

# LAS ISLAS CHAFARINAS, DESDE 1848 HASTA FINALES DEL SIGLO XIX

CARLOS ESQUEMBRI HINOJO  
Asociación de Estudios Melillenses

## ACONTECIMIENTOS DESDE LA CONQUISTA A LA GUERA DE 1859

### Primeros años, primeros trabajos

Cuando se perdieron en el horizonte los buques que transportaban al general Serrano, su séquito y las tropas que participaron en la ocupación de las islas, quedó para la guarnición, obreros y penados destinados en Isabel II, la dura tarea de construir las edificaciones, cuarteles, almacenes y fortificaciones que aseguraran la nueva posesión española.

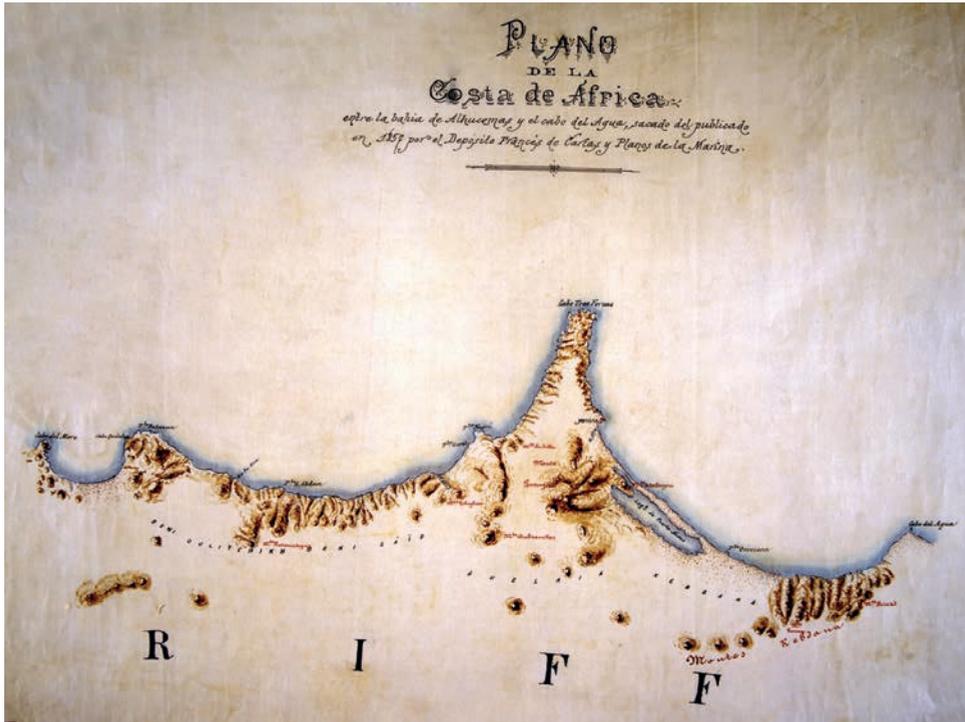
Administrativamente, el archipiélago pasaba a depender de Melilla formando parte de la Capitanía General de África, creada en diciembre de 1847 con capital en Ceuta. El mando recaía en un militar de la clase de jefes con el título de Gobernador. En febrero de 1851 se suprimió esta Capitanía General pasando Melilla y los presidios que dependían de ella a formar parte de la Capitanía General de Granada. Melilla era considerada plaza fuerte de segunda clase y Chafarinas, Alhucemas y Vélez de tercera clase<sup>1</sup>. Su primer gobernador fue el coronel de carabineros Vicente Ilardulla.

Dada la época del año, en lo más crudo del invierno, la principal preocupación del coronel Ilardulla fue proporcionar resguardo de las inclemencias del tiempo a sus hombres y a primeros de febrero ya se habían construido unas barracas para alojamiento de las mismas<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Moga Romero, Vicente (1988). En: *Aldaba* nº 9; pág. 216.

<sup>2</sup> *Diario constitucional de Palma* 07/02/1848.



*Posición estratégica de los puertos de Melilla y Chafarinas en Plano de la costa de África entre la Bahía de Alhucemas y el Cabo del Agua, de 1857.*

Frente a estos modestos pero necesarios avances en la mejora de las condiciones de vida de la guarnición, se alzaban voces pidiendo una acción más enérgica y ofensiva a emprender desde Chafarinas. En el diario madrileño *El Español* se publicó el 16 de marzo de 1848 una carta remitida desde Melilla en la que se abogaba por la ocupación militar y la construcción de un baluarte artillero en Cabo del Agua como medio de asegurar el suministro de agua y leña de Chafarinas. Por otro lado, también hubo opiniones críticas con esta operación. Otros medios se lamentaban del derroche de medios y tropas para una acción tan limitada como la simple ocupación del archipiélago dando eco, incluso, a los rumores que afirmaban que esta expedición era un simple medio de alejar de la corte al general Serrano y prepararle su marcha a Filipinas<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> *El Clamor Público* 09/03/1848.



*Embarcadero de Cabo del Agua, lugar de abastecimiento de agua y leña. A la izquierda los apilamientos de leña de tizra para llevar a las islas. Fuente: Candel*

Con todo, la situación política de España, contagiada de la oleada revolucionaria que recorría Europa, no aconsejaba que el gobierno se embarcara en aventuras exteriores de altos vuelos. El 26 de marzo de ese año estalla en Madrid un movimiento revolucionario y muchos de los detenidos por esta intentona serán desterrados a Chafarinas, que inicia su andadura como destino para presos y desterrados por motivos políticos o sociales.

Las condiciones de vida de estos presos y confinados políticos fue objeto de denuncias en la prensa y aunque se informó que el ejecutivo dio instrucciones para mejorar dichas condiciones de vida <sup>4</sup>, no parece que se llegaran a aliviar significativamente las penurias que sufrían en su destierro. El gobierno incluso suprimió el “socorro” que se proporcionaba a dichos presos de manera que los que carecían de recursos propios para costearse su manutención se veían obligados a consumir el pan negro de ración en las islas que era de mala calidad y lleno de inmundicias <sup>5</sup>.

