamiento y al año siguiente se incorporó al servicio militar en la zona de Melilla. Estuvo destinado en el Regimiento Mixto de Ingenieros de Melilla durante 3 años, recibiendo la instrucción en esta ciudad, aunque el resto de su servicio lo desarrolló por toda la zona oriental de Marruecos. Estuvo destinado en la zona del Kert, Asset, Kandusi, Cabo del Agua y en las islas Chafarinas, lugares donde realizó sus primeras obras conocidas.

En 1920 abandona Melilla y regresa a Madrid iniciándose desde entonces en las nuevas tendencias artísticas que le ligarán a la vanguardia española. En 1925 participó en la Exposición de Artistas Ibéricos en el Retiro de Madrid y participó en 1937, junto a Picasso y Miró, en el Pabellón de España de la Exposición Internacional de París, donde realizó la escultura «El Pueblo español tiene un camino que conduce a una estrella». El transcurso de la contienda motivó su exilio definitivo del país y en 1938 se instaló en Moscú, ciudad donde proseguiría su obra hasta su fallecimiento. Esta accidentada biografía determina actualmente que la producción artística anterior a 1938 se haya perdido en su mayor parte, sobre todo debido al bombardeo que sufrió su estudio madrileño, por lo que resulta del máximo interés la documentación de su obra durante este periodo.

Conocimos las primeras referencias del trabajo de Alberto Sánchez en Melilla gracias al catálogo de su obra publicado en 1981²⁶, donde el profesor

²⁶ *Alberto, esculturas, óleos, dibujos, bocetos y fotografías*. Universidad de Málaga, Museo de Málaga, enero-febrero de 1981; 55 p.

Isidoro Coloma recogía parte de las anotaciones biográficas aportadas sobre Alberto por Luis Lacasa en 1960. Así sabemos que en Melilla «hace sus primeras esculturas: una cabeza de moro y otra de mora, talladas en piedra caliza; toma apuntes y realiza dibujos del natural. Modela un Corazón de Jesús, concebido por planos, para la fachada de una iglesia en la isla Chafarinas. En el Cabo de Aguas realiza un escudo de España inventado, con cabezas de moros, el Castillo de Ingenieros, etc. Modela figuras de rifeños que vacía en yeso».

Durante este periodo en el que pasa largos periodos de tiempo al aire libre se dedicó a “soñar y leer” por lo que Alberto “recordó siempre con nostalgia” esta estancia en Melilla y Chafarinas²⁷.

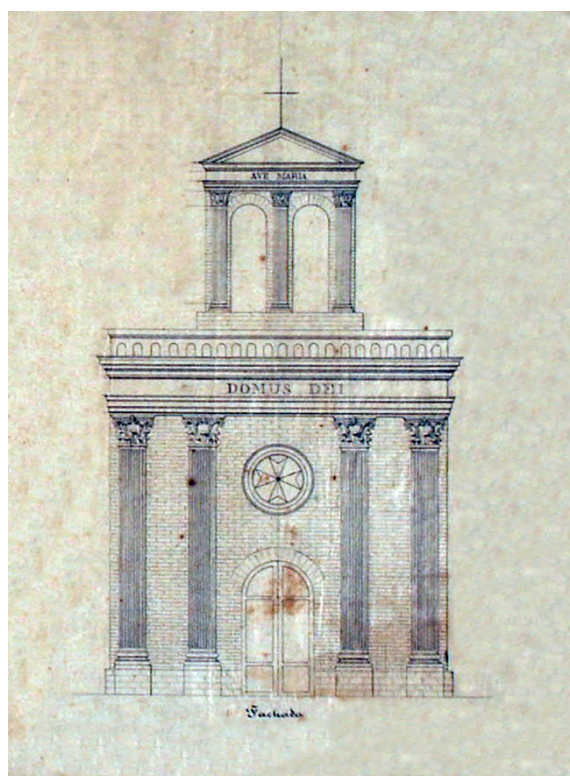
En principio, la búsqueda de la obra de Alberto Sánchez en Melilla ha resultado parca en resultados. Sobre la referencia de su obra en Cabo del Agua (actual Ras-el-Ma), pequeña población del oriente marroquí situada frente a las Islas Chafarinas, diremos que el trabajo de campo efectuado no permite en absoluto adivinar donde pudo estar situado el edificio en el que construiría el escudo original de España rodeado con cabezas de moros. Este edificio estuvo localizado en el antiguo campamento militar que estaba sobre una pequeña meseta que dominaba el embarcadero y de cuya huella no queda actualmente rastro alguno.

La referencia de la obra realizada en las islas Chafarinas es sin embargo la que ha ofrecido resultados más concretos. Efectivamente en la parte superior de la fachada de la iglesia, sobre el campanario, existe actualmente un tondo en el que destaca una escultura del Sagrado Corazón de Jesús. En un principio las posibilidades de que ésta fuera la escultura ejecutada por Alberto parecían bastante concluyentes, pero aún intentamos clarificar más este asunto.

Intentamos documentar que la escultura del Sagrado Corazón hubiera sido ejecutada al mismo tiempo que la iglesia, a mediados del XIX, por lo que no sería obra de Alberto. Esta posibilidad sin embargo la descartamos totalmente gracias a dos documentos. El primero es un alzado de la fachada que aún sin estar fechado podemos situar hacia 1862. El segundo es un grabado de la iglesia publicado en 1893 por la revista *La Ilustración Española y Americana*, donde podemos observar como por entonces la iglesia no contaba con escultura alguna en su fachada. Por su parte, también consultamos una fotografía del mismo templo, fechada en 1921, donde sí aparece ya el Sagrado Corazón, por lo que deducimos que éste

²⁷ MARTIN, Peter (1971). *Litoral*, nº 17-18, Homenaje al escultor Alberto Sánchez.

fue realizado entre 1902, donde se aprecia que en la parte alta, en el lugar del frontón, se había colocado un reloj. También contamos con la fotografía de 1921, donde sí aparece ya el Sagrado Corazón, por lo que deducimos que éste fue realizado entre 1902 y 1921. Esta cronología encaja con el periodo en el que Alberto Sánchez estuvo destinado en la zona (1917-1920). Todos estos datos apuntaban con mucha insistencia a su autoría pero una minuciosa encuesta llevada a cabo entre antiguos vecinos de las islas, nos deparó nuevos datos. Efectivamente el Sagrado Corazón que coronaba la fachada de la iglesia fue una de las primeras obras de Alberto y es el que aparece en la foto de 1921, pero en las obras de restauración llevadas a cabo en 1952, y debido a su mal estado de conservación (en parte por la endeblez de los materiales con los que fue esculpido), se realizó una nueva escultura que sustituyó a la anterior. De esta manera se perdía una de las primeras obras de uno de los más importantes artistas de nuestra vanguardia y que hubiera figurado con derecho propio como una joya en cualquier museo español.



Fachada de la iglesia: proyecto (hacia 1862). IHCM, Melilla.

Sin embargo la intervención de Alberto Sánchez no se centró exclusivamente en el Sagrado Corazón, ejecutando también la transformación de la archivolta de la entrada principal, junto con las dos ménsulas que la soportan. Estas ménsulas representan a dos angelotes alados, y se convierten posiblemente en la primera obra conocida del escultor. Estas esculturas revisten un gran valor histórico al ser la primera obra conservada en la actualidad de este español universal.



Plaza de la iglesia a finales del siglo XIX, mantiene el frontón original.FCOML.



PLAZA DE LA IGLESIA.

*En 1902 el remate superior ya se había transformado y en su interior circular hay un reloj.
La Ilustración Española y Americana, 15 de noviembre de 1902. FCOML.*



Fotografía de la iglesia hacia 1921, en la que ya se aprecia la escultura y la arquivolta sobre la puerta.

En junio de 2001, y con motivo de una magna exposición de Alberto Sánchez en el Museo Reina Sofía de Madrid, el hijo del escultor, Alcaén Sánchez, aún desconocía el paradero de esta escultura, declarando que pedía “conocer el destino de una obra monumental, un Sagrado Corazón que fue instalado en la iglesia de las islas Chafarinas, ahora controladas por el Ministerio de Defensa”²⁸. Si bien no es la original, el relieve actual sí nos recuerda el paso de este artista por las islas Chafarinas, periodo que fue de formación y de aprendizaje de este gran creador.



Tondo: Sagrado Corazón de la iglesia. Fotografía ABN.

²⁸ *El País*, 27 de junio de 2001; p. 39.

Descripción del templo. El exterior

A pesar de que en 1848, el mismo día de la llegada de las fuerzas españolas, el sacerdote Bartolomé de Fuentes puso a las islas bajo la advocación de la Adoración de los Reyes Magos, la iglesia está dedicada a la Inmaculada Concepción.

Este templo está situado en la zona más alta de la isla, en una amplia explanación que forma lo que puede considerarse la plaza mayor de la isla Isabel II. Se trata de un espacio urbano de planta rectangular muy alargada, de unos 40 por 100 metros, que permite una buena visualidad y perspectiva sobre la iglesia.

La formación histórica de este espacio procede de la idea de crear una población ordenada, en la que los edificios militares asumieran una trama que formara la plaza de armas principal.

El templo, de una sola nave, presenta una amplia planta rectangular de 11 metros de fachada y 22,5 metros de lado, que hacen una superficie de planta de casi 250 metros cuadrados. En la cabecera se sitúan dos habitaciones de menor altura que el resto del templo y con muros más estrechos, que son utilizadas como sacristía y cuyas medidas son 11 por 7,30 metros, lo que da una superficie de 80 metros cuadrados. Por ello se puede asimilar este templo a las típicas iglesias denominadas “de cajón”, tipología muy común en toda la Edad Moderna.



Fotografía de la iglesia y la batería de la Conquista, hacia 1940.



Fachada de la iglesia, en 1987, en la que todavía estaban colocadas las campanas. Fotografía ABN.



Vista lateral y sacristía, 2005. Fotografía ABN.



Capitel de la fachada, 2005. Fotografía ABN.

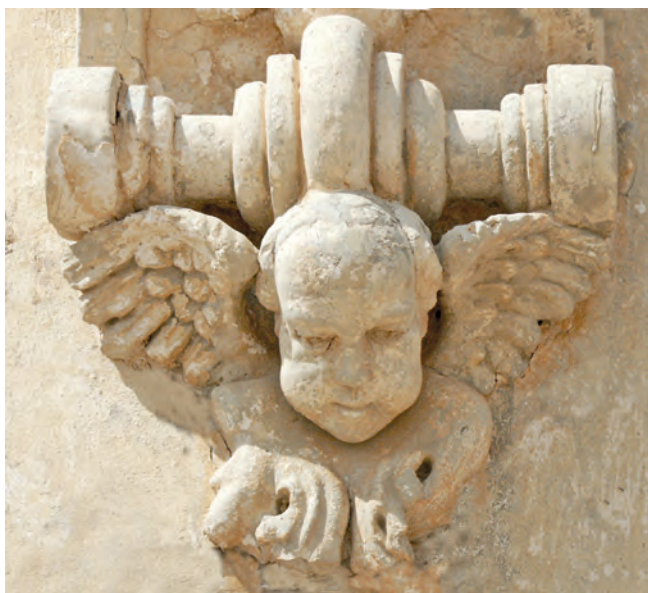
La fachada, de 11 metros de lado, presenta un orden gigante de 4 pilastras adosadas con fuste acanalado a bisel de 8 estrías. Las pilastras se asientan sobre basa y podium, y rematan en sendos capiteles compuestos, con cuerpo corintio y róleos de volutas en su remate.

Las cuatro pilastras se ordenan dos a dos, centrando la puerta principal con arco de medio punto y arquivoltas en su intradós. El arranque de este arco se apoya sobre dos ménsulas que a su vez se asientan sobre dos esculturas adosadas que representan cabezas de querubines alados. Sobre esta entrada se sitúa un rosetón circular también abocinado con arquivoltas y en su centro la cruz de Malta calada. Esta cruz de Malta vuelve a repetirse en los cuatro cuarteles de la puerta exterior.

Sobre las cuatro pilastras de orden gigante se eleva el entablamento formado por una comisa, un friso liso en el que se pueden leer las palabras DOMUS DEI (MORADA DE DIOS), y otra cornisa de remate más voluminosa que la anterior. Es de destacar el juego de volúmenes de este entablamento, pues las pilastras se prolongan formando entrantes y salientes en las comisas, lo que dota al conjunto de una gran plasticidad y movimiento barrocos.

