Figura 9. Casa de la estación biológica de Parques Nacionales en la isla de Isabel II, donde se alojan los visitantes.

España guardara las puertas de África, afianzando nuestra soberanía sobre las plazas norteafricanas de Ceuta y Melilla. Chafarinas constituía un buen refugio y fondeadero para los barcos, sin peligro de que las anclas fallaran fácilmente, además de ser un lugar estratégico para la vigilancia del estrecho y de la zona argelina. También se consideraba en aquella época que podría ser una plaza principal de la influencia española en Marruecos y un puerto militar avanzado de la plaza de Melilla. Esas fueron las razones políticas y estratégicas por las que el Gobierno español decidió la ocupación de Chafarinas.

Los primeros reconocimientos militares con el propósito de ocuparlas se realizaron en 1844 por el capitán Luis Hernández Pinzón y, al año siguiente, por el brigadier de ingenieros Miguel de Santillana. En 1845, el Gobierno solicitó información sobre la propiedad de las islas a la Real Academia de la Historia. En base a estas informaciones y tras las noticias que llegaron al Gobierno, a través de un espía, de que los franceses pretendían ocupar las Chafarinas. El 26 de junio de 1847 se dio la orden al general Francisco Serrano para que hiciera los preparativos y las ocupara lo antes posible, anticipándose a las intenciones de los franceses. Se trataba de poner límite a la expansión del territorio argelino hacia el oeste, y que una potencia europea frenase la política expansionista de Francia en el norte de África. En aquellos momentos, España estaba regida por la joven reina Isabel II (tenía 18 años), vivía en pleno romanticismo literario y político, y Narváez presidía el Consejo de Ministros.

En los informes oficiales de la época (SGE, 1848) se decía, entre otras cosas, que "por algunas señales que se advierten en las hendiduras de las piedras hay probabilidades de encontrar agua potable". Esa suposición resultó ser falsa pues en ninguno de los islotes hay agua. También, como una intención prioritaria estaba la de cerrar con espigones los dos freus que hay entre las islas para proteger aún más la rada sur de las mismas y favorecer la comunicación entre ellas. En la *figura 10* se puede ver el mapa con una parte de ese proyecto que se pretendió llevar a cabo, unos años más tarde de la toma de posesión (CGE).

Esta no fue la primera vez que un Estado pretendía ocupar las Chafarinas. Ya en 1777, la joven república americana, durante las negociaciones para la independencia americana sostenidas en París, y a instancia del gobierno francés —concretamente del barón de Rullecourt— se planteó tomar las islas y construir una base naval, con la ayuda de Francia. Rullecourt fue autorizado para fortificar y defender las islas, y para levantar y luchar bajo la bandera americana. Él y sus oficiales deberían nacionalizarse americanos. Al final, el plan no se llevó a cabo.

El general Serrano ocupa Chafarinas, en 1848

El gobernador de la plaza de Melilla, el 22 de noviembre de 1847, dio parte de que el vapor de guerra francés *Veloz* había estado en Chafarinas y que, según noticias que le llegaban, el Gobierno francés pretendía contratarlas al emperador de Marruecos. Rápidamente, el Gobierno español, por R.O. de 10 de diciembre de 1847, dispuso que fueran ocupadas las islas y puso a disposición del capitán general de Granada dos vapores de guerra, un escuadrón de Caballería, un batallón de Infantería y otro fijo de Ceuta. También se sumaron otro vapor, un Pailebot[1] y un falucho de guerra; una batería de montaña, los confinados de oficio que hubiese en las cárceles de Granada y Málaga, una compañía del regimiento de Ingenieros y dos *blokaus*. El carácter activo y enérgico de Serrano le llevó a organizar rápidamente la expedición y, sin esperar mucho tiempo, salió de Granada hacia Málaga el 19 de diciembre llegando al puerto el 21. En la madrugada del 4 de enero de 1848, el general Francisco Serrano y Domínguez *(figura 11),* de 38 años, siendo capitán general de Granada, zarpó del puerto de Málaga con una escuadrilla de barcos de guerra formada por el *Piles, Vulcano, Isabel II y Flecha,* a la que le acompañaba un convoy de transportes con 550 hombres de desembarco, así como fuerzas de artillería e ingenieros, material de fortificación, municiones, agua y víveres. La noche del día 5, después de una travesía difícil por el temporal, la expedición se reorganizó en Melilla y, a las 9 horas del 6 de enero de 1848, Serrano desembarcó en Chafarinas