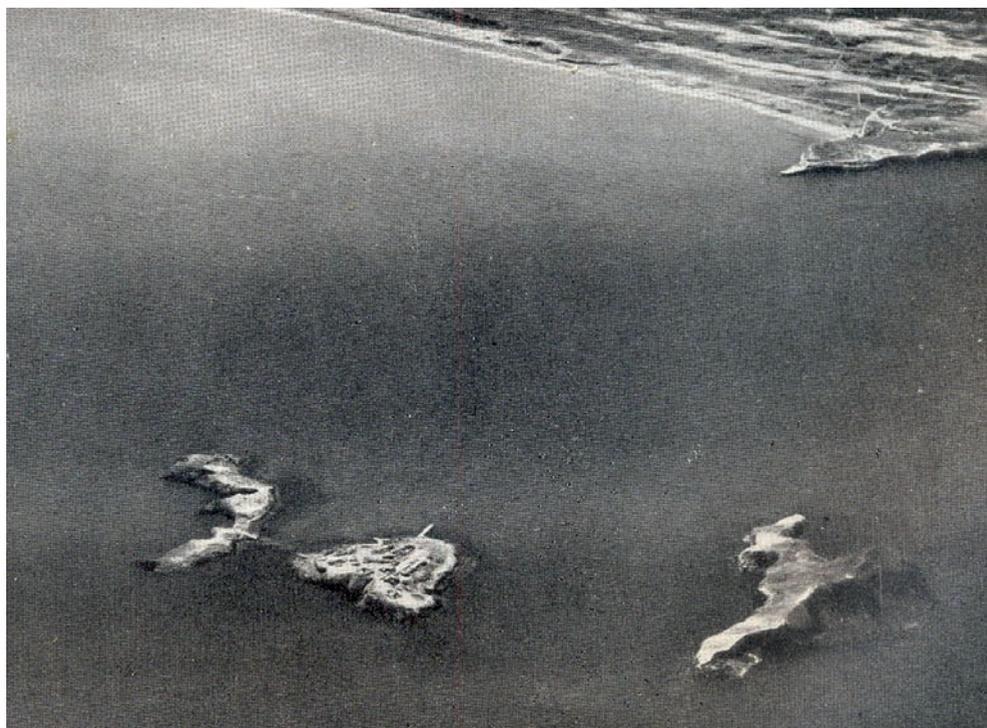
---

<sup>4</sup> *El Balear* 08/08/1848.

<sup>5</sup> *El Genio de la Libertad* 02/04/1849.

En abril de 1848 se sustituyó a Ilardulla como gobernador de la isla, pasando el cargo interinamente al coronel de infantería Francisco Javier Vega que se mantuvo en dicha situación de interinidad un par de años<sup>6</sup>.

Para 1849 los trabajos de acondicionamiento de la Isla de Isabel II van dando sus frutos y aunque se sigue manteniendo un bergantín de la Armada fondeado como pontón de apoyo en la ensenada entre dicha isla y la del Rey, se habían ido construyendo algunas obras defensivas y varias edificaciones para alojamiento de tropa y desterrados. Las necesidades y demandas tanto de la guarnición como de los presidiarios alienta un pequeño comercio y las islas reciben la visita de faluchos mercantes.



*Islas Chafarinas y su posición estratégica frente a la costa africana, a escasa distancia Cabo del Agua.*

---

<sup>6</sup> *Estado Militar de España. 1849 1850.*

Todas esas obras estuvieron en peligro de arruinarse debido a un terrible temporal del NE que azotó la isla en marzo de 1849. En una carta remitida desde Isabel II se describen las duras horas pasadas bajo los efectos del temporal que levantó inmensas olas que anegaron la isla del Rey y cuyos rociones llegaron hasta la batería de la Conquista. El viento arrancó puertas y ventanas de las edificaciones situadas en las zonas elevadas y el embate de la mar que pasaba de lado a lado la isla del Rey, resguardo del levante en el fondeadero, arruinó las obras del embarcadero en el que se llevaba trabajando desde hacía diez meses e hicieron garrear a un falucho hasta llevarlo a varar en la costa. Las lluvias arrastraron hasta el mar tres cañones de bronce del calibre 24 que estaban desmontados en las cercanías de su emplazamiento definitivo. El bergantín *Jasón*, de 22 cañones de porte y que estaba fondeado como pontón, perdió el ancla de babor y corrió peligro de irse contra la costa aunque pudo ser salvado con grave riesgo de su tripulación, que pasó en cubierta, junto con el personal de maestranza alojado en el buque, las cuarenta horas que duró el temporal. Al término del mismo se celebraron misas en acción de gracias por el salvamento del buque<sup>7</sup>.



*Temporal azotando contra el puerto de la isla de Isabel II a principios del siglo XX.*

---

<sup>7</sup> *La Esperanza* 12/04/1849.



*Temporal azotando el llamado Muelle Chico. 2009. Fotografía Javier Díaz.*

Los efectos del temporal dieron una idea de precariedad y falta de calidad de las obras efectuadas en Isabel II, abonando las tesis críticas con la ocupación y mantenimiento de las mismas hasta el punto que durante la discusión en el Congreso de los presupuestos para 1850, se plantearon propuestas para abandonar las obras de fortificación de las islas dado el elevado coste de las mismas.

Frente a estas propuestas de abandono, otros se mostraron firmes partidarios de permanecer en las Chafarinas aunque fuera con una guarnición y unas fortificaciones de menor entidad. Las razones que se esgrimían eran la necesidad de asegurarse un puerto de refugio para Melilla y la posición geográfica del archipiélago que reforzaba la posición española frente a las pretensiones francesas sobre el río Muluya, frontera entre Marruecos y la Argelia colonial<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> *El Ancona* 08/01/1850.

## CHAFARINAS ANTE LOS CONFLICTOS FRONTERIZOS ENTRE MARRUECOS Y LA ARGELIA FRANCESA. LOS CORRESPONSALES DE PRENSA

Los movimientos franceses hacia el valle del Muluya a mediados del siglo XIX crearon gran preocupación en el gobierno marroquí que ante la amenaza a su frontera oriental, envió tropas, llegándose a crear una situación prebélica entre ambos países.

Es en esta tesitura cuando las Chafarinas demuestran su valor estratégico ya que proporcionan a España una base en la zona para seguir los acontecimientos de cerca y haciendo valer, aunque fuera de forma testimonial, dado lo reducido de su guarnición, los intereses que nuestro país consideraba que tenía en esa parte de Marruecos.

Junto a la información que de forma oficial las autoridades militares de Chafarinas harían llegar al gobierno, surgen diversos personajes, de los que no conocemos sus nombres, que desde las islas se convierten en corresponsales de diversos periódicos españoles a los que les mantienen al tanto de los acontecimientos bélicos que se desarrollan en las cercanías de Chafarinas.

El diario madrileño *La Iberia* en su número del seis de diciembre de 1856 hace referencia a unas cartas enviadas desde las islas en las que se describe un combate sostenido por una fuerza de reconocimiento francés que cruzó a la margen izquierda del Muluya, contra una harka formada entre las cabilas de la zona. Por otra parte, el diario *La España* del dieciocho de junio de 1857 publicaba unas noticias remitidas por un residente en Chafarinas que se ofrecía como corresponsal para informar del que consideraba más que probable conflicto entre Francia y Marruecos. Estas noticias se refieren a la visita a la zona de un buque de guerra inglés llamado *Vulture* que fondeó en la desembocadura del Muluya para desembarcar allí al cónsul inglés en Tánger y un representante del sultán. Posteriormente, el buque fondearía frente a Cabo del Agua donde también desembarcarían ambos personajes. Estas visitas estarían encaminadas a recabar información sobre los movimientos militares franceses ya que Inglaterra no veía con buenos ojos ni una acción francesa sobre Marruecos ni una posible ocupación española de Tánger<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Historia de España XXXIV, págs. 866 y ss.

