

# ALBORÁN. UNA ISLA ESPAÑOLA ENTRE EUROPA Y ÁFRICA

José María PÉREZ ARIAS  
Economista



S frecuente que en los partes meteorológicos oigamos hablar del mar de Alborán y de las predicciones de toda índole que se dan en esta zona. Pero generalmente es desconocida la existencia de una isla española con tal nombre, que se encuentra entre la Península y Melilla, más concretamente a 47 millas de la costa de Almería (Adra) y a 29 del cabo Tres Forcas, este en las proximidades de Melilla.

De origen volcánico, la forma de la isla de Alborán es triangular, con unos 576 m de longitud y una anchura máxima de 239, con superficie plana que se eleva tan solo 15 m sobre el nivel del mar. Un pequeño estrecho en dirección Noreste, el canal de las Morenas, la separa 100 m del islote de La Nube. En las inmediaciones también aflora un pequeño roquedal que, al igual que La Nube, no está habitado, y en el centro de la isla existe un canal subterráneo denominado Cueva de las Morenas, que la atraviesa de norte a sur y que en condiciones favorables resulta navegable en marea baja. También hay otras grutas, como la de las Lapas, la del Pagel y la del Lobo Marino. Su perímetro es posible recorrerlo en bajamar por la orilla, circunvalando de ese modo la isla.

En ella no hay cultivos, ni siquiera un manantial, lo que hizo que en su día se construyeran dos aljibes para recoger el agua que proviene de la lluvia y que resultaron insuficientes, por lo que anteriormente al establecimiento de guarnición militar en la isla, en 1939, el suministro de agua y víveres se hacía cada 15 días mediante el correo desde Melilla a Almería. Pero no eran pocas las ocasiones en que los temporales, las huelgas u otras circunstancias impedían a los barcos llegar a la isla y obligaban a los



Isla de Alborán (Foto: Armada española).

albores a racionar los alimentos. En la época actual, un buque de la Armada y helicópteros se ocupan de todo ello, así como del relevo de las dotaciones militares.

Tiene Alborán una superficie aproximada de 7,12 hectáreas, en la que como únicas construcciones cuenta con el faro, un barracón destinado a gimnasio, despensa y otros usos, dos reducidos muelles y una pequeña estación sismográfica, ya que se encuentra en una importante zona sísmica donde tiene su epicentro un gran número de seísmos de baja intensidad, además de un helipuerto y un cementerio, en el que solamente hay tres tumbas: la de doña Isabel Espinosa Heras, suegra de un farero, fallecida en 1910 a los 90 años; la de doña Antonia Fernández de Somavilla, esposa de un farero, fallecida en 1920, y una tercera que se supone del aviador alemán Gerhard Schreiner que, habiendo sido derribado en combate en las inmediaciones de Alborán en agosto de 1943, fue arrastrado por las corrientes hasta la isla. De ser ello cierto, sería el único militar alemán fallecido durante las dos guerras mundiales que, inhumado en España, no está en el cementerio de Cuacos de Yuste (1)

---

(1) El cementerio fue inaugurado oficialmente en 1988, tras cinco años de búsqueda y traslado de cadáveres desde de la finalización de las obras de su construcción.

(Cáceres). También existe un pequeño monolito donde se iza la bandera española y en el que puede leerse: «El Destacamento Naval de Alborán a sus Jefes fallecidos en acto de servicio, Teniente de Navío D. Esteban Diego Valldecruces en El Ferrol, y los del mismo empleo D. Agustín Fariza Serrano y D. Víctor Latorre García, fallecidos en la mar».

El faro fue proyectado hacia 1859, iniciándose su construcción 10 años más tarde, con un presupuesto de 194.064,78 pesetas, y entrando en servicio en 1876. El complejo estaba fortificado con dos castilletes anexos dotados de almenas y troneras, aunque no existía guarnición militar, sirviendo de vivienda a los técnicos y sus familiares, hasta que en septiembre de 1939 el Gobierno español envió fuerzas de Infantería de Marina para afianzar la soberanía de Alborán que se alojaron en tales dependencias. Estas fuerzas fueron aumentando progresivamente, de manera que en 1945 existía una Comandancia Militar de Marina al mando de un teniente de navío.