Finalmente, se inicia un leve arranque de tímpano, que se interrumpe bruscamente al aparecer el cuerpo del campanario centrado en la fachada. Este campanario presenta dos vanos con arco de medio punto entre tres pilastras acanala-

das de capitel simple que soportaba dos campanas actualmente desmontadas. El campanario aparece rematado por cornisa y sobre ella un cuerpo añadido de perfil curvo que incluye un tondo con el relieve del Sagrado Corazón -que fue obra de Alberto Sánchez-, y finalmente una cruz de hierro.



Querubín de la fachada, 2003, obra de Alberto Sánchez. Fotografía ABN.

Según imágenes antiguas, la iglesia presentaba el atrio circundado por una balaustrada, hoy desaparecida. La fachada no ha debido sufrir demasiadas intervenciones, salvo la que transforma el tímpano del campanario en el cuerpo curvo que hoy día podemos ver con el tondo escultórico. En cuanto al color y enfoscado, en las fotos antiguas se percibe una diferencia de color entre el paramento de la fachada y los elementos en resalte como pilastras y comisas: Esta diferencia de color se apreciaba perfectamente en la restauración de 1952, aunque actualmente se halla perdido.

Por lo que respecta a las fachadas laterales, de 22,60 metros, son simétricas y presentan una mayor sencillez y simplificación con respecto a la principal, no prolongándose el juego de cornisas y entablamento en éstas. Cada una presenta cuatro ventanas muy alargadas, casi como amplias saeteras de raigambre románica, que forman arcos de medio punto que en su abocinamiento determinan arquivoltas. Estas ventanas tuvieron cristalerías de color en su momento.



Fachada y nave lateral, 2005. Fotografía ABN.

Sobre estas ventanas se sitúan sendas aberturas circulares de perfil también abocinado, actualmente cegadas (al menos desde 1952), que coincidirían con la parte alta de la falsa bóveda del interior, con probabilidad para facilitar su ventilación. Por último en la cabecera se sitúa la sacristía, como edificio adosado de menor altura y dimensiones que el cuerpo principal del templo.

Actualmente la fachada que se encuentra en peor estado corresponde al lado del Evangelio en la calle de San Antonio, así como la cabecera, al estar más sometidas al viento del Norte y más desprotegidas, estando la del lado de la Epístola, calle de la Iglesia, más resguardada.

La sacristía tiene su entrada exterior por esta calle de la Iglesia. Este edificio adosado a la Iglesia por su cabecera, tiene mucha menor altura que el cuerpo principal del templo, y está rematado por un cuerpo de teja sobre armadura de madera.

Junto al campanario, sobre la cubierta, se observan unas escaleras que permitían la subida a este lugar desde el interior del templo. De las dos campanas que tenía la iglesia, la mayor estaba colocada a la derecha y la menor en la parte izquierda. La primera de ellas tenía la siguiente inscripción: “Señor San José, ora pro nobis. 1885. La hizo D. Manuel Rivas”. Y la segunda: “San Juan Bautista. Ferrería de Herrería. 1863. Siendo subdelegado Castrense y Canónigo de la Santa Iglesia Catedral de Málaga el Sr D. Enrique Crooke”. La campana pequeña fue

la primera que se bajó del campanario y junto a la mayor fueron llevadas a Madrid. Como ambas estaban en muy mal estado, las volvieron a fundir reproduciendo sus primitivas inscripciones, a las que añadieron “Santa María de la Dehesa. 1995” nombre de la iglesia castr ense en las que las instalar on y año en que volvieron a sonar estas campanas de Chafarinas en Madrid.

Estudio del interior de la iglesia

Dentro del templo, tras atravesar la puerta exterior, nos encontramos un pequeño atrio o antesala del cuerpo principal del edificio. Desde este atrio, accedemos a la nave principal y única mediante una gran puerta rectangular de dos hojas. Esta puerta presenta una tracería interesante donde se repiten las cruces de Malta con otros motivos geométricos.



Puerta y detalle, 2004. Fotografía ABN.

En esta zona de los pies del templo se sitúan, a derecha e izquierda de la entrada, dos habitaciones, la del Evangelio es el Baptisterio que contaba con pila bautismal de mármol ya desaparecida y la de la derecha alberga la subida por escalera de caracol al mismo coro. El coro, muy luminoso debido al rosotón calado con la cruz de Malta y ventanas laterales, cuenta con una balaustrada de madera, arrancando de él otra escalera de caracol que conduce hasta el campanario. Se trata de un espacio privilegiado por la luminosidad y las perspectivas sobre la iglesia, que tiene 23 metros cuadrados.

La iglesia es de nave única y planta rectangular de unos 250 metros cuadrados, lo que unido a la elevación de su alzado proporciona un amplio espacio arquitectónico.



Vista del interior. Coro y capillas. Hacia 1992. Fotografía ABN.

La estructura de la cubierta está construida de cerchas de madera a dos aguas, de la que pende una falsa bóveda rebajada con falsos arcos fajones sobre la prolongación de las pilastras (tres por cada lado) y tres florones de escayola en la clave y entre los fajones. Toda esta parte se encuentra actualmente muy deteriorada, debido a su carácter añadido y espurio.



Vista de la cabecera, 2005. Fotografía ABN.

Los muros interiores están enfoscados, al ser los materiales de construcción de poca vistosidad. La decoración es simétrica en el lado de la epístola y del evangelio, y presenta 4 ventanas entre tres pilastras adosadas de capitel compuesto corintio con volutas y fuste acanalado (8 acanaladuras) de traza similar a las que se sitúan en la fachada. Presenta también idéntico entablamento cuya parte final sirve de apoyo al arranque de la falsa bóveda de escayola.



Capitel del interior. Fotografía ABN.

Pilastras y entablamento estuvieron pintados formando estucos jaspeados, y el resto contaba con un enfoscado cuya pintura simulaba despiece de sillares, según puede verse en una fotografía de principios del siglo XX.

Presenta un suelo de losas de mármol, blanco y grises formando damero en diagonal. En la cabecera vemos el presbiterio más alto que el resto de la nave, con cancela de hierro y una escalera en su centro para acceder al altar. Hay que destacar por último la existencia de algunos graffiti de época, concretamente uno que está situado detrás de uno de los altares y que quedó visible al desmontarse éste. El dibujo representa un personaje con barba y túnica que pudiera ser Jesucristo, San José o algún apóstol.



Fotografía del interior, principios del siglo XX.



Graffiti encontrado tras un altar. 2005. Fotografía ABN.

Mobiliario litúrgico: altares y retablo

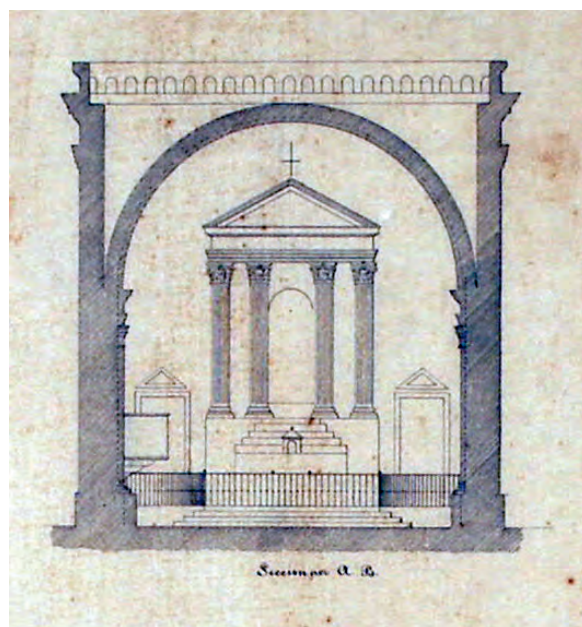
La iglesia de la Inmaculada Concepción de Chafarinas presenta un esquema iconográfico muy sencillo, basado en cuatro altares y un magnífico retablo que es el que presenta mayor interés. También tiene un púlpito de madera con tornavoz adosado a la primera pilastra del lado del Evangelio.

Presenta 4 altares de madera, del que existen actualmente sólo tres. Son altares de formas muy clásicas, a modo de sencillos retablos, situados bajo los ventanales, con pilastras de capitel compuesto sobre basa y que contaban con peanas para situar las piezas escultóricas. Estos altares se encuentran en muy mal estado y su interés artístico es escaso.

Sin duda de mucho mayor interés es el retablo que se sitúa en la cabecera del templo. No conocemos ningún documento que nos permita conocer su autor, realización ni procedencia. Su estructura y base son clásicas, aunque los cornisamentos quebrados, el camarín y la decoración (sobre todo la inclusión de un elemento eminentemente barroco como la rocalla) nos lo situaría dentro del barroco español del siglo XVIII.



Vista de dos altares del lado del Evangelio, hacia 1992.



Dibujo del retablo, hacia 1862. IHCM. Melilla.



Retablo en una fotografía de 2002. Fotografía ABN.

El retablo tiene unas proporciones considerables, 9,5 metros de alto por 6,45 metros de ancho. Lo describiremos siguiendo el orden horizontalmente, por pisos.

Arranca del **cuerpo bajo o predela**, tiene 0,97 metros de alto y actúa como zócalo a nivel del altar, de madera policromada de tonos oscuros, que tuvo adornos barrocos hoy arrancados. En su centro se sitúa el altar de madera jaspeada.



Fotografía del retablo de la iglesia de las islas Chafarinas. S/f. <http://mili-en-melilla.mi-web.es/fotos-de-chafarinas-t2634-350.html>

A continuación se sitúa el **basamento**, de 1,45 metros de alto, y que actúa como base del orden. Presenta un friso decorado con entrantes y salientes al adaptarse al volumen de dos podium en los laterales extremos y de dos mensulones en la parte central que sirven de base para las cuatro columnas del retablo. La decoración es a base de ramificados vegetales que se curvan en formas propias del barroco español del siglo XVIII, sin que haya referencias a otros motivos barrocos tan populares en España como las columnas salomónicas o a estípites y a geometrías quebradas.



Basamento del retablo. 2002. Fotografía ABN.

Esta parte del retablo es muy característica del estilo barroco del setecientos, con múltiples detalles cóncavos y convexos. Está pintado formando jaspes y mármoles, siendo un conjunto profuso y de gran belleza.

Para analizar la decoración escultórica de este piso, dividiremos la superficie en 11 relieves situados simétricamente de izquierda a derecha: los números 1, 2 y 3 corresponden al podium de la primera columna, el 4 corresponde a la entrecalle, el 5 al mensulón de la segunda columna, el 6 al paño central donde se situaba el manifestador, el 7 al mensulón de la tercera columna, el 8 a la entrecalle y 9, 10 y 11 al podium de la cuarta columna.

Todos los relieves citados son distintos entre sí, lo que ofrece una gran riqueza formal, y que describimos de forma individual:

El 1º, presenta una escena figurativa, con casas rematadas con cúpula y castillete sobre rocas, al fondo un gran árbol con hojas y frutos. En la esquina se sitúa una nube de la que salen rayos de sol y en un lateral la rocalla barroca.

El 2º, motivo barroco de rocalla con flores, cuyas hojas se retuercen en sinuosas curvas.

El 3º También figurativo, muestra un grupo de casas con árbol de fondo y nubes con rayos de sol y motivos rococó. Se encuentra incompleto al haberse arrancado parte de la decoración.



Relieves nº 1, 2 y 3. Fotografía ABN.

El 4º relieve, muestra motivos de rocalla y cortinas que se adaptan a una superficie cóncava, acentuando su barroquismo y movimiento. El 5º, presenta detalles de rocalla contrapuesta adaptados a la curva de la ménsula. Destaca sobre todo la disposición casi simétrica de estos detalles.

El 6º, es un recuadro con decoración barroca que representa el centro del retablo, donde se sitúa el altar y manifestador. El 7º, es el paño que se adapta a la curva de la ménsula, y presenta decoración de rocalla. Es bastante simétrico con el relieve número cinco. Finalmente el 8º, es una plancha con superficie cóncava a base de rocalla y motivos decorativos formando cortinas.



Relieves n° 4 y 5. Fotografía ABN.



Relieve n° 6. Fotografía ABN.