En el diario *La Iberia* podemos seguir día a día lo que parecía un inminente choque militar entre franceses y marroquíes en octubre de 1859. Su corresponsal decía observar mediante un catalejo los movimientos de las tropas francesas y marroquíes que se vigilaban mutuamente en la desembocadura del Muluya. También informa de la visita a la isla de un bergantín de guerra francés que trajo una petición oficial para poder fondear en Chafarinas los buques franceses en caso de mal tiempo u accidente, con la posibilidad de desembarcar tropas mientras durase las eventualidades que obligaran a permanecer en las islas. Según el comunicante del diario se autorizó a los franceses a usar la isla del Rey.

El 23 de ese mes llegaron tres vapores franceses a fondear por mal tiempo. Estos vapores habían trasladado tropas desde Génova y Orán hasta Nemours y decían que en Orán había nueve vapores más cargados de tropas esperando órdenes<sup>10</sup>.

El día 24 llegó a las Chafarinas el guardacostas español Espartaco con pliegos y correo oficial. Entre las noticias que trajo estaba la de la inminencia de la declaración de guerra a Marruecos por España, lo que se acogió con gran júbilo por la guarnición y vecindario.

Esta coincidencia en la presión militar sobre Marruecos levantó sospechas en el gobierno inglés que dio crédito a unos rumores sobre un proyecto de pacto entre España y Francia por el cual se cedería las Chafarinas a cambio del apoyo francés en la ocupación de Tánger y Tetuán. El embajador español en Londres tuvo que desmentir estos rumores<sup>11</sup>.

## CHAFARINAS Y LA GUERRA CONTRA MARRUECOS DE 1859

Este conflicto iniciado a finales de 1859 se gestó tras una larga serie de desacuerdos diplomáticos, incidentes armados, provocaciones y represalias por ambas partes desarrollados en torno a las posesiones españolas del Norte de África, entre ellas las islas Chafarinas, cuya ocupación por las tropas españolas

---

<sup>10</sup> Jerónimo Becker pág. 225. Expedición francesa contra los Beni Snassen. Véase también *La Iberia* del 05-11-1859

<sup>11</sup> *La Discusión* 21/10/1859. Sobre implicaciones extranjeras en el conflicto véase Historia de España XXIV pág. 866 y ss., y La Guerra de África, pág. 28.

ya levantó las protestas del sultán de Marruecos que las consideraba parte de su territorio <sup>12</sup>.



*Imagen de la Guerra de África, conflicto iniciado en 1859 y un precedente de los acontecimientos futuros entre España y Marruecos.*

Otro de los puntos de tensión entre ambas naciones eran las acciones de los piratas costeros marroquíes contra las embarcaciones españolas que frecuentaban estas aguas. En enero de 1852 un pailebote que salió de Melilla hacia Chafarinas quedó encalmado a unas seis millas de la ciudad, circunstancia que quiso ser aprovechada por dos cárabos guelayenses de los que varaban en la playa de la

---

<sup>12</sup> Jerónimo Becker, pág. 215.

Salina, (actual zona que ocupa el puer to de Beni Enzar). Detectado este movimiento desde la plaza, se envió el lanchón armado de la guarnición que puso en fuga a los cárabos<sup>13</sup>.



*Las embarcaciones españolas solían sufrir continuos altercados por parte de los piratas marroquíes que merodeaban las costas en actos de rapiña y saqueos. FCOML.*

En septiembre del año siguiente, un falucho que se dirigía a Melilla desde Chafarinas fue atacado por ocho cárabos provenientes de la misma playa de las Salinas, aunque desde Melilla volvieron a frustrar el ataque<sup>14</sup>.

La creciente tensión con Marruecos hace que el gobierno fije su atención en las plazas españolas del Norte de África por lo que se crea en 1855 una comisión presidida por el Brigadier Buceta, gobernador de Melilla, encargada de reconocer la costa desde el Peñón de Vélez hasta la desembocadura del Muluya y emitir un informe sobre las condiciones de dicha costa y el estado de las posesiones españolas, señalando las medidas necesarias para reforzarlas en previsión de una acción militar en el norte de Marruecos<sup>15</sup>. En cuanto a las Chafarinas, la

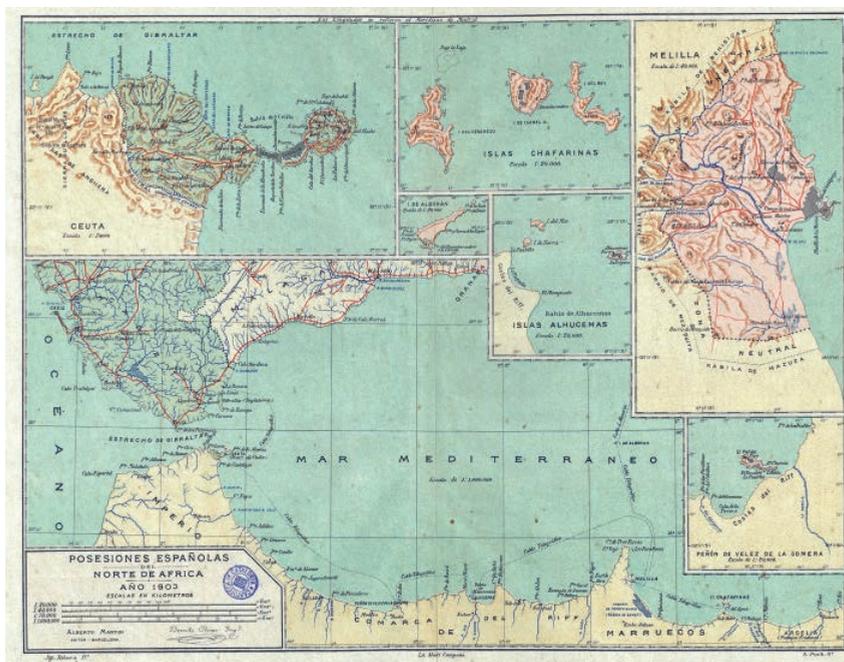
---

<sup>13</sup> *La Esperanza* 12/02/1852.

<sup>14</sup> *El Ancona* 08/10/1853.

<sup>15</sup> La guerra de África pág. 26 y Datos para la Historia de Melilla de Gabriel de Morales Mendicutía, 1909, pág. 203.

comisión determinó la necesidad de mejorar su puerto natural uniendo con un malecón las islas de Isabel II y del Rey, así como la ocupación de un punto en la costa cercana que sirviera de apoyo a las islas, la declaración de puerto franco y el establecimiento de unas comunicaciones regulares mediante vapores.