Entre el personal que sirvió en el faro se han dado dramáticas circunstancias y coincidencias. Así, por ejemplo, en enero de 1951 moría en Melilla Vicente Pomares Velázquez, el mismo día en que su hijo José Pomares López fallecía en el faro de la isla. Su padre también había prestado servicios en él durante muchos años.

En 1964 se retira definitivamente el personal técnico de la isla. Uno de los últimos torreros fue Antonio Gandolfo Castell, quien tras su larga estancia profesional en la isla, entre otras vivencias, narraba que en cierta ocasión arribó a ella un pesquero que intentaba refugiarse del temporal. En el faro se compartió con los pescadores la comida disponible y, agotada ésta, se utilizaron las raciones de emergencia denominadas *galletas de marino*; pero como el mal tiempo se prolongaba, los alimentos empezaron a agotarse. Un día al amanecer, Antonio vio zarpar al pesquero luchando con las olas del persistente temporal, hasta que sucumbió ante los embates del mar embravecido. Estos hechos pueden situarse en diciembre de 1949, con ocasión del temporal que dañó de forma tan grave los dos muelles que resultaba imposible el desembarque de personal y materiales.

El faro fue rehabilitado en 2006, para lo cual hubieron de disponerse las instalaciones precisas (dormitorios, cocina, aseos, etc.) para los trabajadores desplazados al efecto, además de almacenes y talleres. Una vez realizadas las obras de reparación y merced a un convenio al efecto, parte de ellas son usadas como alojamiento y dependencias complementarias de la guarnición. En la actualidad, y curiosamente, el faro depende de la Autoridad Portuaria de Málaga y está cedido al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

En la isla hay dos pequeños muelles, embarcaderos o espigones, en las playas de orientación este y oeste, que son los únicos accesos por mar, aunque no admiten el atraque de embarcaciones mayores.

Debe su nombre Alborán al pirata tunecino apodado Al-Borany (2), que utilizó la isla como base para el asalto de navíos mercantes y para sus ataques a las costas peninsulares, si bien los musulmanes también la han denominado *omblijo del mar*. Aparece ya en antiguas cartas de navegación como punto estratégico, fondeadero, zona de descanso y encrucijada en las rutas comerciales que unían Europa y África.

El 1 de octubre de 1540 se libró en sus inmediaciones la denominada Batalla de Alborán que, con un total de 830 muertos, fue una de las primeras actuaciones bélicas de la Armada española, en la que una escuadra de 10 galeras, comandada por Bernardino de Mendoza y Pacheco, plantó batalla a otra de piratas berberiscos, compuesta por 16 buques y más de 2.500 hombres que regresaban a Argel después de haber saqueado Gibraltar, por aquel entonces aún español. A partir de esa fecha, la isla quedó bajo soberanía española por la figura jurídica de *ocupación*, pues era considerada *terra nullius* (no había estado habitada por tribus ni poblaciones estructuradas políticamente antes de ello), existía *animus ocupandi* y, finalmente, se produjo la ocupación efectiva.

Hay constancia de que en el siglo XVII Francia intentó apoderarse de Alborán por su importante valor estratégico. En 1898, y según relata Luis Salvador de Habsburgo-Lorena y Borbón, archiduque de Austria, habitaban la isla 11 personas: la familia del farero y el personal dedicado al cuidado del faro. Las comunicaciones con la Península se hacía mediante barcos fletados por el Gobierno dos veces al mes, con un costo de 1.053 pesetas por viaje.

En 1884, Su Majestad el rey Alfonso XII, por Real Orden de 9 de mayo, adscribe Alborán a la provincia de Almería, «por ser la más próxima y con la que sostiene comunicación», perteneciendo administrativamente desde ese momento al municipio capitalino.