Relieves n° 7 (frente y perfil) y 8. Fotografía ABN.

Los relieves n° 9 10 y 11 presentan decoración barroca de rocalla, típica del movimiento rococó, en la línea del resto del retablo.



Relieves n° 9, 10 y 11. Fotografía ABN.

Finalmente, el retablo es cerrado en sus laterales por un cajeadado vertical con flores y guirnaldas.



Cajeado lateral. Fotografía ABN.

La policromía se despliega por toda la superficie en tonos dorados y verdes, marrones sobre fondos jaspeados, dotando al conjunto de cierta vistosidad.

El **orden** propiamente dicho del retablo, de 4,22 metros de alto, está formado por 4 columnas compuestas: tiene basa, fuste liso pintado con jaspes marmóreos en su primer tercio y acanalado en bisel en los dos tercios restantes hasta el capitel pintado de color claro.



Detalles del orden del retablo, con sus columnas y entablamento. Fotografía ABN.

El capitel es compuesto de corintio y jónico, con una única fila de acantos y cuatro volutas, pintado de tonos marmóreos claros. En los laterales del retablo arrancan adornos de madera con detalles de rocalla rococó que se extienden alegremente por la superficie.

Las columnas separan tres calles (verticales): una central en la que se abre el camarín con arco de medio punto de 1,5 metros de diámetro. Sobre ella se establece un festón de decoración barroca con una cartela que tiene las letras AM entrelazadas (el anagrama de María coronada). El acceso al camarín se realiza a través de unas escaleras laterales, en la sacristía posterior.



Placa barroca con el emblema de la Virgen maría coronada. Fotografía ABN.

Las calles laterales albergan sendas peanas-ménsulas de gran porte y elegante decoración carnosa (muy clásica: hojas de acanto y tor napuntas) que juega con los dorados sobre fondos marmóreos pintados. Estas peanas se asientan sobre una superficie cóncava que sirve para dar efecto visual a las figuras del retablo que debían estar en este lugar y que nos vuelve a dar el tono barroco al conjunto. Esto queda potenciado por el juego entre claros y oscuros de los volúmenes entrantes y salientes.

Pero el mayor dinamismo se aprecia en el **entablamento** de 1 metro de altura, que se eleva sobre las cuatro columnas. Cromáticamente se establece una

fuerte diferenciación horizontal entre cornisas pintadas en oscuro o y frisos en claro. También se juega ampliamente con los cuerpos entrantes y salientes de las cornisas, creando efectos visuales de gran contundencia. Este cuerpo está rematado por jarrones de flores (rosas y azucenas alusivas a la pureza de la Virgen) que se elevan sobre cada columna subrayando el verticalismo y que potencian el dinamismo del conjunto.



Peana. Fotografía ABN.



Detalle de los jarrones que coronan el entablamento. Fotografía ABN.



Detalle del entablamento. Fotografía ABN.



Tondo con la imagen de Dios Padre. Fotografía ABN.

Finalmente el **frontón** se estructura en torno a un relieve policromado circular, tondo, de 1,5 metros de diámetro, con la figura de Dios Padre, barbado, en actitud de bendecir mientras la otra mano la apoya sobre una bola que tiene una cruz, solución, la de este tipo de relieves en los frontones, muy clásica tomada de los retablos del siglo XVI. El conjunto descansa sobre nubes y destacan las cabezas de cuatro querubines. En el resto del tímpano aparecen nuevos detalles vegetales barrocos, rameados rococó que ocupan el resto del espacio.

Concluiremos señalando que el conjunto es de una gran armonía y sobre todo elegancia, lo que lo caracteriza como la principal obra de arte mueble de la isla.

Programa iconográfico de la iglesia

El templo se dedica a la Inmaculada Concepción, pero el programa iconográfico del retablo principal resulta algo confuso. Lógicamente estuvo presidido en su camarín por una talla de esta Virgen, y a su derecha e izquierda, sobre las peanas, figuraron dos imágenes de ángeles (en algunas fotos antiguas se apreciaba sin embargo la existencia de varias esculturas de pequeño tamaño). Por otra parte ya hemos visto que un tondo con relieve de Dios Padre entre querubines remata el conjunto, y citaremos también una imagen pequeña del Sagrado Corazón de Jesús junto al altar.

Este programa iconográfico resulta algo pobre, sobre todo teniendo en cuenta la monumentalidad y envergadura del retablo, por lo que parece indicar que no fue totalmente completado y ha estado sometido a diversos cambios y modificaciones, previos a la ausencia total de imágenes que presenta hoy día.

En los dos altares de la Epístola se situaban la figura del Nazareno (junto al presbiterio) y a continuación el Crucificado. Mientras que en los del Evangelio, el primero era la figura de la Dolorosa o Piedad y a continuación el de la Virgen del Carmen, protectora de los marineros y gentes del mar. Finalmente, en el baptisterio se situaba la talla de San Juan Bautista. Tampoco hay que olvidar la imagen escultórica del Sagrado Corazón de Jesús en la fachada de la Iglesia.

Vemos así imágenes relacionadas con la pasión y muerte de Jesús: Nazareno, Piedad y Crucificado, con otras de Dios Padre y Sagrado Corazón de Jesús, y con vocaciones popularmente arraigadas como la de la Virgen del Carmen.



Imagen del interior, hacia 1952. ACML.

En cuanto a las imágenes y tallas, actualmente todas fuera de la isla, ha sido realmente dificultoso su estudio, debido a la dispersión sufrida por ellas desde la desafectación de la iglesia.

La Inmaculada Concepción se encuentra actualmente en el acuatelamiento de la Legión de Melilla. Es una imagen policromada en la que resalta el blanco y azul del manto, y dorado en los bordes. Realizada en el siglo XIX, continúa el modelo general barroco de las Inmaculadas de Alonso Cano, aunque ese acercamiento de las manos al pecho es muy propio de la estética del XVIII. También muestra la característica serenidad clásica que elude el extremo barroquismo.

La Dolorosa o Piedad es del siglo XIX, y resulta una buena talla policromada de la Virgen con los brazos suplicantes alzados (modelo malagueño del siglo XIX) que combina la expresividad barroca con una gran serenidad. Se encuentra actualmente en la iglesia Castrense de Melilla.

Por su parte, la Virgen del Carmen, fue cedida a la iglesia de las islas Chafarinas por el armador José Jorro Andreu en 1912.



Inmaculada Concepción



Dolorosa.



Vista del altar del Nazareno. ACML., 1952 y Nazareno en la actualidad.

El Nazareno es una talla policromada completa, no de vestir, que presenta un Cristo barroco y efectista, con túnica marrón y efectos visibles de la pasión en el rostro. La imagen es del siglo XIX, aunque obedece a un modelo muy repetido en el barroco español y actualmente se encuentra en la iglesia Castrense de Melilla.

De finales del siglo XVIII o principios del XIX es el Crucificado de talla policromada, con el paño de pureza atado a la izquierda. Tiene un buen modelado del cuerpo, según modelo andaluz del siglo XVII. Se encuentra actualmente en la Parroquia de la Medalla Milagrosa de Melilla.



Crucificado. Foto Miguel Gómez Bernardi.



Crucificado en su altar, 1952. ACML.

Finalmente, el San Juan Bautista es una talla policromada de tamaño mediano, de finales del siglo XVIII o principios del XIX, que representa al santo, conservándose actualmente en el Museo Sacro de Melilla.

Podemos concluir señalando que a pesar de que esta iglesia y su imaginaria corresponden a la segunda mitad del siglo XIX, y por tanto sigue las pautas compositivas propias de la tradición neoclásica, los modelos que encontramos

son casi todos procedentes de la tradición barroca española de influencia andaluza. El carácter clásico y lo barroco se funden en una obra singular construida en un contexto militar que refleja perfectamente la función para la que fue construida.



San Juan Bautista.



Sello de la Parroquia Castrense de Nuestra Señora de la Concepción, 1904. FCOML.

EL CEMENTERIO DE LA ISLA DEL REY

JORGE JOAQUÍN PRIETO SÁNCHEZ Y JOSÉ M^a GIL HERNÁNDEZ

Grupo de Regulares de Melilla nº 52

Se refleja en este anexo un trabajo realizado por el teniente Jorge Joaquín Prieto Sánchez y redactado y compilado por el brigada José María Gil Hernández. En él se recogen minuciosamente las referencias a todas las sepulturas visibles en el cementerio de la isla del Rey en las Chafarinas, transcribiendo sus leyendas y situándolas sobre un croquis.

Se reflejan un total de 63 sepulturas, todas sobre el suelo, que son el total de enterramientos visibles en la actualidad.

El primer enterramiento del que hay constancia en las lápidas se realizó en 1886 y el último en 1926.



Vista de la isla del Rey con su cementerio en primer plano.

Relación de sepulturas:

- 1.- sin lápida o ilegible
- 2.- sin lápida o ilegible
- 3.- sin lápida o ilegible
- 4.- sin lápida o ilegible
- 5.- D^a Asunción García Polo, viuda de Oses † 28 de agosto de 1925 a los 80 años, recuerdo de sus hijos.
- 6.- sin lápida o ilegible
- 7.- sin lápida o ilegible
- 8.- sin lápida o ilegible
- 9.- D.O.M. El Señor D. Francisco Oses Cortés † El 13 de Noviembre de 1908 a los 67 años R.I.P. recuerdo de su esposa e hijos.
- 10.- D.O.M. M^a Josefa Del Rio De Vidal. 19 de noviembre 1860 † 12 de junio de 1909. R.I.P. Recuerdo de su esposo.
- 11.- la niña Rafaela Mesa Caparros † 20 octubre 1921 a los 14 meses . Recuerdo de sus padres y hermanos.
- 12.- sin lápida o ilegible
- 13.- sin lápida o ilegible
- 14.- sin lápida o ilegible
- 15.- sin lápida o ilegible
- 16.- sin lápida o ilegible
- 17.- sin lápida o ilegible
- 18.- Descansa en el señor la señorita M^a del Pilar Martín Valero. Maestra nacional de Chafarinas † el 22 de julio de 1927 a los 44 años, recuerdo de sus padres y hermanos.
- 19.- sin lápida o ilegible
- 20.- sin lápida o ilegible
- 21.- sin lápida o ilegible
- 22.- sin lápida o ilegible
- 23.- sin lápida o ilegible
- 24.- sin lápida o ilegible
- 25.- sin lápida o ilegible
- 26.- sin lápida o ilegible
- 27.- sin lápida o ilegible
- 28.- sin lápida o ilegible

- 29.- sin lápida o ilegible
- 30.- sin lápida o ilegible
- 31.- sin lápida o ilegible
- 32.- sin lápida o ilegible
- 33.- sin lápida o ilegible
- 34.- sin lápida o ilegible
- 35.- sin lápida o ilegible
- 36.- dibujo de un ángel. La niña Rosa Oses García. Falleció 20 de noviembre 1886, a los 29 meses. Recuerdo de sus padres.
- 37.- sin lápida o ilegible
- 38.- sin lápida o ilegible
- 39.- sin lápida o ilegible
- 40.- sin lápida o ilegible
- 41.- sin lápida o ilegible
- 42.- la niña Dolor es Llobet y de Fortuny. Subió al cielo el 20 de marzo de 1922 a los 23 meses. Recuerdo de sus... (falta parte de la lápida)
- 43.- sin lápida o ilegible
- 44.- sin lápida o ilegible
- 45.- Salvador López Montes † 9 de marzo de 1924. Recuerdo de sus padres y hermanos.
- 46.- sin lápida o ilegible
- 47.- la niña Enriqueta Sánchez Robles. Subió al cielo el 16 de agosto de 1926 a los 13 meses. Recuerdo de sus padres y hermanos.
- 48.- el niño Pepito Sánchez robles. Subió al cielo el 28 de junio de 1923. Recuerdo de sus padres y hermanos. "J. Sáenz Lerchundi, Melilla"
- 49.- sin lápida o ilegible
- 50.- sin lápida o ilegible
- 51.- sin lápida o ilegible
- 52.- sin lápida o ilegible
- 53.- la niña Pilar Zaldívar Sánchez, subió al cielo 15 de noviembre de 1922 a los 30 meses. Recuerdo de sus padres y hermanos.
- 54.- sin lápida o ilegible
- 55.- El niño Pepito Oses Huer tas. Subió al cielo 28 mayo 1924 a los 8 meses. (Falta parte de la lápida)
- 56.- sin lápida o ilegible
- 57.- sin lápida o ilegible

- 58.- sin lápida o ilegible
- 59.- sin lápida o ilegible
- 60.- Elena Muñoz González, 24-08-1929. A los 3 años y 3 meses.
- 61.- sin lápida o ilegible
- 62.- sin lápida o ilegible
- 63.- D^a Catalina Bera, natural de Algeciras, nació el 8 de febrero de 1850, falleció el 18 de julio de 1910, recuerdo de sus hijos Antonio Morilla y Manuel Attias.

