

PROPUESTA DE CRUCERO DE TURISMO A LAS PLAZAS ESPAÑOLAS DEL NORTE DE ÁFRICA

Fernando Saruel Hernández¹

Resumen

Desde hace muchos años hay un claro desconocimiento sobre las diferentes plazas españolas en el norte del continente africano, es por ello que este artículo busca bucear en la primera vez que un autor intuye la posibilidad que estos lugares serían mejor entendidos y conocidos si se realizara un crucero de tipo medio entre cada una de las plazas y así poder saber más sobre las mismas. Para ello, el autor utiliza su experiencia en Turismo, y lo plasma en el diario más importante por aquella época en esta zona, como era el Telegrama del Rif. Haremos una breve reseña biográfica del autor del proyecto, así como una sucinta reseña histórica de las plazas a las que se pretende conectar con el crucero. Esto nos llevará a un mejor conocimiento de unos enclaves y de una época en la que el turismo estaba empezando a dar sus primeros pasos.

Palabras Clave: Turismo, Peñón de Vélez, Alhucemas, Melilla, Ceuta

¹ Facultad de Turismo. Universidad de Málaga. murkoni@hotmail.com

PROPOSAL OF A TOURIST CRUISE TO THE SPANISH SPACES OF NORTH AFRICA.

Abstract

For many years there is a clear ignorance about the different Spanish squares in the north of the African continent, that is why this article seeks to dive the first time an author intuits the possibility that these places would be better understood and known if a Cruise of average type between each of the squares and thus to be able to know more about the same. In order to do this, the author uses his experience in Tourism, and forms it in the most important newspaper at that time in this area, as was the Rif Telegram. We will make a brief biographical review of the author of the project, as well as a succinct historical review of the places that are intended to connect with the cruise. This will lead us to a better knowledge of some enclaves and a time when tourism was beginning to take its first steps.

Keywords: Tourism, Peñón of Velez, Alhucemas, Melilla, Ceuta

1. INTRODUCCIÓN

Desde hace unas décadas el turismo en España se ha convertido en el sector económico que más ha ido creciendo y por consiguiente, el que más ha aportado económicamente hablando, al producto interior bruto del país.

Zonas turísticamente importantes en España las tenemos sobre todo en el litoral, debido a la bonanza climática de esos lugares con el consiguiente turismo de sol y playa, aunque todo hay que decirlo, está últimamente teniendo bastante importancia el llamado “turismo cultural”, ya que nuestro país tiene muchos lugares de gran interés histórico-artístico.

Melilla se está relanzando desde el punto de vista turístico, pero habría que decir que ya se pensó en unos productos turísticos que ahora sería muy interesante rescatarlos, por lo de promoción, baratura de costes y mejor conocimiento de las ciudades de Ceuta y Melilla y los peñones e islas, Peñón de Vélez de la Gomera, Alhucemas y Chafarinas.

Me estoy refiriendo a aquel proyecto que se perdió en el olvido como tantos otros, y que ahora rescatamos. Tenía como título “Crucero de Turismo a las plazas españolas del Norte de África” y el promotor fue el señor José Olmo Boullon.

Este proyecto lo hemos encontrado gracias al diario decano de Melilla, El Telegrama del Rif, que en su edición del 27 de mayo de 1958, nos hace mención del mismo.

2. AUTOR DEL PROYECTO

Don José Olmo Boullon fue jefe de los servicios oficiales de Turismo del antiguo Protectorado español en Marruecos, así como agente técnico de enlace de los mismos en España. Asimismo, tenemos conocimiento de que unos años antes, concretamente en 1944, publicó un libro sobre la presencia de España en Guinea titulado: “Los territorios españoles del Golfo de Guinea” en el cual se nos revela como un gran conocedor de esos lugares, pues no en vano residió allí durante varios años. Dicha obra fue publicada por la Editorial Dossat S.A.

El proyecto que ahora describiremos, fue presentado por José Olmo a las autoridades de la zona como eran los Excelentísimos señores Gobernador General de las Plazas de Soberanía, Teniente General Galera, Director General de Plazas y Provincias Africanas, General Díez de Villegas y a los Ilustrísimos señores alcaldes de Ceuta y Melilla, señores Ruiz Sánchez y Villalón Dombritz.