*Posesiones españolas en el norte de África. Plano de 1903. FCOML.*

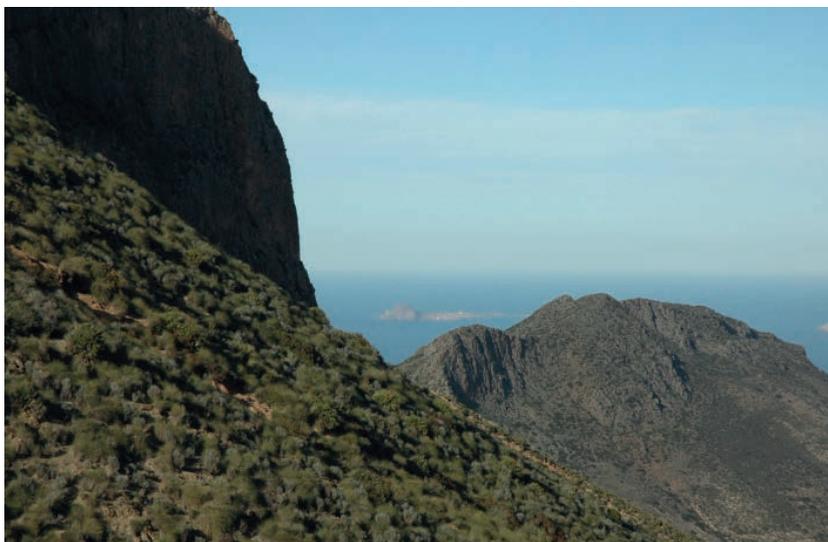
Dos años después de la creación de dicha comisión, la situación de Chafarinas no parece que había mejorado mucho. Según un reportaje sobre las islas publicado por el diario *La España* en su número del 30 de enero de 1857 conocemos el estado de las mismas y sus relaciones con el campo cercano.

En cuanto al estado de las islas, señala el autor del reportaje que seguían en pie los barracones de madera construidos en 1848 como alojamientos provisionales. Estos barracones eran utilizados por los empleados de la plaza y desterrados y no debían estar ya en muy buen estado<sup>16</sup>. La guarnición, compuesta por destacamentos de infantería, artillería y el Pelotón de Mar disponía de cuarteles

<sup>16</sup> *El Clamor Público* 18/02/1857.

de mampostería. El hospital también era de obra. Junto a estas edificaciones oficiales, existían viviendas y locales construidos por particulares<sup>17</sup>.

Destaca el autor del reportaje los intentos de ganar se la confianza de los notables de Quebdana efectuados por las autoridades de la isla con la finalidad de promover el comercio y las relaciones con el campo vecino. Estos intentos, llevados principalmente por José Torregrosa, intérprete de Chafarinas, no fueron muy fructíferos. Las tentativas de visitar las tierras de Quebdana fueron abortados por la guardia de las cabilas establecida en Cabo del Agua que nunca permitió que los enviados de Chafarinas pudieran internarse en el país para ampliar las relaciones comerciales que se limitaban a piezas de ganado cabrío y a viar que algunos habitantes de la zona cercana logaban introducir en las islas burlando las prohibiciones establecidas al comercio con las mismas.



*Montes de la Quebdana, al fondo las islas Chafarinas. Fuente: Novomig*

A lo largo de 1857 se reactivan las obras de fortificación y habilitación en las islas, por lo que se tiene que ir aumentando el número de confinados empleados en las obras proyectadas. La población reclusa llegó a pasar ampliamente del centenar de personas.

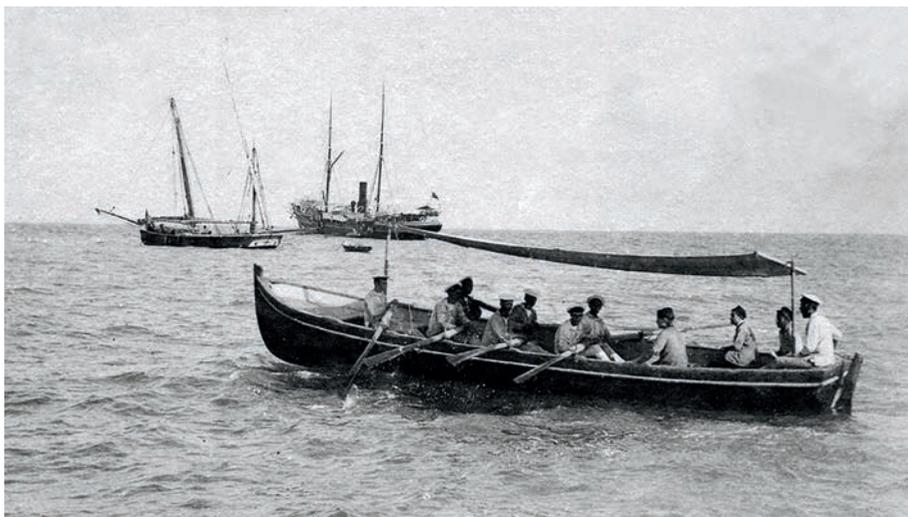
---

<sup>17</sup> Islas Chafarinas, pág. 28.

Esta acumulación de presos sometidos a duros trabajos y penosas condiciones de vida, generó un serio descontento que deriva en un complot urdido por un grupo de desterrados para deshacerse de la guarnición y huir. Se pretendía introducir desde la Península un narcótico a mezclar con el rancho de las tropas para eliminarla, con lo que la isla quedaría en manos de los comprometidos en la rebelión. Este supuesto complot fue descubierto por las autoridades de la isla y neutralizado enviándose a Melilla a los seis responsables del mismo<sup>18</sup>.

La tensión entre España y Marruecos alcanzó un punto álgido en septiembre de 1858 cuando Francisco Álvarez, Ayudante de Plaza en Melilla, es capturado junto a seis desterrados tras caer en una emboscada tendida por los guelayenses. Unos días después, el Gobernador de Melilla da orden de capturar un cárabo que navegaba en aguas de Chafarinas. Sus 28 pasajeros y tripulantes se convertirán en rehenes para garantizar la vida de los españoles cautivos.

En enero de 1859 y ante la escalada bélica que se vive entre España y Marruecos, se da un nuevo impulso a las obras en Chafarinas enviando a las islas a penados seleccionados de diferentes presidios por ser de oficios relacionados con la construcción<sup>19</sup>.



*La Compañía de Mar destacada en las islas desarrolla su labor desde la ocupación hasta hoy día.  
FCOML.*

---

<sup>18</sup> La Iberia 16/04/1858 y 20/04/1858 La España 25/03/1858.

<sup>19</sup> La España 23/01/1859.

La guerra contra Marruecos de 1859 acabará combatiéndose en la zona de Ceuta y Tetuán, sin que en Chafarinas se registraran acciones militares de interés. Tampoco la victoria española trajo grandes ventajas para Chafarinas que ni se menciona en el tratado que puso fin a la guerra.

## **PRIMEROS INTENTOS DE PONER EN VALOR LAS ISLAS**

### **Establecimiento de un servicio de comunicaciones marítimas regulares**

A finales de la década de 1850 y principios de la 1860, el gobierno vino a arbitrar una serie de medidas tendentes a revitalizar la economía y la vida de las plazas norteafricanas. Entre estas medidas estaban las encaminadas a mejorar el transporte marítimo siguiendo las recomendaciones de la comisión de 1855 en el sentido de implantar un servicio de línea regular por medio de vapores que unieran Málaga con las plazas africanas. Con todo, no es hasta 1858 cuando se saca a concurso el contrato para dicho servicio, quedando desierto en primera convocatoria y siendo adjudicado finalmente en marzo de 1859 a la Casa Hermanos Retortillo, unos empresarios gaditanos con intereses marítimos, financieros y políticos que ya eran los concesionarios del abastecimiento de provisiones a dichas plazas. Junto con el correo, provisiones y pasajeros, estos buques transportaban a las islas el agua de la que carecían. Según este contrato se efectuarían dos viajes al mes, realizándose el primer viaje en abril de 1860<sup>20</sup>. En sucesivos contratos se irían ampliando los servicios hasta llegar al viaje semanal. El transporte de pasajeros civiles se incluye a partir del contrato de 1871 siendo esta una importante medida para dinamizar las plazas norteafricanas.