[1] El nombre del "Pailebot" viene del inglés *pilot boat,* es decir, de las famosas goletas francas americanas.

tomando posesión de las islas en nombre de la Reina Isabel II, pocos días antes de que lo intentara el almirante francés Muchez, procedente de Orán. Todo el desembarco de material se hizo muy penoso debido a los temporales que azotaron la zona durante varios días. El mal tiempo era de tal magnitud que una mañana aparecieron nevadas las cumbres de la costa marroquí. Pasados varios días, y después de comprobar que las islas estaban bien guarnecidas, Serrano las dejó bajo el mando de un gobernador, el coronel de carabineros don Vicente Llardulla, que dependía del de Melilla, y regresó a Málaga.

La ocupación supuso un nuevo enfrentamiento diplomático, al que se fueron sumando, en los años posteriores, los permanentes ataques de los marroquíes a las posesiones españolas de Ceuta y Melilla. Esta situación desembocó en la guerra entre España y Marruecos, de 1860, que terminó con la victoria española en Wad-Ras y la firma de la paz de Tetuán, el 26 de abril, por la que se ampliaban los términos jurisdiccionales de las posesiones españolas en territorio norte-africano, sobre todo en Melilla. Ese debió ser el momento en que el Gobierno decidió la construcción del puerto de Chafarinas, tal y como figura en el proyecto de la *figura 10*.

Las Chafarinas en el siglo XX

A principios del siglo XX, Chafarinas también pasó a la historia por ser el objeto de estudio de la primera tesis doctoral leída sobre el medio natural africano. Luis Descansa Casares, farmacéutico militar destinado en el hospital de Chafarinas, entre septiembre de 1900 y 1901, herborizó el material necesario para defender su tesis en la Universidad Central (Madrid).

Igualmente, desde principios de siglo, el archipiélago continuó siendo refugio de barcos ante los temporales del Mediterráneo. Así, el 7 de marzo de 1905, en plena guerra ruso-japonesa, la 2ª Escuadra rusa del Pacífico se presentó, en medio de un fortísimo temporal de Levante, en las islas Chafarinas para refugiarse. La escuadra, con averías en varios de sus buques, estaba compuesta por un acorazado (buque Insignia),

Figura 11. Retrato del general Francisco Serrano.

Figura 10. Mapa con el proyecto para la formación de un puerto en las islas Chafarinas. Año 1860/80 (Fuente: España. Ministerio de Defensa. Archivo cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército).

Figura 12. Cantera abierta en la costa este de la isla de Isabel II que suministró de material para la construcción del puerto y el dique.

Figura 13. Restos del dique de unión entre las islas de Isabel II y Rey Francisco. Al fondo, la isla de Rey Francisco.

Figura 14. Fotografía del geólogo Salvador Calderón.

un crucero acorazado y tres acorazados costeros, a los que acompañaban cuatro transportes de tropas, tres buques carboneros y cuatro contratorpederos. Como quiera que España permanecía neutral en este conflicto, a pesar de la amistad personal entre el rey Alfonso XIII y el zar ruso, el ayudante de marina de las islas comunicó al buque Insignia que, según la legislación internacional vigente, no podrían estar más de veinticuatro horas en el puerto, bajo amenaza de ser internados. El almirante Niebogatov solicitó la ampliación de ese plazo para poder reparar con seguridad las averías, concediéndosele ocho horas más. A las 20 horas del día 8, salía la escuadra rusa rumbo al canal de Suez. Semanas más tarde, los japoneses vencieron a los rusos y hundieron varios de sus buques.

Desde finales del siglo XIX se proyectó la unión de la isla de Rey Francisco con la de Isabel II a través de un dique —como se puede comprobar en el proyecto de 1860 *(figura 10)*—. La construcción se inició en 1893 por los ingenieros militares aunque lo terminaron los civiles.