3. PLAZAS NORTEAFRICANAS. SOMERA RELACIÓN

3.1. Ceuta:

En 1415 Portugal va a conquistar la ciudad puesto que vieron en ella un lugar mercantil importante para poder comerciar con Oriente y el resto de África, ya que en esos lugares se daban las tan ansiadas rutas del oro y cereales, pescado o ganado. Sin

embargo, Castilla se establecería en otros puntos del norte de África y por lo tanto, esas rutas serían desviadas a las mismas, lo que hizo que Ceuta empezara a decaer, así como también que los portugueses abrieron más rutas por la costa africana, siendo quizá el punto mejor dotado la zona de Guinea. En 1580 Felipe II logra que Ceuta quede unida a España hasta 1640 en que se produce la definitiva separación de los dos reinos ibéricos, pero quedando para los hispanos Ceuta, siendo reconocida como tal por ambos reinos en 1668 reinando Carlos II. A partir de ahí, la ciudad, al igual que las otras plazas norteafricanas, sufriría numerosos asedios por parte de las tribus vecinas y por el sultanato de Marruecos, sin embargo, ello no hizo que en la actualidad siga perteneciendo por propio derecho a España.

3.2. Melilla:

Conocida como Russaddir por los fenicios y romanos que fueron los primeros pueblos que la ocupan, podemos seguirle la pista de su importancia que radicaba en tener un importante y accesible puerto natural, siendo uno de los mejores de toda la costa norte del continente africano. Por ello, primero los fenicios la usaron como lugar de avituallamiento a partir del siglo VII a.C., después los romanos en su expansión por el Mediterráneo ya la considerarían como un lugar con puerto importante, quedando vestigios de ambas civilizaciones hoy en día en Melilla. A partir de la entrada de los árabes en el siglo VIII por esta zona, van a implantarse y será con el Califato de Córdoba en el siglo X cuando tendrá mayor importancia la ciudad que ahora cambió de nombre, siendo Malila. Sin embargo, quedó prácticamente arrasada cuando el Comendador Pedro de Estopiñán a las órdenes del Duque de Medina sidonia, la ocupa para Castilla el 17 de septiembre de 1497. A partir de ahí, y en similares condiciones que Ceuta, la ciudad pasaría por numerosos asedios y sitios, siendo el más dramático el de 1774-75 donde durante cien días fue asediada por el Sultán marroquí. Sin embargo, no consiguió entrar en ella. A partir sobre todo de finales del siglo XIX y durante los primeros 36 años del XX, Melilla ha estado en primera fila de las noticias puesto que fue centro de atención debido las diferentes Campañas bélicas que en su suelo y en su hinterland se han ido produciendo, desde la Campaña de Margallo de 1893, pasando por la del año 1909,11-12 y el denominado Desastre de Anual en 1921. Una vez apaciguada la zona en 1927 la ciudad prosperó económicamente y teniendo una importante población puesto que fue la entrada y salida en la zona oriental al Protectorado español que a partir de 1912 estableció España en la parte norte de Marruecos.

3.3. Peñón de Vélez de la Gomera:

Que originalmente era una isla rocosa hasta el terremoto de 1930, y se encuentra situado en el norte de África, a 126 km al oeste de Melilla y a 117 km al sudeste de Ceuta. Limita con Marruecos por un estrecho istmo de arena, o tómbolo. Tiene una extensión de 19 000 m² aproximadamente y una altitud máxima de 87 m sobre el nivel del mar. Enclavado a poca distancia de la costa actual marroquí, este enclave fue un lugar donde los piratas berberiscos tenían su refugio y su avituallamiento para poder hostilizar las costas del sur y del levante español. Fue tal la amenaza que a los Reyes hispanos no les quedó más remedio que lanzar una flota específica para poder contrarrestar todos estos agravios. En 1508 con el Conde Pedro Navarro a la cabeza, un amplio dispositivo de naves partieron y derrotaron a los habitantes del Peñón, otorgándolo a España a partir de esa fecha. Sin embargo, en 1522 por un grave descuido de la guarnición se perdió a manos de los piratas, finalmente, el 6 de septiembre de 1564, García de Toledo, IV marqués de Villafranca del Bierzo y Virrey de Cataluña, recuperó el Peñón de Vélez de la Gomera para España por orden del rey Felipe II de España. Para ello contó con una Armada compuesta por 93 galeras y