### **Declaración de puerto franco**

En la *Gaceta de Madrid* del 6 de enero de 1863 se publicó la autorización para que el Ministerio de Hacienda redactase la ley para convertir en puertos francos los de Melilla y Chafarinas. En su exposición de motivos se explica que para convertir estas posesiones africanas en “centros importantes de comercio” se decide declarar puertos francos Melilla y Chafarinas siguiendo el ejemplo de Ceuta que ya lo era aunque con limitaciones. Acababa esta exposición de moti-

---

<sup>20</sup> *La Correspondencia de España* 17/04/1860.

vos con la esperanza de que dichas plazas pudieran llegar “a convertirse, de tristes y deshabitados hogares de represión y destierro, en grandes centros de riqueza y consumo para los productos de nuestra industria y en un eficaz elemento de civilización para aquel inmenso territorio”.



*Puerto de la isla de Isabel II.*



*Puerto de Melilla a principios del siglo XX. Fotografía Juan Díez Sánchez.*

En la *Gaceta de Madrid* del miércoles 20 de mayo de 1863 se publicó la ley de fecha de 18 de mayo en que por su artículo primero se declaraban puertos francos los de Ceuta, Melilla y Chafarinas. En su artículo segundo se establecía que los productos y mercancías de origen nacional que desde esos puertos se importaran a los del resto de España, se considerarían extranjeros. Se exceptuaba el pescado procedente de las almadrabas que existieran o se establecieran en dichas plazas.



*Vista general del puerto de la isla de Isabel II desde el sur a principios del siglo XX.*

### **Tentativas de iniciar la explotación pesquera**

La pesca era muy importante para el posible despegue económico del archipiélago ya que la abundancia de sus aguas generaba una gran potencialidad para creación de riqueza. En el año de 1849 se concedió autorización para calar una almadraba en Chafarinas a Miguel Ors que llegó a construir incluso unas instalaciones pensadas para elaborar salazones<sup>21</sup>. En 1868 unos armadores de pesca de Villa Joyosa (Alicante) fletaron buques vivero para faenar en aguas de las islas aunque esta empresa no tuvo una vida muy larga<sup>22</sup>. Hay que tener presente que estos pioneros de la explotación pesquera tuvieron que enfrentarse a las limitaciones al desarrollo de dicha industria que suponía el artículo 2º de la ley que declaraba el puerto franco en cuanto a la exportaciones de pescado hacia la Península, mercado natural de estos productos.

---

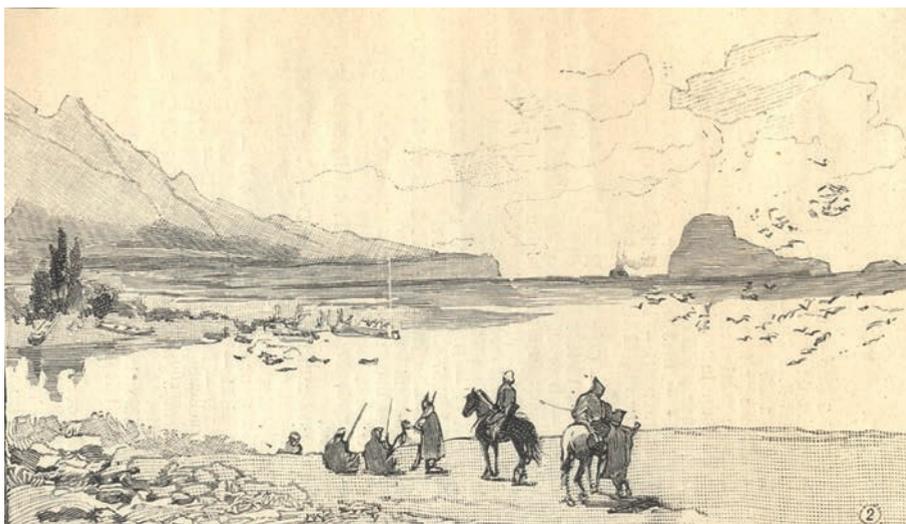
<sup>21</sup> Islas Chafarinas, pág. 28.

<sup>22</sup> Expansión y crisis de la actividad pesquera valenciana.

Hubo que esperar hasta 1894 para que el gobierno modificase dicho artículo de la ley de 18 de mayo de 1863, liberalizando las exportaciones de pescado al resto de España<sup>23</sup>.

### Comercio y relaciones con la cabila de Quebdana

El motivo que llevó a la declaración de puerto franco de Ceuta, Melilla y Chafarinas fue el de potenciar el comercio con las poblaciones circundantes tanto para generar riqueza en las plazas africanas como para servir de instrumento de penetración de los intereses españoles en la zona. En Chafarinas estas expectativas se vieron lastradas por el hecho de no existir una aduana marítima en Cabo del Agua por la que exportar legalmente las mercancías desde las islas. Marruecos sólo contemplaba la existencia de un pequeño comercio centrado en la venta a Chafarinas y demás plazas españolas, salvo Melilla, de productos agrícolas y ganaderos para consumo de dichas plazas. España, a pesar de su victoria militar en la guerra de 1859-1860, no impuso a Marruecos el establecimiento de una aduana en Cabo del Agua, perdiéndose así una ocasión única para haber favorecido el desarrollo de Chafarinas.



*Troupeau de boeufs des Kebdana, passant l'émbuchure de la Mouluya à la nage; les îles Zaffarines.  
Dibujo de Gerardin. FCOML.*

<sup>23</sup> Gaceta de Madrid del martes 17 de julio de 1894.

A pesar de las prohibiciones marroquíes a las importaciones desde Chafarinas, los comerciantes de Quebdana acudían a las islas para vender sus productos agrícolas y ganaderos y adquirir mercancías a buen precio gracias a las ventajas del puerto franco, estableciendo unas formas de intercambios que hoy conocemos en Melilla como “comercio atípico”. Este “comercio atípico” generaba represalias por parte de los representantes del Sultán que prohibían el abastecimiento de la isla bajo pago de fuertes multas. A veces, estas interrupciones de las relaciones comerciales se decidían por las autoridades locales o por las juntas de notables de las cabilas sin que el gobierno marroquí tuviera intervención. Así, en 1879 el gobierno marroquí tiene que ordenar al bajá de Quebdana que no interfiera en el abastecimiento de Chafarinas<sup>24</sup>.

Estas interrupciones del comercio entre las islas y Cabo del Agua podían llevar al desabastecimiento de la población. En septiembre de 1864 una lancha enviada desde Chafarinas a Melilla trajo la solicitud del envío de aceite y carne debido a la falta de ambos artículos, cuando las reses eran uno de los productos tradicionales de comercio con Quebdana. Finalmente se remitieron 40 carneros vivos desde Melilla mientras que en el buque correo Ceres les llegó una pipa de aceite remitido desde Málaga<sup>25</sup>.