Algunos detalles de la construcción del puerto de Chafarinas los conocemos a través del ingeniero Becerra Fernández (1907 y 1911). El pequeño puerto y dique de unión entre Isabel II y la isla del Rey lo proyectó Becerra (el mismo que construyó el puerto de Melilla), en 1905, terminándose en 1911. El principal problema para su construcción fue la escasez de recursos económicos (crisis de 1898) a los que debía adaptarse la obra sin perder de vista las dificultades técnicas del lugar (temporales, etc.). La primera subasta para la construcción del puerto se realizó en enero de 1906, quedando desierta. Hasta septiembre de 1906, no se contrataron las obras civiles, junto con las del puerto de Melilla, a la Compañía Transatlántica, que no logró terminarlas. Previamente, en enero de 1906, la obra se empezó por Administración, desplazándose 53 obreros con dos capatazas a la isla de Isabel II, para comenzar el desbroce de la cantera de roca, en la costa este *(figura 12)*. En abril de ese año, los obreros llegaron casi a 100 y se comenzó la construcción del dique del NE. La arena se sacó de playa Larga, en el sur de la isla del Congreso, por ser la única de todo el archipiélago que presentaba ese material. Para la obtención de la cal no se utilizaron las costras calcáreas de las islas, por ser poca la cantidad, sino que se trajo directamente de Melilla. A partir de abril de 1911, la construcción se terminó por Administración, al rescindirse el contrato con la Compañía Transmediterránea. El dique entre Isabel II y la isla del Rey duró poco tiempo ya que fue destruido por un temporal el 12 de marzo de 1914 y, desde entonces, no se ha vuelto a reconstruir *(figura 13)*.

La isla de Isabel II llegó a albergar una importante población (poco más de 1.000 personas), y durante las guerras de Marruecos, a comienzos del siglo XX,