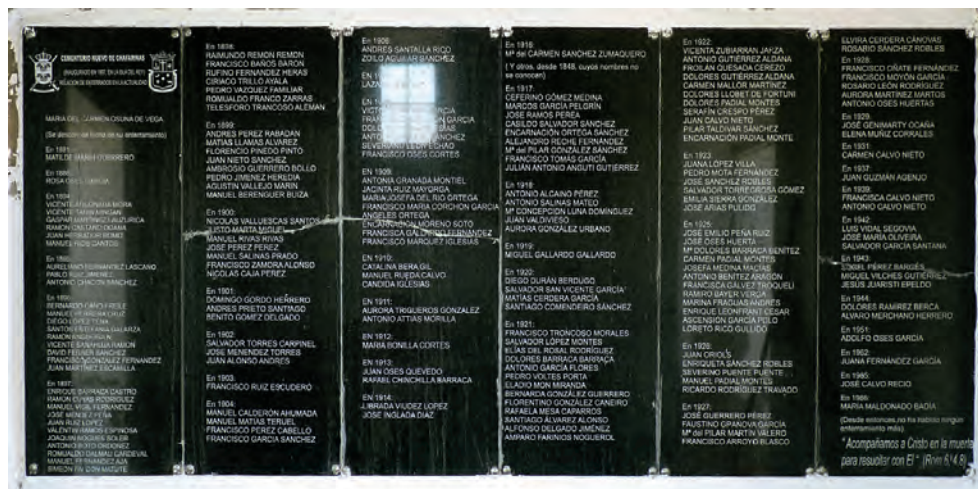
Tumbas Sin numeración

La niña Elvira Cerdeña Canovas, subió al cielo el día 23 de diciembre de 1927 a los 2 meses. Recuerdo de sus padres.

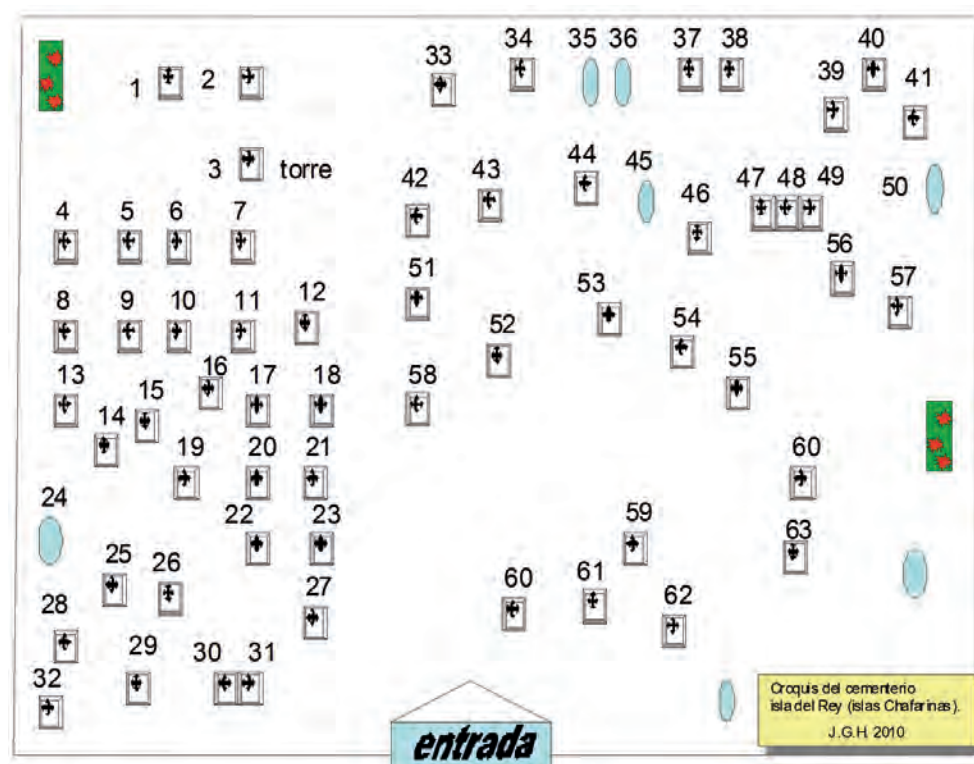
- Dolores Vidal Iglesias † 1910, esposa de Rafael Morán de Alcalá.
- D.O.M. Aurora Trigueros González, † 30 enero 1911 a los 30 años. RIP recuerdo de su madre y sobrinos.
- D.O.M. el señor D. Severiano León Chao, falleció 14 diciembre ... a los 47 años. R.I.P.
- ... restos mortales de D. Raimundo Bartolomé Pascual, vecino de esta plaza † 14 febrero 1898. Rogad a Dios por el
- D. Mahón a su compañero D. Manuel Y Ahumada..... 19.... D.E.P.



Vista del cementerio desde el mar. AHCM.



Placa en el interior del cementerio que recuerda todos los nombres de los enterrados en las islas.



Croquis con la situación de las sepulturas en el cementerio.



Imágenes del interior del cementerio en 1986.



En otros lugares de las islas se levantaron recuerdos a militares fallecidos, como esta cruz que estaba junto a los acantilados al norte de Isabel II.

LA PRESENCIA DE LOS REGULARES Y DE OTRAS UNIDADES MILITARES EN LAS ISLAS CHAFARINAS (1888-2008)

JOSÉ MARÍA GIL HERNÁNDEZ
Grupo de Regulares de Melilla nº 52

Las islas Chafarinas desde su ocupación e incorporación a la corona de España han sido siempre custodiadas por unidades de Infantería. En un principio fueron regimientos de guarnición en la península, principalmente el Regimiento de Infantería de Melilla con base en Málaga, del cual hoy es heredero y depositario de su historial y hechos de armas el Grupo de Regulares de Melilla nº 52.



Memorial del Regimiento de Infantería de África nº 4. Museo de Regulares.

En 1888 es cuando nuestro Grupo, en su antecedente como regimiento de Infantería de Málaga, se une a la historia de este archipiélago. En total han sido 110 años de presencia de los Regulares en distintas épocas y con diferente composición en las guarniciones de las islas Chafarinas.

Las unidades de Regulares con guarnición en Melilla fueron realizando destacamentos sucesivamente, en los que en un principio participaban unidades tipo batallón (600 hombres) en otras épocas unidades tipo compañía (150 hombres), para posteriormente hacerlo unidades tipo sección (30 hombres).

A continuación y haciendo un resumen cronológico, podemos recordar los siguientes hitos históricos:

- El 28 de febrero de 1947 el Grupo de Fuerzas Regulares del Infantería (GFRI) de Melilla nº 2 releva al Regimiento de Infantería Melilla nº 52. Este Grupo de Melilla las guarnece hasta final de 1951, alternándose con el GFRI Alhucemas nº 5 y GFRI Llano Amarillo nº 7.
- 1952 a 1957 se hace cargo el Tercio Gran Capitán relevando al GFRI Melilla nº 2.
- 1957 a enero 1966 se vuelve a hacer cargo del destacamento el Regimiento de Infantería Melilla nº 52.
- El 27 de enero de 1966 se hace cargo el GFRI Alhucemas nº 5, siendo relevado posteriormente en enero de 1969 por el GFRI Melilla nº 2, que permanece hasta finales de 1985. A continuación y hasta febrero del año 1989, se hacen cargo del destacamento las Coe,s.
- Marzo de 1989 hasta junio de 2008 permanece el actual Grupo de Regulares de Melilla nº 52,prestando servicio de guarnición en estas islas. A partir de esa fecha se hizo cargo nuevamente el Tercio Gran Capitán 1º de La Legión.

Durante estos 160 años de permanencia española en estas islas, más de 100 años han sido custodiadas por los Regulares, salvo en el periodo (1952-1957) y (1986-1989), en que las guarniciones fueron aportadas por la legión y las Coe,S respectivamente.



Último grupo de Regulares en junio de 2008, antes de ceder la custodia de las islas a fuerzas de La Legión.



Desde junio de 2008 hasta la actualidad, la custodia de las islas está encomendada al Tercio Gran Capitán 1º de La Legión. Por su parte la Compañía de Mar de Melilla continúa en las islas desde su ocupación en 1848 hasta nuestros días.

CUADRO RESUMEN DE GUARNICIONES DE LAS ISLAS CHAFARINAS¹

UNIDAD QUE LAS GUARNECE	DESDE	HASTA
Regimiento de Infantería “MALAGA” Nº 40	1888	1893
Regimiento de Infantería “AFRICA” Nº 1	1893	1899
Regimiento de Infantería “MELILLA” Nº 1	1899	1904
Regimiento de Infantería “MELILLA”	1904	1906
Regimiento de Infantería “MELILLA” Nº 59	1906	1931
Regimiento de Infantería Nº 41	1931	1932
Batallón de Cazadores “AFRICA” Nº 3	1932	1935
Batallón de Cazadores “MELILLA” Nº 3	1935	1939
Batallón de Guarnición Nº 23	1939	1940
Regimiento de Infantería Nº 75	1940	1943
Regimiento de Infantería “MELILLA” Nº 52	1943	1947
Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas “MELILLA” Nº 2	28-02-1947	1951
Unidades de la LEGION	1952	1957
Regimiento de Infantería Melilla nº 52	1958	01-1966
Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas “ALHUCEMAS” Nº 5	27-01-1966	01-1969
Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas “MELILLA” Nº 2	01-1969	1985
C.O.E., s	1986	02-1989
Regimiento de Infantería Motorizado “MELILLA” Nº 52	03-1989	1996
Regimiento de Infantería Ligero “MELILLA” Nº 52	1996	15-02-2000
Grupo de Regulares de Melilla nº 52	15-02-2000	06-2008
Tercio Gran Capitán 1º Legión	07-2008	

OTRAS UNIDADES DEL EJÉRCITO VINCULADAS A LAS ISLAS CHAFARINAS A LO LARGO DE SU HISTORIA

- Compañía de Mar de Melilla
- Armada Española
- Destacamentos de Artillería de Costa
- Destacamentos de Fortificación de Ingenieros
- Tercio Gran Capitán 1º de La Legión
- Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra- FAMET
- Compañías de Operaciones Especiales-COES,s
- ULOG-24

¹ Listado extraído del trabajo realizado recopilatorio de datos de las guarniciones de las islas y peñones, por Mordejay Guahnich Bitan, y José Mª Gil Hernández, 2005.

- Guardia Civil
- Cuerpos de Sanidad y Farmacia Militar
- Servicio Eclesiástico
- Regimiento de Ingenieros N° 8
- RETES-22
- Comandancia de Obras de Melilla
- Comandancia General de Melilla
- USBA Melilla

FUENTES DOCUMENTALES

- Historial del GFRI Melilla n° 2-FONDO GRM52
- Historial del GFRI Alhucemas n° 5- FONDO GRM52
- Historial del GFRI Llano amarillo n° 7- FONDO GRM52
- Historial del Regimiento de Melilla n° 52- FONDO GRM52
- Historial del Regimiento África n° 4- FONDO GRM52
- LasChafarinas y los Regulares de Melilla-el vínculo insular, León Villaverde, 1998

GOBERNADORES DE CHAFARINAS

Gabriel de Morales y Mendigutía (*Datos para la Historia de Melilla*. Melilla: Tip. El Telegrama del Rif, 1909; p. 532 a 534).