60 buques menores. El Peñón de Vélez de la Gomera se ha mantenido ininterrumpidamente bajo soberanía española desde ese 1564. En 1921, en el contexto de la Guerra de Marruecos, se decidió reforzar la presencia española en el mismo. El peñón fue atacado, y se evacuó a la población civil en abril de 1922 con los submarinos *B-1* e *Isaac Peral* (A-0), apoyados por el acorazado *España*; posteriormente, tuvo que ser abastecido en junio de 1922 por los submarinos *A-3*, *Isaac Peral* (A-0) y *B-1*. En las Cortes de 1872 se propuso su abandono o voladura, aunque estas propuestas no llegaron a prosperar. Hoy en día y desde los años setenta del siglo pasado lo custodia un contingente militar dependiente de la Comandancia General de Melilla.

3.4. Islas de Alhucemas:

El Peñón de Alhucemas mide unos 170 metros de largo por 86 de ancho, cuenta con una extensión superficial aproximada de 0,015 km² y tiene una altitud máxima de 27 metros en su parte norte. La isla tiene unos 480 m de perímetro, siendo la mayor parte en forma de acantilado. Está toda ella compuesta por edificios de diferentes épocas, restos de fortificaciones y baterías. Dispone de una iglesia, un faro, varias casas, un puerto y un fuerte con almacenes. También dispone de un aljibe, que periódicamente se rellena con agua traída en barco desde la península. Es el punto de amarre de varios cables submarinos unidos a Melilla, Ceuta y la Península Ibérica. Unido a la isla principal mediante un pequeño puente se encuentra el diminuto islote llamado La Pulpera, que sirvió en tiempos de cementerio. Tanto la isla de Tierra como la de Mar se encuentran deshabitadas y no tienen ninguna edificación. La isla de Tierra asciende hasta unos 11 m sobre el nivel del mar. Está a unos 50 metros de las playas marroquíes. La isla de Mar no supera los 4 m de altura sobre el nivel del mar. La isla de Mar se llegó a utilizar como cementerio. Ambas islas están situadas a pocos metros de la playa de Sfiha, y gozan de gran reputación entre los veraneantes como trampolín y zona de juegos. Desde los sucesos de la isla de Perejil, fueron cercadas de alambre de espino. Desde entonces se ha formado un núcleo reproductor de gaviota de Audouin gracias a la tranquilidad que se le garantiza. Las islas pertenecen a la corona española desde 1560, cuando el sultán Muley Abdalá se las cedió a Felipe II a cambio de la protección de las invasiones otomanas. Fueron ocupadas definitivamente el 28 de agosto de 1673, reinando Carlos II, por una escuadra dirigida por el General de Armada D. Andrés Dávalos, conde de Montesacro que la bautizó "San Agustín y San Carlos de Alhucemas" en honor a los barcos que le transportaron con el fin de actuar contra los corsarios berberiscos. Desde entonces siempre ha existido una guarnición española en la isla. Las islas Alhucemas llegaron a tener una población de 350 habitantes que ejercían el comercio con la cercana cábila de Beni Urriaguel. Más tarde se convirtió en un penal de presos comunes, políticos y desterrados. En 1838 sufrió una sublevación de los presos políticos. En 1902 Francia reconoció la soberanía española del Peñón. En 1921 sufrió un ataque por parte de los hombres de Abd el-Krim durante la Guerra del Rif. En 1925 participó en el desembarco de Alhucemas como posición avanzada de combate, ya que tenía 24 piezas de artillería con obuses de 155 y cañones de 7,5 a fin de apoyar la operación, con independencia de la artillería móvil de las unidades de desembarco.