Con todo, hubo empresarios como Higinio Fernández que apostaron por invertir en esta zona y en 1870 consigue que el gobierno español le autorice, junto a su socio Manuel Sánchez, a establecer escalas periódicas en los puertos de Ceuta, Peñón de Vélez, Alhucemas y Chafarinas con unos vapores de su propiedad para desarrollar por su cuenta o a comisión relaciones comerciales con el norte de Marruecos<sup>26</sup>. No sabemos qué destino tuvo este proyecto comercial dado los vaivenes que sufrían las relaciones entre España y Marruecos o con las cabilas del Rif, Guelaya o Quebdana, vaivenes en muchos casos motivados por las denuncias del gobierno marroquí ante el contrabando realizado por buques españoles. En octubre de 1874 la Legación Española en Marruecos hizo pública una nota en la que informaba de la queja presentada por el gobierno marroquí sobre el contrabando ejercido por buques españoles en las costas rifeñas. La Legación recordaba que la costa marroquí desde Tetuán a la frontera argelina estaba cerrada al comercio siendo el único punto habilitado para el mismo la aduana de

---

<sup>24</sup> *La Correspondencia de España* 07/09/1879.

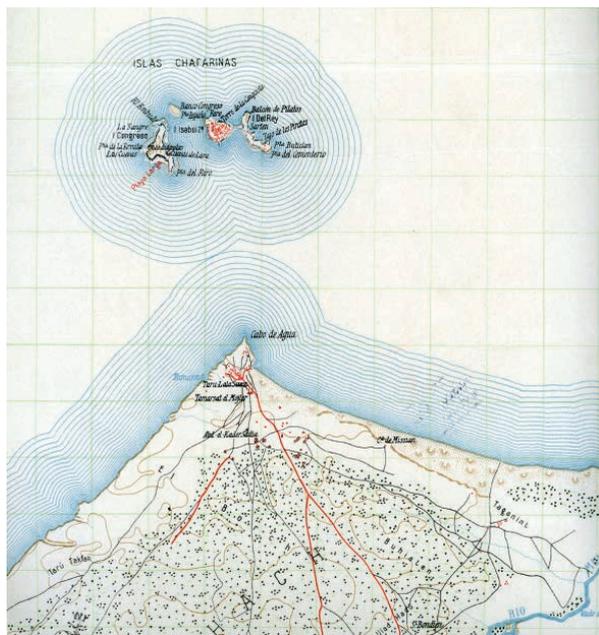
<sup>25</sup> *El Clamor Público* 02/10/1864.

<sup>26</sup> Carta de Higinio Fernández publicada en *La Iberia* 14/01/1865. *El Imparcial* 28/08/1870.

Melilla. Se exceptuaba de esta prohibición el suministro de víveres al Peñón, Alhucemas y Chafarinas<sup>27</sup>.



Zoco bereber en Cabo del Agua, lugar de intercambio y abastecimiento para los habitantes de Chafarinas.  
*Anuario.1927*



Región rifeña de Quebdana frente a las islas Chafarinas.

---

<sup>27</sup> *La Época* 03/10/1874.

## LOS PRIMEROS PROYECTOS DE SATURNINO JIMÉNEZ PARA CHAFARINAS: LA FACTORIA EN CABO DEL AGUA Y LA ESTACIÓN NAVAL ALEMANA

Saturnino Jiménez fue un personaje en el que encontramos una mezcla de aventurero, explorador, empresario y político. Nacido en Menorca, militó en las filas de los republicanos federales participando en el levantamiento cantonal de Cartagena, por lo que tuvo que exiliarse a Orán tras el fracaso del mismo en 1874<sup>28</sup>.

Tras beneficiarse de un indulto, volvió a España para iniciar desde allí una serie de viajes por Europa del Este, Rusia e Imperio Turco, instalándose nuevamente en Argelia en 1883 como periodista y representante de las sociedades Geográfica y Africanista de Madrid y Barcelona.

Tras un periplo por el valle del Muluya, región entre Uxda y Melilla y Quebdana, fija su atención en las Chafarinas y Cabo del Agua, donde instala su campamento a principios de 1884. Jiménez, gran publicista, remite desde allí una serie de cartas al periódico madrileño *El Día* en la que va describiendo sus planes para fundar una factoría comercial en Cabo del Agua vinculada a las islas Chafarinas que pensaba utilizar como puerto de su factoría. Por estas cartas conocemos detalles de las islas y sus relaciones con Quebdana y la Argelia Francesa.

En carta fechada en Chafarinas el 4 de marzo de 1884 describe las islas como la posesión española que: “ocupa mejor situación comercial, estratégica y marítima”. Pasa luego a lamentar que para España no sea más que un presidio. Criticaba el estado que presenta la población y fortificaciones de Isabel II, cuya población cifraba en unas 600 almas de las cuales 186 eran confinados, con una guarnición de una compañía de infantería, un destacamento de 12 artilleros y algunos empleados y sus familiares.

En cuanto a la actividad comercial, reconoce que está en auge porque la cabila de Quebdana ha expulsado al bajá y esto les permite comerciar libremente con las islas para lo que habían adquirido dos lanchas en Nemours con las que mantenían las comunicaciones con Chafarinas. Jiménez consideraba que esta cabila era proclive a España con la esperanza que esta mantuviera alejados a los franceses<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Para una visión general de los planes de Jiménez y el contexto internacional: España, Alemania y Chafarinas.

<sup>29</sup> *El Día* 17/04/1884.



*Población de Cabo del Agua frente al archipiélago de las Chafarinas, las relaciones siempre fueron fluidas al no existir ninguna restricción en las comunicaciones, actualmente no es probable aquellos intercambios que se producían antaño. Fuente: Novomig*

Pero sus planes no avanzaron como estaba previsto ya que tras firmar en Chafarinas y ante el escribano de guerra, Francisco Marín, una escritura de compra de los terrenos en que pensaba instalar su factoría, el gobernador militar de las islas, Francisco Gallego, se negó a legalizar la firma del escribano de guerra alegando que dicho documento podría generar tensiones con las cabilas. Jiménez consideró que todo esto obedecía a intereses contrarios a su proyecto, por lo que informaba que pasaría a territorio francés para continuar desde allí sus trabajos<sup>30</sup>.

El 30 de abril se publica una carta de Jiménez fechada el 20 de ese mes en el río Kiss, ya en zona controlada por los franceses, en la que critica la falta de iniciativa de las autoridades españolas para desarrollar el comercio y potenciar Melilla y Chafarinas. Pone como ejemplo el desarrollo de Nemours cuyo comercio había adquirido grandes proporciones, siendo uno de los productos más ven-

---

<sup>30</sup> *El Día* 26/04/1884

didos aceite español adquirido por los franceses en Málaga. Recalca que muchos productos de consumo y venta en Melilla y Chafarinas son transportados en compañías navieras francesas como la Oranesa de Transportes Marítimos que unían Orán, Nemours, Chafarinas y Melilla.