CHAFARINAS

NOMBRES	COMENZARON			TERMINARON		
	Día	Mes	Año	Día	Mes	Año
D. Vicente Ilarduya (Coronel de Carabineros)	14	1	1848	14	3	1848
» Juan Irigoyen (Coronel). . .	19	3	1848	30	6	1848
» Javier de la Vega (Coronel) .	30	6	1848	10	1	1849
» Miguel White (T. C. Art. ^a). .	10	1	1849	21	4	1849
» Francisco Alemany (T. C. Infantería). I.	21	4	1849	1	7	1849
» Joaquín Macías (T. C. Art. ^a). .	1	7	1849	10	5	1850
» Juan de la Lastra (T. C. Art. ^a)	10	5	1850	30	11	1850
» Cruz Alburquerque (C. Art. ^a)	30	11	1850	21	9	1851
» Luis Cappa Béjar. (1).	21	9	1851	24	3	1853
» Carlos Calonge Domínguez. I	24	3	1853	26	8	1853
» Luis Cappa Béjar.	26	8	1853	24	2	1854
» Manuel Longuet Girona . . .	24	2	1854	6	10	1854
» Juan Rodríguez Soto.	6	10	1854	10	7	1855
» Manuel Galán. I.	10	7	1855	23	10	1855
» Diego Luis Pintos. I.	23	10	1855	»	12	1855
» Joaquín Cazorla Marzoni. . .	»	12	1855	21	1	1856
» Luis Cappa Béjar.	21	1	1856	24	4	1856
» Diego Luis Pintos. I.	24	4	1856	2	5	1856
» José Anguita Calbo.	2	5	1856	13	4	1858
» Gabriel Pérez Ruiz.	13	4	1858	16	4	1859
» Joaquín Cazorla Marzoni. . .	16	4	1859	4	6	1859
» Antonio Feliu de la Peña. I. .	4	6	1859	23	7	1859
» Joaquín Vara de Rey.	23	7	1859	10	9	1859
» Joaquín Cazorla Marzoni. . .	10	9	1859	4	9	1860
» José Espinosa Huertas. I. . .	4	9	1860	5	10	1860
» Luis Cappa Béjar.	5	10	1860	13	12	1862
» Vicente Beleña. I.	13	12	1862	9	2	1863

(1) Este y sus antecesores se llamaron Comandantes Militares: los demás, Gobernadores Militares, en adelante todos son de infantería ó de E. M. de P.

NOMBRES	COMENZARON			TERMINARON		
	Día	Mes	Año	Día	Mes	Año
D. Carmelo Borja.	9	2	1863	29	4	1863
» José Flórez Asola. No se incorporó.						
» Francisco Saenz Payba.	29	4	1863	7	10	1863
» Juan Berenguer Ronda.	7	10	1863	7	11	1865
» Juan Aparicio Pardo.	7	11	1865	26	1	1866
* » Juan Mezcuá Jiménez.	26	1	1866	8	9	1866
» Franco Arajol (Comandante de Ingenieros). I.	8	9	1866	15	10	1866
» Bruno Echevarría. I.	15	10	1866	15	3	1867
» Félix Pérez Orozco. I.	15	3	1867	13	4	1867
» Rafael del Campo Tamayo.	13	4	1867	16	6	1867
» Félix Pérez Orozco. I.	16	6	1867	24	7	1867
» José Alzuro Mateo	24	7	1867	7	12	1867
» José Morcillo. I.	7	12	1867	2	2	1868
» Pedro Arias. I.	2	2	1868	24	2	1868
» Ramón Ortega Albolate.	24	2	1868	21	5	1868
» Manuel Aguirre.	21	5	1868	7	6	1868
» Tomás Muñiz Montes.	7	6	1868	31	12	1869
» Diego Morgado. I.	31	12	1869	15	1	1870
» Ignacio Ruiz de Luzuriaga.	15	1	1870	1	5	1871
» Leopoldo Martínez.	1	5	1871	24	5	1871
» José Urbano Barroco.	24	5	1871	24	5	1872
» Manuel Fernández Pinzón. No se incorporó.						
» Pedro Fuentes Morcaut.	24	5	1872	24	12	1873
» Juan Rodríguez. I.	24	12	1873	12	2	1874
» Lázaro Lara Rodríguez. No se incorporó.						
» José Lozano Franc. I.	12	2	1874	3	4	1874
» Pedro Alfaro Cantalabran.	3	4	1874	23	4	1874
» Manuel Poblador Guiu. I.	23	4	1874	21	6	1874
» José Silva. I.	21	6	1874	22	7	1874
» Saturnino Soler Pinilla.	22	7	1874	11	12	1878

NOMBRES	COMENZARON			TERMINARON		
	Día	Mes	Año	Día	Mes	Año
D. Marcos Palan Velasco . . .	11	12	1878	4	2	1879
» José Sarro Hurtado. . . .	4	2	1879	21	7	1880
» Fabriciano Nájera. . . .	21	7	1880	21	12	1880
» Andrés Aranda Raya. I. . .	21	12	1880	21	1	1881
* » Francisco Gallecio González.	21	1	1881	21	4	1885
» Pedro Casaus Lopera (Comandante de Artillería). I. .	21	4	1885	22	6	1885
» Luis Misis Miralles. . . .	22	6	1885	11	12	1885
» Pedro Casaus Lopera . . .	17	12	1885	14	10	1888
« Gabriel Silven Fernández. .	14	10	1888	2	2	1890
» Telesforo Maroto. . . .	2	2	1890	4	10	1893
* » Enrique Barraca Castro. . .	4	10	1893	13	12	1897
» Miguel Alvarez Perez. I. . .	13	12	1897	16	12	1897
« Juan Contreras. I. . . .	16	12	1897	25	5	1898
» Ramiro García de Guadiana.	25	5	1898	12	1	1899
« León Atienza Castillejos I. .	12	1	1899	20	1	1899
» Manuel Jiménez Baena. I. . .	20	1	1899	9	3	1899
» Agapito Picazo Subiza. . . .	9	3	1899	12	9	1900
» Pablo Artal Abad. . . .	12	9	1900	2	10	1902
« Marc cRueda Elías. I. . . .	2	10	1902	15	10	1902
» Eduardo Meseguer Díaz . . .	15	10	1902	31	8	1903
» Manuel Lorduy Dini I. . . .	31	8	1903	11	9	1903
» Andrés Alcañiz Arias. . . .	11	9	1903	4	5	1906
» Tomás Francés Caro. I. . . .	4	5	1906	11	5	1906
» Juan Suárez Madariaga. I. . .	11	5	1906	12	9	1906
» Ricardo Pardell Cruz. No se incorporó.						
» Eugenio de Anca Merlo. . . .	12	9	1906			

DIEZ AÑOS DEL INSTITUTO DE CULTURA MEDITERRÁNEA EN LAS ISLAS CHAFARINAS

JUAN ANTONIO BELLVER GARRIDO

ANTONIO BRAVO NIETO

SONIA GÁMEZ GÓMEZ

Instituto de Cultura Mediterránea

INTRODUCCIÓN

El *Instituto de Cultura Mediterránea* (ICM) es una institución de carácter cultural que nace a mediados del año 2000 estrechamente vinculada al proyecto de investigación sobre las islas Chafarinas. El Instituto se constituye concretamente el 18 de diciembre de 2000, como necesidad de contar con una adecuada estructura de investigación que pudiera hacerse cargo de un ambicioso proyecto cultural en este archipiélago.

Un trabajo publicado hace 56 años por el profesor Carlos Posac Mon (*Prehistoria en las islas Chafarinas*, 1956) donde se relacionaban algunos hallazgos arqueológicos, fue el revulsivo que despertó la curiosidad hacia las islas por parte de un equipo que quiso documentar la existencia de estos restos. Ello exigió varios desplazamientos iniciales a las islas, la confirmación de la existencia de objetos de sílex y el novedoso hallazgo de restos de cerámica cardial; los resultados auguraron la transcendencia del que sería el yacimiento más importante del archipiélago, delimitado en el sector sur de la isla del Congeso. Este es el origen de un proyecto cultural que va a estimular la participación de diferentes equipos interdisciplinarios y la colaboración de numerosas instituciones.

El primer viaje ya reveló una complicada tramitación de permisos, gestionados a través del Organismo Autónomo de Parques Nacionales y, posteriormente, autorizados por el Ministerio de Defensa, en cuanto a la estancia, y por el Ministerio de Cultura en lo relativo a la actividad propiamente dicha. También el principio de una forma de trabajar que ha exigido continuos esfuerzos ligados a preparativos logísticos, viajes, coordinación de equipos, gestión administrativa,

etc. Los sorprendentes resultados obtenidos en las primeras prospecciones motivaron la preparación de la I Campaña Arqueológica en el yacimiento neolítico ya bautizado como *Zafrín*.

Este fue el principio de una larga serie de trabajos y proyectos vinculados a las islas y, como consecuencia, a la institución gestora del *Refugio Nacional de Caza*, el Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN), que durante los diez años de colaboración y convivencia administrativa apoyó incondicionalmente cada una de las iniciativas propuestas.

LA ARQUEOLOGÍA Y LA CREACIÓN DEL ICM

El yacimiento neolítico de Zafrín

2001 es el momento en el que se gesta el grupo humano interdisciplinar que acometerá, año tras año, los distintos trabajos. Momentos de compenetración del equipo, unido estrechamente para conseguir llevar a cabo el primer proyecto arqueológico de envergadura en este interesante y novedoso espacio geográfico. Un equipo formado por personas vinculadas a la arqueología y a la historia, que se organiza inicialmente para una actividad corta aunque intensa, la primera excavación y estudio de las islas. Se trató de una experiencia de quince días en la que diferentes personas formadas en varias disciplinas tendrían que convivir junto a un equipo de guardas y biólogos que promueven sus estudios en la Estación Biológica de las islas Chafarinas. Pero el factor que infunde más complicación y más novedad al proyecto vino determinado por el peculiar emplazamiento del yacimiento en la isla del Congreso, espacio que ha permanecido deshabitado prácticamente desde el Neolítico hasta la actualidad, y que flanquea el margen occidental del archipiélago. El desplazamiento en zodiac al yacimiento varias veces al día, transportando al personal junto a todos los utensilios necesarios, se antojaba como un auténtico acontecimiento, no exento de dificultades e incertidumbre. Y ello porque el trabajo diario dependía, entre otras muchas cosas, de que el estado del mar permitiese poder desembarcar o no. El éxito de este primer ensayo afianzó al ICM en las islas Chafarinas, fortaleció la cohesión de su equipo y, en virtud del trabajo realizado, consolidó su propuesta de investigación ante las autoridades competentes. De esta forma, y año tras año, lo que fue novedoso ha pasado a convertirse hoy en un trabajo cercano, sentido como algo propio.



Evacuación del equipo de arqueología en zodiac desde la isla del Congreso a la de Isabel II cuando comenzaba a entrar un temporal de poniente.

La continuación del proyecto vino determinada por el éxito de esta primera excavación, pues confirmó la existencia de un importante lugar de hábitat del Neolítico antiguo cardial, con la existencia de estructuras domésticas (hogares, cubetas, etc.) y una asombrosa riqueza de materiales arqueológicos. Todo esto permitió establecer planteamientos futuros con sólidas aspiraciones científicas e ir perfilando la configuración de un equipo profesional. A su vez, comenzaron a surgir proyectos paralelos relacionados con el medioambiente, orientados a prestar apoyo a las venideras expediciones arqueológicas y que fueron sufragados y patrocinados por Parques Nacionales, la Consejería de Cultura de la ciudad autónoma de Melilla y la Fundación GASELEC.

Pasaron los años entre diferentes intervenciones arqueológicas en Zafrín. De todas ellas habría que destacar cuatro grandes campañas, no las únicas, pero sí fueron las de mayor envergadura la de los años 2001, 2003, 2004 y 2005. Este penúltimo año fue clave por los prometedores resultados obtenidos, momento en que el ICM firmaba un convenio con la Universidad de Valladolid y se ponía en marcha una larga campaña de 45 días en las islas y un amplio despliegue de un

equipo compuesto por unas 18 personas, muy superior al de cualquier otro proyecto anterior llevado a cabo en las islas.



Equipo de excavación en la primera campaña, año 2001.

Los resultados de la campaña de 2004 superaron las expectativas que a priori se esperaban de la potencialidad del yacimiento. En esta campaña se trabajó en una extensa área de excavación que permitió documentar el perímetro completo de una interesantísima estructura de hábitat que resultaba excepcional dentro del panorama del Neolítico Antiguo norteafricano. Este año se localizó una cabaña completa y varias estructuras exteriores relacionadas con ella. De esta campaña se extrajeron numerosas y diversas muestras que servirían para realizar varios análisis paleoeconómicos y paleoambientales que proporcionarían datos de un importante valor. Sin embargo, durante la intervención también sería constatada la intensa erosión que sufría el yacimiento, provocada por su ubicación en una pendiente muy acusada y que lo está destruyendo por arrastre.