3.5. Islas Chafarinas:

Constituyen un archipiélago en el mar Mediterráneo, situado frente a las costas de Marruecos, de las que dista 1,9 millas náuticas (3,52 kilómetros) y está constituido

por tres islas: isla del Congreso, Isabel II y del Rey Francisco. Están protegidas bajo la forma de *Refugio Nacional de Caza*. Sólo los militares españoles destinados en ellas tienen acceso a las islas, junto con guardas y científicos de la Estación Biológica. Las islas Chafarinas pertenecen a España desde el 6 de enero de 1848, día en que fueron ocupadas por la expedición enviada al mando del general Serrano, bajo el reinado de Isabel II, con varios buques de guerra procedentes de Málaga. Hasta entonces habían sido tierra de nadie. Tras la Guerra de África, Marruecos reconoce mediante la firma del Tratado de Wad-Ras la soberanía española sobre el archipiélago. Hay constancia de un yacimiento neolítico de tipo cardial en la isla del Congreso fechado en la segunda mitad del V milenio a.C.

4. PROYECTO

El crucero en cuestión uniría las dos orillas del Mediterráneo, pues no sólo se pretendía la visita a las plazas españolas en el norte de África, sino que también se realizarían unas visitas a tres ciudades del sur peninsular y a la postre, muy unidas a las anteriores. Nos estamos refiriendo a las ciudades de Cádiz, Málaga y Almería.

La salida se efectuaría en Cádiz, visitándose después las plazas norteafricanas, más tarde se pasaría a Almería, Málaga y terminar de nuevo en Cádiz.

Este recorrido se realizaría en diez días, utilizándose para ello en su totalidad la vía marítima.

Hay que comentar que en estas fechas de los años cincuenta, todavía se realizaban los viajes entre Ceuta y Melilla pasando por las islas y peñones, así como los viajes de Melilla a Almería y Málaga y de Ceuta a Cádiz.

Por lo tanto, la novedad de este recorrido estribaba en realizar todo ese circuito de una vez en varios días y visitando los lugares desde el punto de vista turístico, potenciando estas plazas como destino auxiliar y original del resto de los destinos turísticos que se realizaban.

Por ello, la realización de este “crucero”, sería totalmente inédito y tendría los siguientes fines (nos referimos a lo que don José Olmo expuso): “El primero y principal lo constituiría el hecho de acusar merced al mismo la presencia de España en la persona de los turistas participantes, deseosos de conocer esas bellas plazas de secular historia ejemplar. Para los que allí vivieron realizar este viaje turístico les supondría tener la ocasión de rememorar y mitigar la nostalgia de sus viejos y emotivos recuerdos. Y para todos en suma, además de suponer una gran lección de historia, el viaje les daría la oportunidad feliz de contemplar la acción de España en sus plazas africanas.”²

Un aliciente que tendría este crucero es que al ser realizado en barco, los turistas harían totalmente la vida a bordo durante los diez días de excursión, por lo que “el precio del billete por persona resultaría más económico que utilizando otros medios de transporte.”

Algo muy importante a reseñar es la capacidad de José Olmo para ver con claridad la evolución que se estaba produciendo en la actividad del turismo en España, ya que hace alusión al alto “valor económico” que representa el turismo, “que extendido como corresponde a nuestras bellas Plazas del Norte de África, todas ellas

² Olmo, J. (1958): Crucero de Turismo a las plazas españolas del Norte de África. *El Telegrama del Rif* 3.

prácticamente vírgenes para el turista español y mucho más aún para el turista extranjero que nos visita”, considerando que en esas plazas existía un potencial turístico enorme.

Todo ello lo justificaba y respaldaba porque sería muy bueno que esta corriente turística desembarcara en las plazas, ya que, según él, “llegaría a proporcionar amplia actividad al comercio allí establecido”, que por estas fechas empezaba a sufrir el inicio de una dura regresión debido a que tan sólo un par de años antes se había concedido la independencia a Marruecos, con la consiguiente finalización del Protectorado español en la zona. Como consecuencia de esto último, muchas familias españolas tuvieron que retornar a Ceuta y Melilla, pero las más se marcharon con destino a otras provincias españolas o europeas.