Ante el desinterés de las autoridades españolas por su factoría en Cabo del Agua, Jiménez intentó seguir otro camino para conseguir sus planes. El 20 de marzo de 1885 se publicó en el diario alemán *Deutsche Kolonial Zeitung*, del que Jiménez era corresponsal en Argelia, un artículo titulado *Deutschland in Marocco* en el que hablaba de la posibilidad que España cediese a Alemania terrenos en Chafarinas para construir una estación naval y depósito de carbón. Es de suponer que la intención de Jiménez era la de aprovechar dicha estación naval como puerto de su factoría, lo que no pudo lograr con España. Este artículo generó grandes protestas en círculos africanistas franceses que entendieron que lo que se proponía en el mismo era la cesión de las islas a Alemania como medio de frenar la expansión francesa en Marruecos mientras que los africanistas españoles entendieron la propuesta como un atentado contra la dignidad nacional, por lo que Jiménez fue desautorizado por las sociedades africanistas. A su vez, las autoridades francesas lo expulsaron de Argelia, con lo que vio sus planes frustrados<sup>31</sup>.

Este asunto de la estación naval alemana tuvo su colofón con el incidente de las islas Carolinas producido en agosto de 1885 cuando un buque alemán tomó posesión de dichas islas que tradicionalmente se consideraban territorio español, lo que pudo haber generado un conflicto bélico entre ambas naciones. Dado que se presuponía un interés germano en las Chafarinas y ante el temor de una intentona contra las mismas a imitación del efectuado en las Carolinas, se reforzaron sus defensas con nuevas piezas de artillería. Por último, el diario madrileño *El Siglo Futuro* se hacía eco de unos rumores sobre el proyecto del gobierno de Marruecos de ceder la zona de Cabo del Agua a España a cambio del territorio, que estaba por determinar, del antiguo asentamiento español de Santa Cruz de la Mar Pequeña, que correspondía a España a raíz del tratado de paz 1860. Con esta concesión a España y otras propuestas a Francia pretendía el gobierno marroquí conseguir el apoyo de ambas potencias frente a las supuestas presiones colonialistas de Alemania<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> España, Alemania y Chafarinas.

<sup>32</sup> *El Siglo Futuro* 22/12/1885.



*Vista general de la isla de Isabel II.*

## CHAFARINAS COMO PRESIDIO

### El presidio de Chafarinas

Pese a los proyectos centrados en buscar una rentabilidad económica a las Chafarinas, el gobierno español siguió considerándolas únicamente como presidio y lugar de confinamiento de detenidos políticos y sociales.

El presidio de Chafarinas dependía del de Melilla y ambos, al igual que los del Peñón de Vélez y Alhucemas, conformaban una excepción dentro el sistema penal español ya que quedaban a cargo del Ministerio de Guerra en cuanto a su gobierno y administración, aunque los reclusos que cumplían su pena en los mismos podían ser condenados por tribunales de la jurisdicción ordinaria. Su personal era nombrado por el Ministerio de Guerra entre militares licenciados. Según el Reglamento de Presidios de 1844, la organización de los mismos pasaba por el comandante del presidio, que en este caso sería el Gobernador Militar de Chafarinas, los capataces que eran responsables de las brigadas de presidiarios y los cabos

de vara responsables de las escuadras en que se dividían las brigadas. Otros puestos de responsabilidad del presidio eran los maestros penados, presidiarios con una profesión que se convertían en maestros de talleres. Los presidiarios de buena conducta, que no llevaban cadenas, eran encargados de trabajos domésticos y de los servicios como ayudantes de almacén o del hospital. El resto se encargaba de los trabajos de fortificación y obras públicas. Los presidiarios que realizaban trabajos podían cobrar un salario, del que parte se ingresaba en una caja de ahorros para que, una vez cumplida su condena, se empleara como ayuda a su reinserción en la sociedad. En 1857 los penados de Chafarinas cobraban un real de jornal<sup>33</sup>. Con todo, la vida en el presidio de Chafarinas no debía ser muy agradable debido a la falta de recursos, sobre todo el agua que estaba racionada. En el diario madrileño *La Iberia* del dieciséis de febrero de 1865 se hizo pública denuncia de los malos tratos que recibían los penados de Melilla y Chafarinas a los que se les sometía a medidas arbitrarias y castigos graves que no estaban autorizados por las leyes.

Tras la reforma del sistema penitenciario español llevada a cabo en 1870<sup>34</sup> se mantienen los presidios de Melilla, Chafarinas, Peñón y Alhucemas, que siguen dependiendo de Guerra en cuanto al nombramiento del personal, servicios administrativos y recursos económicos. En todo lo demás aspectos dependerían de Gobernación. Estos presidios del Norte de África serán destino de los condenados a cadena, reclusión y relegación perpetuas. La dependencia a Guerra de los funcionarios de los presidios norteafricanos generaba rechazo entre el resto de funcionarios de prisiones ya que este personal conseguía el puesto sin pasar el preceptivo examen que debían superar el resto de funcionarios dependientes del Ministerio de Gracia y Justicia<sup>35</sup>.

En cuanto al número de presidiarios que cumplían condena en Chafarinas rondaban entre 80 a 100 en la década de 1850<sup>36</sup>. Posteriormente su número aumentó en algunos casos a consecuencia de los conflictos sociales y políticos que azotaban España. En mayo de 1874, tras la represión de las insurrecciones cantonales y con las sublevaciones carlistas y de Cuba en pleno apogeo, se registran 117 presidiarios, de los cuales 28 tenían cadena perpetua<sup>37</sup>. Entre estos

---

<sup>33</sup> *El Clamor Público* 18/02/1857.

<sup>34</sup> *La Gaceta de Madrid* 14/12/1874.

<sup>35</sup> *Revista de prisiones* 24/11/1902.

<sup>36</sup> *La España* 02/10/1857.

<sup>37</sup> *La Gaceta de Madrid* 26/06/1874.

presos se encontraba el líder anarquista gaditano Fermín Salvochea, que fue uno de los dirigentes de la revolución cantonal de Cádiz. Salvochea coincidirá con la primera gran oleada de deportados cubanos en Chafarinas a los que prestará su ayuda y para los que organizó una escuela para niños en su aposento ya que muchos de estos desterrados venían con su mujer e hijos<sup>38</sup>.



*Embarque de los reclusos del penal en su traslado a Melilla. Foto: L.Vidal.*



*Ilustración del anarquista Fermín Salvochea en una insurrección dirigida por él en el Puerto de Santa María, Cádiz. 1868, más tarde sería confinado en las islas Chafarinas.*

---

<sup>38</sup> Testimonio de Salvochea al diario *El País* 27/10/1902.

## Cubanos y Filipinos

Los cubanos empezaron a llegar a Chafarinas a finales de la década de 1870. Uno de los primeros fue Emilio Bacardí. Otro desterrado famoso fue el general José Maceo, hermano de Rafael, también desterrado en las islas donde murió.