Equipo de excavación en la campaña de 2004.

Prospecciones arqueológicas en la isla del Rey y excavación del yacimiento de La Plataforma en la isla del Congreso

Durante estos años, la gestión arqueológica no estuvo centrada únicamente en el yacimiento neolítico de Zafrín, sino que el ICM realizó desde sus primeras visitas al archipiélago diferentes intervenciones paralelas, sobre todo en la isla del Rey y del Congreso. Las tres islas fueron prospectadas en diferentes ocasiones por varios equipos organizados para realizar barridos sistemáticos en superficie que sirvieron para acotar los límites del yacimiento neolítico y localizar nuevos espacios de interés arqueológico.

El proyecto de intervención en la isla del Rey tuvo como objetivo ampliar los conocimientos sobre el poblamiento prehistórico de las islas Chafarinas, complementando la información que ya aportaba el yacimiento de Zafrín en la isla del Congreso. Por lo tanto, existía la necesidad de estudiar de forma conjunta los testimonios documentados en ambas islas, dada la conocida existencia de vetas

de sílex rojo y amarillo en la del Rey. La metodología aplicada en la prospección arqueológica en esta isla se basó en el Sistema de Registro Temático y Espacial de Yacimientos en Superficie (SIRTEYS). Las características metodológicas de este sistema permitían aunar perfectamente los objetivos de investigación arqueológica y de protección patrimonial, tanto cultural como ambiental, que se pretendían alcanzar. Esta metodología estaba basada en la utilización de receptores GPS para cuyo correcto funcionamiento eran necesarias una serie de características geográficas y ambientales que se cumplían perfectamente en esta isla. El equipo de prospección efectuó una exploración exhaustiva de la superficie en busca de materiales arqueológicos o de indicios visibles de estructuras, tarea que se desarrolló durante la campaña arqueológica de 2005.



Arqueólogos del Instituto de Cultura Mediterránea durante las prospecciones en la isla del Rey en el año 2005.

Los resultados de las prospecciones intensivas en el año 2001 en la isla del Congreso precisaron la delimitación del yacimiento neolítico e incorporaron nuevos descubrimientos arqueológicos. Lo más significativo fue desvelar la existencia de una serie de aterrazamientos o bancales de piedra en el sector nororiental

de la isla, o la presencia de una construcción defensiva en la parte más occidental, en el sector sur. El espacio ocupado por estos bancales, alrededor de una hectárea, iba a constituir una interrogante para el equipo de investigación, pues el hecho de no tener conocimiento de una ocupación humana posterior a época neolítica llevó a los investigadores a sospechar que esta construcción podría tener una cronología antigua y asociada al yacimiento prehistórico. Finalmente, durante la campaña de 2005 se realizó una intervención que dataría los aterrazamientos en época moderna.



Intervención en la isla del Rey ante el descubrimiento de restos humanos durante las primeras prospecciones en diciembre de 2003.

Entre los años 2006 y 2007 se excavó el yacimiento de época contemporánea La Plataforma, situado en posición elevada en la parte sureste de la isla del Congreso, ladera oriental de la misma. Se trata de un edificio de forma rectangular que albergaba a un contingente militar reducido, destinado en la isla con un fin defensivo. Un fortín o cuartel de vigilancia de aproximadamente 100 m², construido poco después de la toma de las islas, entre finales del siglo XIX y principios del XX. La campaña de 2006 no fue suficiente para excavar todo el

edificio y no se concluyó el proyecto hasta la intervención en el verano de 2007. Los resultados de ambas excavaciones llevaron a relacionar directamente este edificio con los aterrazamientos construidos en la zona norte de la isla, interpretados como posibles bancales destinados al cultivo y probablemente al autoabastecimiento de este contingente. Las prospecciones realizadas en campañas anteriores en este sector aterrazado de la isla, concluyeron que el material arqueológico que aparecía en su entorno era de cronología moderna y que por tanto dichas construcciones no tenían ningún vínculo con el yacimiento prehistórico de Zafrín. Además, la constitución de los muros del edificio y la de las terrazas mostraron idéntica factura, lo que reafirmó la idea de que se llevaron a cabo en un mismo momento, durante la ejecución de un proyecto defensivo para la isla del Congreso.



Excavaciones en el yacimiento de La Plataforma en la isla del Congreso con estudiantes de la Universidad de Málaga.

Desde los primeros años arqueológicos en las Chafarinas, el Instituto Geológico Minero trabajó junto al ICM en un estudio geológico de las islas y, concretamente, en la lógica y sugestiva hipótesis surgida de que éstas estaban unidas a la costa y formaban un cabo o promontorio estratégico en época neolítica.

Presunción que surge al pensar en la gran dificultad que sería habitar en las islas para aquellos pobladores neolíticos, no solo por el espacio reducido en el que se encontraban, sino porque sería necesario transportar el agua potable y las piezas de caza cobradas por medios marítimos hasta las mismas. Los resultados fueron de gran interés para conocer el desarrollo del yacimiento y las circunstancias que llevaron a su abandono.



Llegada al puerto de Chafarinas del grupo de geólogos que participaron en el proyecto del yacimiento de Zafrín.

El estudio de impacto ambiental de las intervenciones arqueológicas

El *Proyecto Chafarinas* tenía como uno de sus objetivos el estudio y excavación del conjunto de yacimientos arqueológicos situados en las islas del Re y y especialmente en la del Congreso. La superficie afectada por estas actividades de investigación en este enclave protegido iba a ser de cierta importancia, por lo que se hizo necesario estudiar una serie de medidas correctoras de carácter ambiental para evitar su alteración. Se acometió por esta razón la regulación de todas las actividades, tanto extractivas, propias de las excavaciones, como otras

de carácter prospectivo, que se extienden por todo el enclave insular. El status de área protegida motivó la necesidad de actuar en ese sentido y movió al ICM a presentar a la Fundación Biodiversidad un proyecto de evaluación de impacto denominado *Restauración de hábitats naturales sometidos a intervenciones arqueológicas en el Refugio Nacional de islas Chafarinas*, dependiente del ministerio de Medio Ambiente. Las futuras actividades arqueológicas debieron seguir convenientemente la regulación que surgió de aquel trabajo a fin de respetar el entorno desde un punto de vista medioambiental a la vez que se desarrollaban los trabajos extractivos. En este sentido finalizaron, dentro del *Plan Nacional de Acción de Voluntariado del Organismo Autónomo de Parques Nacionales* en el verano de 2004, las obras de construcción de un vivero para la reproducción de especies vegetales autóctonas, un complejo de más de 200 m², en continuo crecimiento y perfeccionamiento, que permitiría la repoblación adecuada de cualquier sector necesitado de las islas, pero construido principalmente como complemento de las actividades arqueológicas.



*Trabajos para volver a cubrir la superficie excavada durante las excavaciones de 2003.
Aplicación de las medidas aportadas por el estudio de Impacto Ambiental.*

En aquel trabajo se pretendía equilibrar y compensar las actividades científicas que vinculan la protección del patrimonio histórico y cultural con las de patrimonio medioambiental que están establecidas para el Refugio Nacional de Caza de islas Chafarinas.

NUEVOS PROYECTOS, PROPUESTAS Y CAMPOS DE VOLUNTARIADO DEL ORGANISMO AUTÓNOMO DE PARQUES NACIONALES

Digitalización de la evolución constructiva en las islas Chafarinas desde 1848

Este proyecto fue iniciado en 2007 y llevado a cabo por el ICM para el Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Se denominó *Catalogación, clasificación y digitalización de expedientes de obras públicas y privadas sitos en los archivos nacionales*. En el verano de 2009, después de analizar una gran parte de la cartografía referente a las obras de construcción de las islas Chafarinas, se llevó a cabo un trabajo basado principalmente en localizar y topografiar los restos de los edificios más importantes ya desaparecidos. Estas evidencias iban a formar parte de un plano integral de las construcciones del archipiélago, con los edificios más destacados, principalmente en la isla de Isabel II a lo largo de su historia.

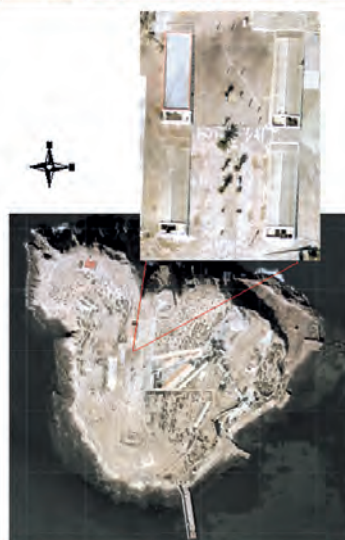
El proyecto quedó dividido en dos fases claramente diferenciadas y complementarias entre sí. En primer lugar y, con el fin de ofrecer una visión conjunta del entramado urbanístico, se realizó una recopilación y clasificación de toda la documentación (textual y gráfica) relacionada con las obras de construcción proyectadas en las islas Chafarinas desde su ocupación en 1848 hasta nuestros días. El desarrollo de la investigación tuvo lugar en diferentes archivos nacionales: Archivo Intermedio Militar de Melilla; Autoridad Portuaria de Melilla; Archivo General Militar (Instituto de Historia y Cultura Militar) en Madrid; Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército (Madrid) y Archivo General Militar de Segovia. También se consultaron fondos privados de difícil acceso, debido a su carácter no público, como varias colecciones particulares.

La segunda fase del proyecto consistió en el estudio de la documentación obtenida en cada uno de los archivos y en la localización, a través de la cartografía histórica, de todas las edificaciones desaparecidas. El objetivo fundamental de

la última etapa del proyecto fue aportar todos los datos e información posibles sobre la ubicación de cada una de las construcciones, tanto si existían en la actualidad como si no. Se llevó a cabo un trabajo topográfico que recogería todos los restos constructivos dispersos en el terreno perteneciente a los edificios desaparecidos. Junto con las construcciones existentes y en uso, estos edificios olvidados formarían parte de un plano integral, asociado a sus tablas de atributos y datos espaciales, mostrando la fisonomía que un día tuvieron las islas. Estos datos acerca de la evolución aparente del archipiélago servirían para realizar un documento completo con información pormenorizada de todos los edificios y usos de los mismos a lo largo de la historia de las islas que ayudarían a entender su evolución desde los primeros edificios construidos a mediados del siglo XIX hasta la actualidad. La digitalización de la evolución de las infraestructuras defensivas, de los edificios militares y particulares, los puertos o aljibes mostró el esplendor urbano que tuvo la isla Isabel II, la única habitada en permanencia y la que ha sufrido la mayor presión humana desde su ocupación.



Equipo de trabajo en las islas durante la realización del proyecto “Catalogación, clasificación y digitalización de expedientes de obras públicas y privadas sitos en los archivos nacionales”.



Vista general de los Pabellones de Plaza situados en la Plaza de Armas

PABELLONES DE PLAZA



Una memoria sobre la necesidad de construir estos pabellones dice así: "De todas las habitaciones que hoy existen en la plaza alta, solo queda el cuartel de Ingenieros nº1 y se propone construir otro igual adosado a él. Se considere necesario la edificación de edificios iguales formando cada uno 4 pabellones, total 24, que se crean suficientes para los empleados que no tengan cabida en el hospital, pabellones del E. y los dos edificios del Gobierno y Marina, no obstante la batería de la Conquista, más elevada que ellos y permite alzar la capilla en el lado norte, dando a toda esta parte un aspecto regular. Los fuertes vientos del NO y las condiciones defensivas no permiten darles mayor elevación. Es necesario hacer un buen drenaje para la formación de esta plaza, ello proporcionará la plaza necesaria para la construcción de los seis edificios y del nuevo cuartel de Infantería". 1887

La funcionalidad de estos pabellones ha sido muy diversa desde que se construyeron, Corrales y Telégrafos lo ocuparon, pero actualmente se encuentran en debate sobre de ellos pues dos desaparecieron.

El proyecto aportó importantes datos acerca de la evolución constructiva en las islas Chafarinas desde su ocupación en 1848.