Durante la Segunda Guerra Mundial hubo en la isla un puesto de observación naval, aunque posteriormente se la asignó un contingente de Infantería de Marina hasta 1963. Pero como quiera que la posición estratégica de Alborán resultaba extremadamente apetitosa, en 1967 se la volvió a dotar de guarnición que, sin embargo, no fue permanente, ya que en diciembre de 1992 se abandonó la isla al quedar fuera de servicio los generadores eléctricos. Desde esa fecha, patrulleros de la Armada realizaron desembarcos esporádicos que no lograron disuadir del saqueo de las instalaciones ni de las riquezas ecológicas de la isla por parte de visitantes no autorizados, ni tampoco la colocación de banderas marroquíes, que sistemáticamente eran retiradas. Así, desde julio de 1994 se trasladaba dos veces al mes un destacamento de siete hombres que vivaqueaban en ella durante dos o tres días, hasta que en septiembre de 1997 se establece una guarnición permanente.

---

(2) Su nombre real era Mustafá Ben Yusuf el Magnus de Din.



Buceadores del BSR *Neptuno* realizan trabajos de limpieza para instalación de un sismógrafo en la isla de Alborán. (Foto Armada española).

En los primeros años 70 del pasado siglo, coincidiendo con el final de nuestra presencia en el Sáhara Español, en las inmediaciones de la isla se produjeron diversos incidentes entre nuestros pesqueros y patrulleros marroquíes, el más importante de los cuales tuvo lugar el 3 de abril de 1973, cuando el pesquero *Besugo* fue tiroteado y apresado arbitrariamente por una embarcación magrebí, por lo que un hidroavión español de patrulla marítima (probablemente el *Grumman HU-16 B ASW Albatross* con numeral 221-3) le hizo disparos de aviso, que fueron respondidos con fuego de ametralladora, por lo que atacó con cohetes a la embarcación africana logrando al menos un blanco y, según algunas fuentes, hundirla. En julio de 1974 nuevos incidentes obligaron a abrir fuego de advertencia contra otro patrullero que perseguía y hostigaba a un pesquero español que pretendía refugiarse en una de las radas de la isla para evitar su injustificado apresamiento.

El 22 de enero de 1972 embarrancaba cerca de la isla el petrolero liberiano *Maratón* a causa de un fuerte temporal cuando navegaba en lastre, siendo rescatados sus 24 tripulantes por el dragaminas *Bidasoa*. Varios días más tarde, el *Maratón* pudo ser reflotado y remolcado hasta Málaga. En los años 70 y 80 el entorno natural de la isla estuvo muy amenazado por los arrastreros que faenaban recogiendo coral rojo y que esquilmaron la zona.

Como la isla no dispone de agua potable ni cultivo alguno, es abastecida periódicamente por helicópteros militares y buques de aprovisionamiento de la Armada. La guarnición, además de las tareas propias, tiene encomendada la vigilancia del tráfico marítimo y aéreo en los accesos orientales del estrecho



de Gibraltar, así como el mantenimiento de las instalaciones y vigilancia en evitación de delitos ecológicos, puesto que existen tres círculos concéntricos de reservas para evitar los desmanes de en épocas anteriores no tan lejanas. Su carácter militar y sus condiciones ecológicas hacen que no pueda ser visitada por personal civil, salvo autorización expresa.

En 1997, conjuntamente con su entorno de aguas y fondos marinos, fue declarada Reserva Marina y de Pesca, y en 2003 el Parlamento Andaluz declaró la condición de Paraje Natural para la isla, La Nube y sus aguas y fondos circundantes. En sus aguas próximas existe coral rojo y amarillo, algas pardas, así como gran variedad de estrellas, esponjas y moluscos; y aunque ya no queda rastro de la foca monje, abundan cazonas, tintoreras, rayas, marrajos, peces-torpedo y el delfín mular, siendo además paso de ballenas y otras especies. El 19 de mayo de 2002, el patrullero español *Ízaro* apresó a un pesquero marroquí cuando faenaba a menos de una milla de Alborán y empleaba redes de deriva ilegales de siete kilómetros de longitud en aguas protegidas, con las que ya había capturado 28 piezas de pez espada. Hay asentamientos estables de gaviotas de dos especies diferentes (patiamarillas y andoain), que con frecuencia se atacan entre ellas. Son especialmente agresivas para los humanos que se acercan a los nidos en primavera cuando incuban los huevos, y en el verano cuando los polluelos permanecen en ellos y se inician en el vuelo.