Junto a los condenados por juicio ordinario o consejo de guerra, estaban recluidos en Chafarinas los llamados “deportados”. La deportación venía impuesta por sanción dictada por el Capitán General de Cuba o Filipinas. Estas personas solían ser intelectuales, profesionales o clase acomodada de ideología independentista. El trato solía ser más duro para los presidiarios que para los deportados. Para alojar a estos desterrados se acondicionó uno de los cuarteles de Isabel II.

En octubre de 1880, tras el final de la llamada Guerra Chiquita, eran deportados en Chafarinas 190 hombres, 30 mujeres y 18 niños cubanos<sup>39</sup>. Esta aglomeración de desterrados creó problemas de alojamiento por lo que un centenar fue enviado a Ceuta<sup>40</sup>. Al año siguiente, se autorizó a varios desterrados a abandonar las islas y establecer su residencia en la Península.

Con el recrudecimiento de la guerra en 1895, el número de desterrados cubanos en Chafarinas volvió a aumentar. En abril de 1897 de un total de 180 penados, 99 eran de Cuba y 36 de Filipinas<sup>41</sup>. Un hecho destacable de este periodo fue la fuga de los desterrados cubanos Justo García, hijo del líder independentista Calixto García, y Manuel Planas que lograron embarcar en un falucho francés que los llevó hasta Nemours desde donde alcanzaron Francia para embarcar hacia a Cuba. Finalizada la guerra en Cuba y Filipinas, estos desterrados fueron volviendo a sus países de origen.

## Los anarquistas presos en Chafarinas

A finales del siglo XIX Chafarinas se convirtió en el lugar de reclusión de los anarquistas condenados por su participación en el famoso atentado de la calle Cambios Nuevos de Barcelona. El 7 de junio de 1896 y al paso de la procesión del Corpus, estalló una bomba en dicha calle. Se produjeron varias víctimas mortales y numerosos heridos entre el público que asistía a la procesión. En

---

<sup>39</sup> *La Iberia* 01/10/1880.

<sup>40</sup> *La Correspondencia de España* 07/10/1880.

<sup>41</sup> Desterrados de la patria.

pocos días se detuvo a gran número de anarquistas por su supuesta participación en los hechos. Sometidos a un consejo de guerra celebrado en Montjuic a mediados de diciembre de ese año, se dictaron algunas penas de muerte y largas condenas de presidio a pesar de las denuncias de irregularidades y torturas que se presentaron ante el tribunal<sup>42</sup>.

En principio fueron destinados al penal de Chafarinas los condenados Sebastián Suñé Gabaldá, Juan Torrens Ros y José Vila Valls mientras que el resto de condenados se repartieron por los otros presidios del Norte de África, aunque finalmente fueron concentrados en Chafarinas<sup>43</sup>. Entre estos anarquistas destacaba Francisco Callis Clavería que también fue condenado posteriormente por el atentado cometido contra la sede de la patronal catalana en diciembre de 1890.

Las irregularidades del proceso y las denuncias de torturas desataron una campaña a nivel nacional e internacional de apoyo a los anarquistas condenados en la que destacó Alejandro Lerroux que se iniciaba en el mundo de la política. Finalmente, en febrero de 1900, el gobierno conmutó la pena a los implicados en el proceso de Montjuic, salvo a Callis que continuó en Chafarinas. Por último, en julio de ese mismo año, a Callis también se le conmutó la pena de presidio por la de extrañamiento y abandonó igualmente las islas<sup>44</sup>.

Prácticamente hasta los últimos días del presidio de Chafarinas hubo anarquistas presos allí. En abril de 1904 y durante una visita de Alfonso XIII a Barcelona, una comisión de obreros de la Federación de las Tres Clases de Vapor tuvieron una audiencia con el monarca para solicitar el indulto del obrero Antonio Capvert que cumplía condena en Chafarinas por su presunta implicación en un intento de atentado contra la Guardia Civil de Vilanova y La Geltrú<sup>45</sup>.

## El final del presidio de Chafarinas

El fin del presidio de Chafarinas y del resto de los llamados presidios menores del Norte de África, se produjo en el año de 1906. El 26 de junio de ese año llegaron a Melilla en el cañonero “General Concha” los 101 últimos presidia-

---

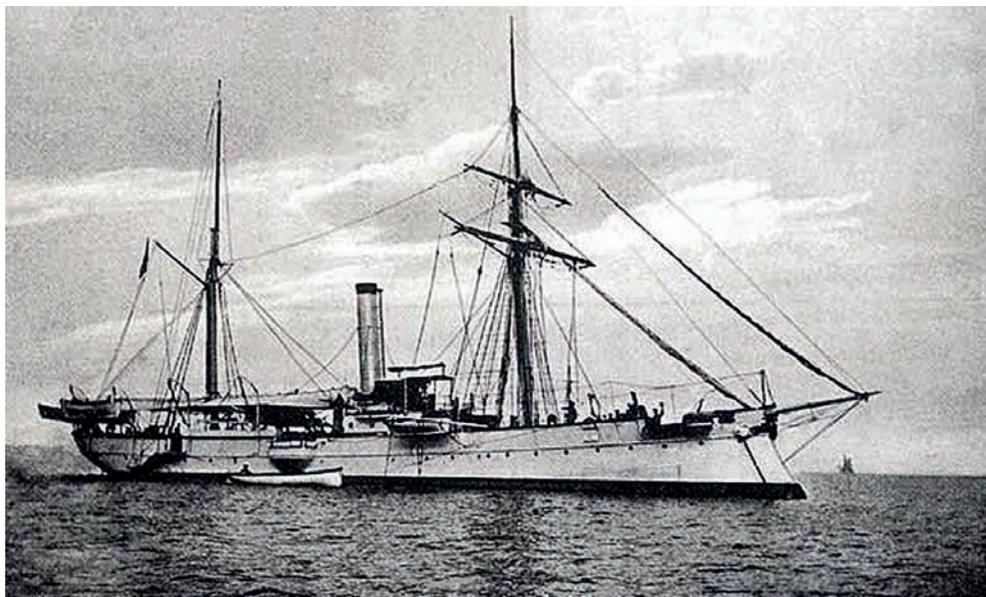
<sup>42</sup> Sobre el atentado de Cambios Nuevos y el proceso de Montjuic: El nacimiento del terrorismo en occidente págs. 116 y ss.

<sup>43</sup> *La Renaixensa* 19/06/1897.

<sup>44</sup> *La Dinastía* 02/07/1900.

<sup>45</sup> *La Dinastía* 12/04/1904.

rios de Chafarinas. Venían al mando del teniente de infantería Mantillo, que hasta dicha fecha había ejercido como Ayudante del Presidio de la isla. A su llegada a Melilla fueron conducidos bajo escolta militar al fuerte de Victoria Grande donde quedaron recluidos hasta conocerse su nuevo destino<sup>46</sup>.



*Cañonero General Concha, desaparecido en 1913 tras encallar cerca de Alhucemas y ser atacado por los cabilеños.*

## 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.
- HERRÁN LÓPEZ, Ángel y AVILÉS, Juan (2003). *El nacimiento del terrorismo en occidente*. Ed. Siglo XXI.

---

<sup>46</sup> *El Telegrama del Rif* 27/06/1906.

- 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.