El Centro de Interpretación de islas Chafarinas

Entre las iniciativas que se llevaron a cabo en las islas habría que destacar una propuesta que no llegó a materializarse pero que quedó planteada para un posible desarrollo posterior. Para el año 2002 el ICM propuso al Organismo Autónomo de Parques Nacionales la creación de un centro de interpretación de las islas Chafarinas, proyecto que incluía la restauración de la iglesia de la Inmaculada Concepción, antigua iglesia del archipiélago.

Este trabajo venía a proponer la investigación, adecuación y transformación de dicho templo. Una finca, propiedad del Ministerio de Defensa, para la que se planteó una recuperación en varias fases: limpieza, desmontaje y tratamiento del retablo, la reposición del tejado y finalmente la adecuación interior del templo a su estado original, restaurándose las pilastras, puertas de madera, coro, y finalmente la distribución del espacio propiamente dicho para su finalidad como centro interpretativo.

El objetivo principal de este proyecto estaba orientado a promocionar nue-

vas ofertas didácticas y potenciar el conocimiento de este espacio protegido que, a la vez de tratar los temas específicamente medioambientales, podría también exponer los históricos y arqueológicos. Toda esta puesta en valor del lugar hubiera permitido reconocer el valor patrimonial del Refugio y entender el patrimonio como recurso sostenible, así como el fomento de una actitud de ciudadanía activa, receptiva y dialogante ante los problemas de conservación integral. Por otra parte se hubieran promocionado los trabajos de investigación. Todo ello hubiera sido complementado con la musealización de los yacimientos arqueológicos. Para esta iniciativa, en aquel momento, contamos con la colaboración del Centro de Hijos de Chafarinas, entidad que mantiene viva la herencia cultural de las islas.

Plan Nacional de Acción de Voluntariado del Organismo Autónomo de Parques Nacionales

Durante el verano de 2003 la permanencia en las islas fue constante y las expectativas se multiplicaron gracias a diversas actividades vinculadas a distintas instituciones. El ICM dio un considerable avance al firmar un nuevo convenio con Parques Nacionales, organizar y coordinar los campos de voluntariado medioambientales de esta institución, actividad que ya venía desarrollándose en otros Parques del ámbito nacional. De nuevo aumentan las posibilidades de todos aquellos interesados en visitar las islas para colaborar en tareas de optimización del medio protegido. Sin embargo, un mayor número de personas iba a acarrear mayores complicaciones. Se inicia entonces un ciclo triplicante de actividades donde voluntarios, sin límite de edad y procedentes, en su mayoría, de la ciudad de Melilla, participarán en los proyectos más recientes enfocados al mantenimiento de las subestructuras y su entorno o a la construcción de instalaciones de apoyo a proyectos biológicos.

En esta nueva fase culminarán propósitos planificados por el ICM y Parques Nacionales. Se acondicionó en varias fases, una zona colindante a la Estación Biológica para construir un vivero destinado a la reproducción de especies vegetales autóctonas. Toda el área próxima fue adecuándose en diferentes fases, ampliando las mejoras a todo el rededor del vivero a partir de levantamientos de muros o la restauración de los existentes reutilizando piedras y escombros vertidos en la zona. Para equipar el umbráculo fue necesario instalar depósitos de agua de lluvia a través del reciclado de distintos elementos, conducciones de agua, electricidad, etc.

Más adelante, este proyecto culminará con la construcción de un vivero de exterior para la fase intermedia de adaptación de las especies plantadas o un pequeño huerto para abastecer en ocasiones a la Estación Biológica.



Construcción del vivero junto a la Estación Biológica en el año 2002.



Construcción de un vivero de exterior durante el verano de 2004, junto al umbráculo levantado anterior.

Igualmente, con la participación de voluntarios se construyó un terrario para el estudio del eslizón pentadáctilo de mediano tamaño, endémico de la franja costera mediterránea magrebí y las islas Chafarinas, concretamente de la isla del Rey, donde es abundante. Así, estos grupos de jóvenes colaboraron de forma indirecta en algunos de los proyectos científicos llevados a cabo por investigadores de Parques Nacionales en las islas. Otras muchas actividades fueron propuestas y desarrolladas durante los veranos sucesivos, como la fabricación de composteros, levantamientos de muros, mantenimiento y reconstrucción de caminos, actividades que formarían parte de un proyecto común de carácter medioambiental desarrollado por un voluntariado intermitente desplazado a las islas cada verano, siempre dirigidos y coordinados por monitores y personal del ICM.



Trabajos durante la construcción de un terrario para el estudio de los eslizones.

EL ICM Y LA CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN. LOS CAMPOS DE VOLUNTARIADO DE JUVENTUD

Si la arqueología marcó el inicio y caminó paralela a la evolución del ICM, pronto dejaría de ser la única actividad que esta institución desarrollaría en las islas. Desde el año 2003 los campos de voluntariado de la Consejería de Educa-

ción y los medioambientales de Parques Nacionales formarían parte importante de la dinámica en el archipiélago.

Los primeros contactos del ICM con el voluntariado de juventud se producirán en 2002, un proyecto que planteará nuevas expectativas de colaboración entre el OAPN y la Consejería de Educación de Melilla. De esta forma, el ICM se encontró gestionando un campo de voluntariado orientado a iniciar a los jóvenes participantes en la arqueología. Una opción que va a permitir a un amplio número de civiles residir y disfrutar durante un breve periodo de tiempo en un entorno natural protegido. Un proyecto que comenzó combinando la arqueología teórica en Melilla con las prácticas en las islas Sin embargo, este voluntariado será reorientado rápidamente hacia actividades medioambientales desarrolladas íntegramente en la isla de Isabel II. Un convenio con la Consejería de Educación de Melilla permitió que, durante estos años, grupos de jóvenes entre 18 y 30 años de diferentes Comunidades Autónomas pudieran estar en las islas para el desarrollo de actividades relacionadas con el mantenimiento de instalaciones o acciones relacionadas con el medioambiente.

El primer campo de juventud acogió a un grupo de universitarios que iniciaría las primeras actividades y permitió asumir nuevos objetivos. De esta manera, el ICM ampliaba horizontes y cada año se programaban multitud de ocupaciones a emprender. Desde aquel momento todo se magnificó, tanto el volumen humano a trasladar, la coordinación de estos grupos o el esfuerzo empleado frente a la administración, igualmente crecerá la responsabilidad y con ella la preocupación de que cada propósito culminara positivamente.

La dinámica de los campos de juventud, originalmente de orientación arqueológica, se fueron transformando hacia cometidos específicos de carácter medioambiental, aunque en momentos puntuales estos grupos continuarían realizando labores de apoyo al equipo de arqueólogos del ICM. La dinámica de este voluntariado consistía en ejecutar trabajos diseñados a priori entre el ICM y el Organismo Autónomo de Parques Nacionales. Pero también se reservaba un periodo del día en el que desarrollaban actividades de ocio, todas ellas coordinadas por los monitores con el propósito de fomentar el conocimiento del entorno, la convivencia, el compañerismo y las relaciones tanto entre los propios voluntarios como de estos con el destacamento militar, a los que se les hizo siempre partícipe de las actividades de entretenimiento. Los campamentos se realizaban durante quince días (divididos en dos turnos de una semana), habitualmente

en el mes de julio . Durante estos años de acción en las islas se distinguieron diferentes proyectos centrados básicamente en dos áreas concretas de la isla de Isabel II, el espacio adyacente a la Estación Biológica, lugar donde viven guardas y biólogos durante el año y el entorno del faro, lugar donde pernoctaban y convivían los jóvenes voluntarios.



Recogida de residuos de las costas durante los campos de voluntariado en las islas.

El mantenimiento del faro en el extremo norte de la isla de Isabel II conllevó actividades para el sostenimiento de las instalaciones tales como limpieza y pintura. En el entorno de la Estación Biológica, el desescombro y acondicionamiento de zonas destinadas a instalar equipamientos específicos para estudios biológicos fueron las tareas principales. Se reconstruyeron caminos originales desaparecidos y se crearon otros nuevos con técnicas no invasivas ni agresivas, siempre respetando el entorno y los métodos utilizados en las antiguas construcciones. Los trabajos diarios serían alternados con la limpieza de las costas, recogida de residuos y la consiguiente agrupación de materiales de desecho para su eliminación. En general, este voluntariado sirvió de apoyo en muchos otros proyectos, tanto biológicos como arqueológicos, de tal manera que adelantaron tra-

bajos antes de la llegada de equipos científicos o a veces, procedieron al acondicionamiento de zonas afectadas por grupos de investigadores, como por ejemplo, desbrozado y acondicionamiento de zonas para las excavaciones arqueológicas así como cierre de las mismas y repoblación del suelo afectado. A veces, se unieron a campañas de anillamiento de gaviotas o pardelas como apoyo a biólogos desplazados a las islas para tal fin.



Reconstrucción de calzadas en los alrededores de la Estación Biológica por grupos de voluntarios.

LAS ACTIVIDADES DE PUBLICIDAD Y LA PUBLICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

La divulgación de todas las intervenciones se convertiría en la fase final del proyecto arqueológico anual. Las memorias de excavación de cada una de las campañas y los informes de cada uno de los proyectos realizados, fueron redactados y entregados al Ministerio de Cultura y al Organismo Autónomo de Parques Nacionales desde el año 2000 al año 2009. En esta documentación se describirían detenidamente todas las actividades de investigación en el año de referencia y permitirían ofrecer estos resultados al resto de la comunidad científica.

Un hito importante en este proceso fue la visita de la entonces ministra de Cultura, Pilar del Castillo Vera a la sede del ICM en Melilla en el año 2002 donde pudo apreciar los primeros resultados de las campañas arqueológicas, interesándose por los distintos materiales cerámicos y objetos de piedra que ya estaban en fase de estudio.

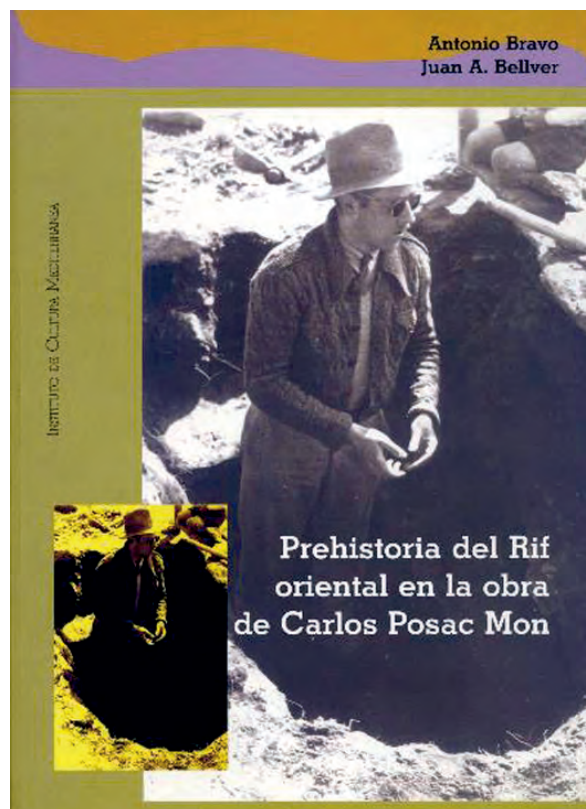


La ministra de cultura Pilar del Castillo en su visita al ICM, apreciando la colección de piezas rescatadas en las primeras campañas. 2002.

El primer aniversario (20 años) del Refugio Nacional de islas Chafarinas fue una de las primeras tareas realizadas. El Organismo Autónomo de Parques Nacionales encargó al ICM una exposición y un ciclo de conferencias que recogieran las actividades que se habían llevado a cabo en los últimos veinte años desde la creación del Refugio. Las actividades se llevaron a cabo en el Hospital del Rey de Melilla, donde participaron diferentes investigadores y personas vinculadas al trabajo en las islas.

Reconocer la labor investigadora y revisar la dilatada trayectoria científica del profesor Carlos Posac Mon fue otro de los objetivos del ICM. Se organizó un emotivo homenaje al investigador por la gran labor realizada entre los años cin-

cuenta y, sobre todo, por ser el descubridor de los primeros restos neolíticos en las islas Chafarinas. Aquel acto consistió en una jomada de presentación de todas sus obras compiladas en un único tomo editado por el Instituto de Cultura Mediterránea. Contó con la presencia de Carlos Posac, quien rememoró sus experiencias en las numerosas prospecciones que llevó a cabo en su estancia en Melilla como docente durante los años cuarenta y cincuenta del siglo XX.