En cuanto a la flora de la isla, en la que no existe arbolado, la fragilidad del ecosistema, la presencia humana (ahora controlada) y el aumento de las colonias de gaviotas representan un riesgo evidente para su conservación, mantenimiento y continuidad. No obstante, posee tres especies propias y únicas.

Son muchas las curiosidades en torno a Alborán. Señalaremos como la primera de ellas que es un marquesado, ya que en 1950 el general Franco concedió al almirante Francisco Moreno Fernández el título nobiliario de marqués de Alborán (3), del cual se expidió Real Carta de Sucesión en 1982 a favor de su nieto Francisco Moreno de Alborán y Vierna.

También debemos señalar que la única persona de quien se tiene constancia de haber nacido en la isla es Mercedes Martínez Marín, hija de Martín (uno de los fareros) y de Trinidad, que vino al mundo en tan aislado y desconocido territorio el 24 de setiembre 1907.

Por otra parte, cuando a finales del siglo XIX se dotó a la isla de servicio cablegráfico, el telegrafista que allí se destacó se casó en vísperas de partir y

---

(3) Tal nombramiento fue otorgado a título póstumo, ya que Francisco Moreno falleció en 1945. El 7 de julio de 1971 se rindió homenaje a su memoria en la isla de Alborán con ocasión de la Semana Naval que se celebraba en Almería, participando el portaaviones *Dédalo* y los destructores *Oquendo* y *Marqués de la Ensenada*. Su hermano Salvador fue ministro de Marina en dos ocasiones, y su biznieto Pablo Moreno de Alborán Ferrándiz es el conocido cantante Pablo Alborán.

pasó allí su luna de miel. También por aquella época, concretamente en 1899, el mineralogista austríaco Friedrich Becker descubrió en Alborán un nuevo mineral que denominó *alboranita*.

El faro de Alborán probablemente sea el único de España al que se le ha dedicado un poema, escrito por Pilar Quirosa-Cheyrouze, gran admiradora de los faros y de Alborán, que en su obra *Islas Provisionales* escribió:

«Llueve y crece el mar en mis ojos,  
nocturno oleaje de brea y sudor,  
láminas de obsidiana hiriendo  
los turbios remolinos del presente.  
Eres inhóspita isla, anclaje de veletas  
que descifran el lenguaje del viento,  
Levante rasgando el horizonte,  
barriendo la rojiza arena coralina.  
Desde el faro, contemplo el afán de la espuma  
y el oscuro manto de las algas  
que abrazan estos farallones dormidos,  
soledades en playas de lamidas conchas  
que anuncian la blanca hora de los días.  
De nuevo, una tarde de Junio  
tamizada por el brillo de esta agua.»

Desde el punto de vista jurídico, una isla es una extensión de terreno rodeada de agua que en pleamar permanece por encima del nivel del mar que la circunda, y que además resulta apta para mantener «habitación humana o vida económica propia». Teniendo en cuenta que Alborán está continuamente habitada, lo que implica que puede sustentar la vida humana, podemos concluir que se trata sin duda de una isla. España no ha solicitado una zona económica exclusiva basada en la isla, pero podría hacerlo cuando lo considerase oportuno.

Pero probablemente la curiosidad más notoria que envuelve a Alborán sea la información publicada en el semanario *El Español* (4) el 26 de diciembre de 1942, y de la que se hace eco el *ABC* de Sevilla del 13 de enero de 1943, que se refería a la existencia de una comunidad de monjes coptos en la isla, que supuestamente procedían del monte santo de Salónica o monte Athos. Y todo ello se basaba en la anotación que en enero de 1942 había hecho un farenero en su diario, que textualmente decía «Hoy, día 6 de enero dieciséis horas después de la barca, han arribado al Sur de la isla cinco hombres con barca,

---

(4) Definido como «Semanao de la política y del espíritu», fue creado en 1942 por la Secretaría General del Movimiento, siendo el director general de Prensa y Propaganda Juan Aparicio, que conducía la publicación.