Por lo tanto, el “crucero” se realizaría durante diez días, con un total de 1205 kilómetros recorridos o unas 677 millas marinas.

5. PROGRAMA DEL CRUCERO

El programa del viaje sería el que sigue:

-Primer día: CÁDIZ

a) A las 23'00 horas, salida de Cádiz para Ceuta.

-Segundo día: CEUTA

a) A las 7'00 horas llegada a Ceuta.

b) Visita al Santuario de Nuestra Señora de África.

c) Visita a la ciudad, Sociedad Hípica y tarde libre para el turista.

d) Comidas y alojamiento a bordo.

-Tercer día: CEUTA

a) Por la mañana, excursión en autocar al Monte Hacho, con visita a la Ermita de San Antonio y Jardines de San Amaro.

b) La tarde libre para el turista.

c) Comidas y alojamiento a bordo.

-Cuarto día: CEUTA, PEÑÓN DE VÉLEZ, ISLA DE ALHUCEMAS

a) A las 2,30 horas, salida de Ceuta para el Peñón de Vélez. Navegación: 4 horas 30 minutos.

b) A las 7'00 horas, llegada al Peñón de Vélez de la Gomera.

c) Hasta las 12'30 horas, visita al Peñón de Vélez.

d) A las 13'00 horas, salida del Peñón de Vélez a la Isla de Alhucemas. Navegación. 3 horas 30 minutos.

e) A las 16'30 llegada a la Isla de Alhucemas.

f) Hasta las 19'00 horas, visita a la Isla de Alhucemas.

g) Regreso al barco y estancia en la Bahía de Alhucemas, con comidas y alojamiento a bordo.

-Quinto día: ISLA DE ALHUCEMAS, MELILLA

a) A las 2'30 horas salida de la Isla de Alhucemas para Melilla. Navegación: 4 horas 30 minutos.

b) A las 7'00 horas llegada a Melilla.

c) La mañana libre para el turista.

d) A las 16'30 horas visita al Cargadero Mecánico de la Compañía de las Minas del Rif, sito junto al puerto.

e) Resto de la tarde libre para el turista.

f) Comidas y alojamiento a bordo.

-Sexto día: MELILLA

a) A las 10'00 horas, visita a la histórica "Melilla la Vieja".

b) Seguidamente, visita al Santuario de Nuestra Señora de las Victorias³.

c) A las 17'00 horas, visita a la Sociedad Hípica.

d) Resto de la tarde, libre para el turista.

e) Comidas y alojamiento a bordo.

-Séptimo día: MELILLA, ISLAS CHAFARINAS

a) A las 10'00 horas, salida de Melilla para las Islas Chafarinas.

b) A las 12'45 horas, llegada a las Islas Chafarinas.

c) A las 13'00 horas, comida a bordo.

d) A las 15'00 horas, visita a la Isla de Isabel II.

e) A las 19'00 horas, regreso al barco.

f) Cena y alojamiento a bordo.

g) A las 22'30 horas, salida de las Islas Chafarinas para Almería. Navegación: 9 horas 30 minutos.

-Octavo día: ISLAS CHAFARINAS, ALMERÍA

a) A las 8'00 horas, llegada a Almería.

b) Por la mañana, visita a la Alcazaba y demás monumentos de interés.

c) La tarde libre para el turista.

d) Comidas y alojamiento a bordo.

e) Salida de Almería para Málaga a las 22'00 horas.

-Noveno día: MÁLAGA

a) A las 8'00 horas llegada a Málaga.

³ En realidad es la Iglesia de la Purísima Concepción donde está la imagen de la Patrona de Melilla, Nuestra Señora de la Victoria.

b) Por la mañana, visita a la Alcazaba.

c) La tarde libre para el turista.

d) Comidas y alojamiento a bordo.