Publicación que rinde homenaje a Carlos Posac Mon.

La exposición en la Fundación GASELEC , *Islas Chafarinas, una mirada al pasado*, estuvo acompañada de la publicación de las intervenciones arqueológicas en el poblado neolítico de Zafrín hasta el año 2006. La exposición ofreció de una manera didáctica los resultados y conclusiones más relevantes, materiales obtenidos y principales resultados científicos de este poblado neolítico cardial. La Fundación GASELEC apoyó este proyecto de investigación casi desde el comien-

zo, por ello, fue la receptora en el año 2006 de esta importante exposición. Los contenidos y recursos expositivos fueron adaptados a las condiciones del centro de exposiciones de la Fundación. Para ésta se elaboraron recreaciones de numerosas cerámicas halladas en las excavaciones, reproducciones a tamaño natural de las especies más comunes que compartieron la existencia del hombre neolítico en las islas, peces diversos y focas monjes. También se realizó una reproducción de la cabaña que se excavó en la campaña 2004 a tamaño real.



Montaje de la exposición “Una mirada al pasado: Prehistoria de las islas Chafarinas”, en la Fundación Gaselec en el año 2006.

La revista *Akros* ha servido para difundir muchas investigaciones realizadas en Melilla y su entorno más inmediato. Varios números de *Akros* se han convertido en el soporte expositivo de las novedades acontecidas en Chafarinas. En el año 2003 se publicó el artículo “La estación neolítica al aire libre en las islas Chafarinas. Primera datación radiocarbónica” por J. A. Bellver Garrido y A. Bravo Nieto. En 2005 se publica “El yacimiento neolítico de Zafrín en las islas Chafarinas (Norte de África, España): avance de los resultados de la campaña de excavación 2004”, artículo conjunto de M. Rojo; J. A. Bellver; A. Bravo; R. Garrido; I. García y S. Gámez. En 2007, junto a la exposición en la Fundación GASELEC se publica como catálogo *Una mirada al pasado: Prehistoria de las islas Chafarinas*. Otras intervenciones arqueológicas también fueron difundidas por *Akros* como en 2008 con el artículo “La Plataforma: un punto estratégico en la isla del Congreso” por S. Gámez Gómez y C. Tejedor Fernández.



Arqueología

El yacimiento neolítico de Zafrín en las Islas Chafarinas (Norte de África, España): avance de los resultados de la campaña de excavación 2004.

MARCO ROJO GOMEZ
JUAN ANTONIO BELLVER GARRIDO
ANTONIO BRAVO NIETO
RAFAEL GARCIA PENA
ROJO GARCIA MARQUEZ DE LA ROSA
SOLÍS GÁMEZ GÓMEZ

Introducción: situación y condicionamientos litológicos

Zafrín es un yacimiento arqueológico que se localiza en la isla del Congreso, dentro del archipiélago de las islas Chafarinas. Estas islas se sitúan en el mar de Alborán en la subcuenca de Levante y son consideradas una prolongación en el mar de las características continentales que se desvanecen a 2,5 millas de la costa de Marruecos.

El archipiélago se ubica frente a la costa de Marruecos oriental cerca de la desembocadura del río Mulaya y de la frontera argelina, a 27 millas de Melilla y a 27 millas del puerto argelino de Nemours. Es un conjunto de tres islas cuya superficie total emergida asciende a algo más de 50 ha, y que de oeste a este se denominan Congreso, Isabel II y Rey. De soberanía española, dependen administrativamente del Ministerio de Defensa y del Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

La isla del Congreso es la más extensa con 22,5 has., de perfiles escarpados, en ella se alcanza la altura mayor 137

metros. Tiene una forma alargada y alcanza un kilómetro en el sentido nort-sur y una anchura variable. El yacimiento de Zafrín se encuentra en el borde sur de la isla, en una zona donde la anchura de la superficie disponible es de aproximadamente 150 m. (Bellver y Bravo, 2004b: 12) (Figura 1).

Desde el punto de vista geológico las islas son fruto de un vulcanismo que se articula en varios episodios eruptivos, a finales del terciario, seguramente pliocénicos.

En la actualidad la distancia entre la línea de costa y el archipiélago es de 3,5 km., pero las islas estuvieron unidas a tierra firme, por lo que geomorfológicamente constituyen el extremo norte de lo que fue un antiguo cabo de mayor

prolongación que el actual Cabo de Agates.

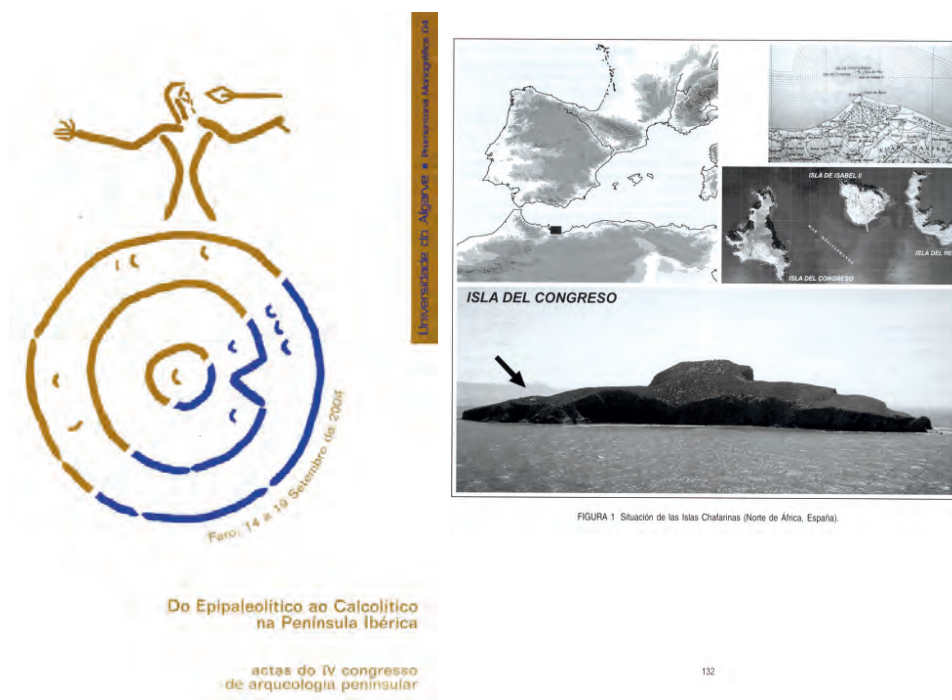
Los materiales que formaban la lengua de unión estaban compuestos fundamentalmente por areniscos y materiales calcáreos cuya naturaleza frágil y blanda determinó que fueran destruidos por la erosión marina, provocando finalmente la separación del continente (Bellver y Bravo, 2003b: 11). A esta separación contribuyó también el ascenso del nivel del mar en la transgresión Rándiere, cuyo máximo tuvo lugar hacia el 5500 a.C., estabilizándose hacia el 5500



Figura 1. Situación del yacimiento de Zafrín en la isla de Congreso, Islas Chafarinas.

Publicación en la revista del Museo Akros en 2005.

Otras publicaciones relevantes fueron las actas de la intervención en el IV Congreso de arqueología peninsular en Portugal en 2004, *Do Epipaleolítico ao Calcolítico na Península Ibérica*. La ponencia fue “El yacimiento de Zafrín en las islas Chafarinas (Norte de África, España): un nuevo asentamiento del neolítico cardial”, por M. Rojo; J. A. Bellver; A. Bravo; R. Garrido; I. García y S. Gámez. En este Congreso se presentaron los resultados de las tres campañas de excavación desarrolladas en el asentamiento descubierto en la isla del Congreso, en la que se pudieron excavar diversas estructuras de hábitat (hogares, silos, etc.) proporcionando una importante cantidad de materiales arqueológicos de gran interés como cerámicas cardiales, recipientes de cáscara de huevo de avestruz y una industria lítica muy especializada. En la intervención se definió el yacimiento como un pequeño hábitat con agricultura y ganadería demostradas a través de análisis faunísticos y paleobotánicos, pero con un importante peso de la recolección de moluscos, fechado por C14 a mediados del V milenio calAC. Estos resultados fueron presentados por el profesor Manuel Rojo Guerra en representación del ICM y de la Universidad de Valladolid.



Actas del Congreso de Arqueología peninsular en Portugal en 2004.

Y finalmente, la obra definitiva que recopila todas las campañas es el libro colectivo editado por la Universidad de Valladolid en el año 2010, *Zafrín: un asentamiento del neolítico antiguo en las islas Chafarinas (Norte de África, España)*, trabajo para el que se dedicó un tomo de la serie *Studia Archaeologica* del Departamento de Prehistoria de la Universidad de Valladolid.



Presentación del libro Zafrín, un asentamiento del Neolítico Antiguo en las islas Chafarinas en el Club Marítimo.

Por otra parte, la revista *Ambienta* del Ministerio de Medio Ambiente también recogió los inicios de los trabajos de investigación arqueológica en el Refugio Nacional de islas Chafarinas. En 2006 la revista *Tierra y Tecnología* del ilustre Colegio oficial de Geólogo en Madrid publicó “Islas Chafarinas. La geología de un archipiélago deseado por todos”, escrito por los geólogos José Luís Barrera y Antonio Pineda, activos colaboradores del proyecto de investigación.

APOYO DE LAS INSTITUCIONES

El apoyo de las instituciones fue determinante para cada uno de los propósitos que el ICM desarrolló en las islas. Sin este apoyo el Proyecto Chafarinas no habría sido posible, por ello, es de obligado cumplimiento el hacer mención en este apartado de todas aquellas instituciones que de una manera u otra respaldaron las iniciativas que influyeron en la evolución del Instituto de Cultura Mediterránea.

El Organismo Autónomo de Parques Nacionales estuvo interesado y se convirtió en el principal promotor de la investigación desde el mismo año 2001. La Estación Biológica se convirtió durante muchos veranos en el centro base de los trabajos de campo en las islas. Dotado de medios técnicos suficientes, agilizó y permitió el desarrollo del proyecto.

La Comandancia General de Melilla y sus unidades dependientes que custodian las islas: Compañía de Mar, destacamento de Regulares y más recientemente del Tercio de La Legión que apoyaron de diversas maneras a los equipos de trabajo, tanto en el transporte, apoyo sanitario y protección.

La Ciudad Autónoma de Melilla, especialmente la Consejería de Cultura que aportó apoyos necesarios para el tratamiento de los materiales trasladados a Melilla, y su depósito en el museo arqueológico de la Ciudad, donde finalmente forman una sala específica sobre neolítico. La Autoridad Portuaria de Melilla que puso a disposición del Instituto el faro de la isla de Isabel II como dormitorio de los primeros equipos de excavación.

La Fundación GASELEC, ha manifestado un constante apoyo al ICM y sus actividades, abrió sus puertas en 2006 para albergar la exposición *Una mirada al pasado: Prehistoria de las islas Chafarinas*. También ha colaborado en la edición de varias de sus publicaciones.

Los primeros viajes fueron apoyados por la Salvamar de Melilla, más tarde, el OAPN decide adquirir una embarcación de ser vicio para las islas que, después de una profunda transformación que incluyó alargar el casco más de un metro y la colocación de dos motores nuevos, serviría de transporte permanente de todos los grupos de trabajo destinados en las islas y que fue rebautizada como Zafarín. En algunas ocasiones tuvimos a nuestra disposición los patrulleros de la Armada e incluso en más de una ocasión las corbetas que amarraban en el puerto de Melilla, pues la actividad de investigación no se extinguió ni tan siquiera durante el conflicto del Perejil. El objetivo científico y cultural de todos los proyectos ha determinado siempre una colaboración sincera de todos los

organismos e instituciones que tienen responsabilidad en las islas o que han creído interesante sus objetivos y logros.



Catálogo de la exposición “Una mirada al pasado... la prehistoria de las islas Chafarinas”.



El barco de Parques Nacionales que transporta al personal a las islas fue bautizado con uno de los antiguos nombres de las Chafarinas, Zafarín.