Patrullero de altura *Atalaya* (P-74) desde la isla de Alborán. (Foto: Armada española).

que, al parecer, se guarecen en la cueva baja del Poniente. No parecen náufragos, aunque han llegado en una pequeña chalupa con dos grandes cofres. Mañana lo veré». Según relató el farero al investigador Elías Montes Sobrino, quien se desplazó a la isla al tener conocimiento del artículo, cuando al día siguiente de la llegada de los extraños visitantes bajó a interrogarlos, pudo constatar que no eran españoles «por su porte y porque apenas hablaban el castellano», lo que no fue obstáculo para que consiguiera entenderse con ellos «en el mal francés que unos y otros hablábamos», no dejando de ser sorprendente que tanto el farero como los recién llegados supieran expresarse en francés: el uno por ser un modesto funcionario y los otros por tratarse de dos rusos y dos griegos, según indicó el primero en su relato. Parece que justificaron la arribada por su huida de los horrores de la Segunda Guerra Mundial, inicialmente a Tiro y posteriormente a Tánger, desde donde un agente judío les trasladó hasta las intermediaciones de Alborán, isla que les había descrito como un paraíso, cosa que no resultó veraz, como enseguida comprobaron.

Prosigue el relato del farero diciendo que los monjes iniciaron la construcción de su pequeño monasterio utilizando los materiales que les dejaban los



barcos que surcaban la zona, a pesar de la guerra, todo lo cual no tiene visos de credibilidad, sin ir más lejos por el desconocido sistema de comunicación que utilizarían los monjes para que los suministros llegasen a ser tan precisos. Es más, supuestamente hasta dispusieron de una campana que el farero reconoce en su relato «no sé de dónde la han sacado», con la que no solo llamaban a la oración a la reducida comunidad isleña, sino que en los días de niebla la hacían sonar para avisar a los barcos de la presencia de los peñascales próximos.

Hubo quienes llegaron a afirmar que en realidad los monjes eran espías disfrazados; pero a pesar de lo escrito sobre el particular en el semanario *El Español*, más bien parece tratarse de un ingenuo farero que buscó la notoriedad desde su propia inventiva, quizá ayudada por la soledad del oficio y el generoso empuje de imaginación que proporcionan las bebidas espirituosas en tales circunstancias, así como los efluvios de las mismas.

En fin, la isla de Alborán tiene una rica historia, en algunos casos mezclada con leyenda, a cuya difusión y conocimiento hemos querido colaborar en este pequeño artículo divulgativo.

#### BIBLIOGRAFÍA

- SANZ CRUZ, Mario: *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*. Instituto de Estudios Almerienses. Diputación de Almería, 2007.
- QUIROSA-CHEYROUZE, Pilar: *Islas provisionales*.
- GRACIA RIVAS, Manuel: «Un extraño monasterio en la isla de Alborán». REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 2014.
- HABSBURGO-LORENA Y BORBÓN, Luis Salvador de: *Alborán*. Edita Heinrich Mercy Sohn. Praga, 1898.
- SALAS LARRAZÁBAL, Jesús; WARLETA CARRILLO, José; PÉREZ SAN EMETERIO, Carlos: *Aviones militares españoles (1911-1986)*. Colección «Aeronaves en España». Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española*. Aldaba Ediciones S. A., 1991.
- VICIANA MARTÍNEZ-LAGE, Alfonso: *Cinco historias necesarias*. Instituto de Estudios Almerienses, 2014.
- ABC.
- El Mundo.
- La Voz de Almería.
- Boletín Informativo de Personal, Armada.
- Revista Señales marítimas.
- Almería Medio Ambiente (ALMEDIAM).



El cazaminas *Duero* a su paso por el canal de Corinto.  
(Foto: Armada española).