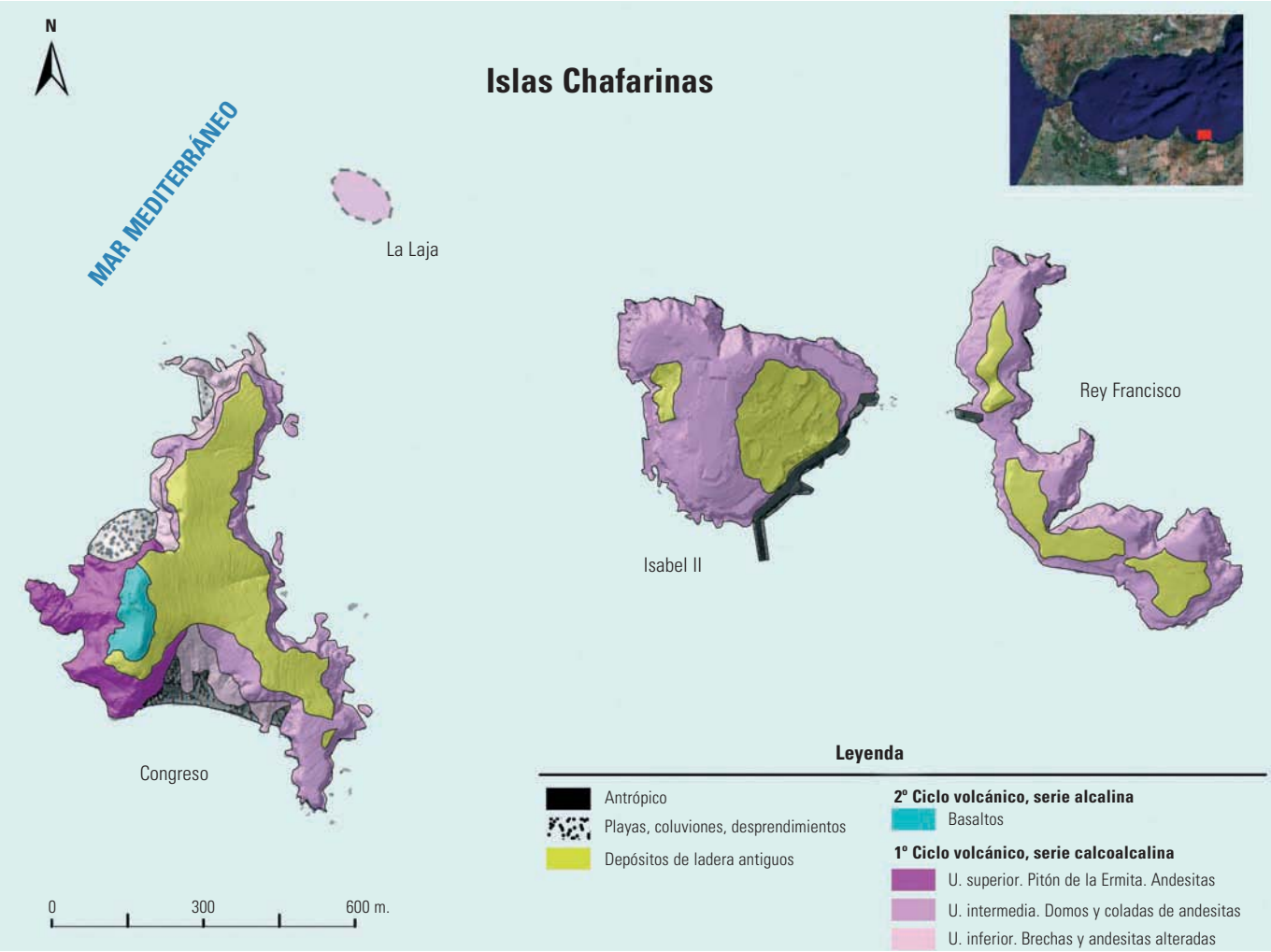

Figura 15. Mapa geológico de las islas Chafarinas (adaptado de Pineda, 2003).

sirvió de hospital para los heridos de las campañas del Rif así como prisión para los rebeldes de las cabilas rifeñas. Con el fin del Protectorado, en 1956, la población fue decreciendo paulatinamente.

En la década de los ochenta, la guarnición militar de la isla fue numerosa, llegándose a trasladar hasta una compañía entera, llevándose los oficiales sus mujeres e hijos, para los cuales existían dos escuelas y toda clase de servicios.

Las islas nunca han tenido agua dulce y el suministro se hace actualmente mediante buques aljibe de la Armada. La electricidad proviene de generadores.

La historia de los estudios geológicos de Chafarinas

Han sido escasos los estudios geológicos realizados en las islas Chafarinas desde su toma de posesión hasta la actualidad. Su lejanía, dificultad de traslado y la difícil logística local han impedido históricamente el estudio sistemático de su pequeño territorio.

Las primeras informaciones geológicas

Las primeras informaciones geológicas sobre las Chafarinas se deben al geólogo francés Charles Vélain (1845-1925) que las publicó en 1874. Fueron el resultado de un viaje que realizó por la costa norteafricana, entre el cabo de Agua (Marruecos) y el cabo Negro (Túnez), formando parte del equipo de científicos que participó en la campaña hidrográfica por el norte de África del barco francés *Narval,* al mando del almirante Mouchez. Este almirante había solicitado la presencia de un geólogo en su equipo científico y Velain fue recomendado por el naturalista Lacaze-Duthiers (sucesor de Cuvier en la cátedra de París), Herbert y G. A. Daubrée (geólogo).

De oeste a este, Vélain hizo observaciones en los islotes de Chafarinas, Rachgoun, Habibas, La Plana, las tres en Argelia, y La Galita, en Túnez. Mouchez tenía el encargo del Ministerio de Marina francés de realizar la hidrografía de las costas argelinas, y había requerido llevar a bordo a un geólogo que pudiera completar los estudios geológicos de la línea de costa. Para Vélain, las Chafarinas estaban formadas esencialmente por *traquita granitoide de color violáceo, con grandes cristales hexagonales de mica bronceada,* que está cubierta por un travertino. Estas primeras observaciones se hicieron sin estudios petrográficos, por lo que la descripción litológica fue sólo aproximada. Lo que llamó *traquita granitoide* es la andesita biotítica alterada que es la roca dominante en las islas.

En el año 1894, el geólogo español Salvador Calderón *(figura 14),* en su