-Décimo día: MÁLAGA

a) Visita al resto de los monumentos notables.

b) La tarde libre para el turista.

c) Comidas y alojamiento a bordo.

d) A las 00'00 horas, salida de Málaga a Cádiz.

-Undécimo día: CÁDIZ

a) A las 14'00 horas, llegada a Cádiz.

b) Desayuno y comida a bordo.

c) Desembarco de los turistas.

FIN DEL VIAJE

Aún nos advierte de que en la ruta de Chafarinas a Almería sobre las 3'00 horas de la madrugada, el barco pasaría junto a la Isla de Alborán⁴. Y en la ruta Málaga a Cádiz, sobre las 7'00 horas de la mañana se pasaría junto al Peñón de Gibraltar.

Como conclusión, don José Olmo Boullon nos comenta que por la experiencia de más de veinte años en turismo, se compromete a la mejor organización y que salga todo realmente como se merecen los lugares a visitar.

Con respecto a Melilla, podemos ver en el programa de viaje, que se está prácticamente dos días en ella y que las visitas turísticas son más o menos como se hacen en la actualidad, es decir a Melilla La Vieja, dejando bastante tiempo para que los turistas puedan visitar la ciudad con tranquilidad y así poder realizar las compras pertinentes, pero como novedad, tenemos la asistencia al Cargadero de Mineral, poniendo de relieve la importancia que este complejo industrial tenía en la ciudad.

Esto último ocurre también con Ceuta, por lo que una de sus intenciones quedaba bien asegurada, como era que los comercios de las plazas se reactivaran.

Asimismo, referir que la novedad radicaría en la visita a las otras plazas "menores" como son el Peñón de Vélez de la Gomera, el de Alhucemas y las Islas Chafarinas, aunque tan sólo de una jornada de duración, pero suficiente para conocerlas casi a fondo.

⁴ Es un islote de origen volcánico ubicado en el mar Mediterráneo, a medio camino entre el litoral de la península ibérica y el norte de África. De soberanía española, pertenece administrativamente al municipio de Almería, al igual que su faro, que está adscrito a dicha autoridad portuaria.. Está a 48 millas náuticas al sur de Adra y 35 del cabo de Tres Forcas. A 100 metros dirección NE se sitúa el islote de La Nube y otro pequeño roquedal. En el centro de la isla hay un canal subterráneo que la traspasa de parte a parte, navegable con buen tiempo, denominado Cueva de Las Morenas. En 2003, se aprobó la declaración del paraje natural de Alborán, el islote de La Nube y las aguas y fondos marinos que la rodean. Desde 2002 es también una zona de especial protección para las aves.

Desde este artículo que ha venido a rescatar esta propuesta de Crucero turístico por nuestras plazas norteafricanas, venimos a decir que ahora que se está expandiendo el turismo en ambas Ciudades Autónomas, no estaría mal que se pudiera retomar este proyecto, habiéndose celebrado el año 2008 el quinientos aniversario de la conquista del Peñón de Vélez de la Gomera.

Pienso que sería bueno y hasta muy rentable, por lo de historia que tienen esos lugares.

BIBLIOGRAFÍA

- Olmo, J. (1958): Crucero de Turismo a las plazas españolas del Norte de África. *El Telegrama del Rif* 3
- Quirós, F. (1998): Los Peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las Islas Chafarinas, *Ería: Revista cuatrimestral de geografía* n°45, 54-66.
- Sanz, J. (1977-78): Los presidios españoles del Norte de África y su aprovisionamiento de víveres a fines del siglo XVIII. *Anuario de Historia Moderna y Contemporánea* n° 4-5, 101-125.
- Saruel, F. (2008): El Peñón de Vélez de la Gomera en un manuscrito del siglo XIX, *AKROS: Revista de patrimonio* 7, 49-52.
- Saruel, F. (2008) El Peñón de Vélez de la Gomera, *Historia de Iberia Vieja*, 34, 43-49.
- Saruel, F. (2008): Intentos de abandono del Peñón de Vélez de la Gomera, En Bellver, J. y Bravo, A.(eds.) Peñón de Vélez de la Gomera (pp. 120-135), Fundación Gaselec, Melilla.