

## ARQUEOLOGÍA FERROVIARIA. ¿QUÉ NOS QUEDA?.

En el anterior artículo (ver "Magazine"-Melilla Hoy, 8/8/04), hablamos de los ferrocarriles de circularon por Melilla y su zona de influencia, desde principios del siglo XX hasta el término de la actividad minera, y concretando más, las locomotoras que vieron nuestros padres y abuelos.

### ¿Dónde están las locomotoras?.

Durante cuatro años, desde principios del 2000, hemos recopilado una cantidad considerable de datos referentes a los ferrocarriles y entre ellos, los relacionados con las locomotoras. Hubo que contrastarlos con bases de datos existentes tanto en el Estado español (Museo ferroviario de Gijón, Museo ferroviario del País Vasco y particulares), así como otras europeas, en concreto alemanas y belgas.

La pregunta se hizo evidente..¿dónde han ido a parar tanta locomotora?. Depende de la empresa que las explotase. Si estamos hablando del Ejército, que adquirió a Alemania un lote de 35 locomotoras O20WT después de la Primera Guerra Mundial que iban a ser destinadas al Tigris Kriesbahn, todas ellas regresaron a la península y fueron vendidas a compañías mineras. Algunas de ellas han sido preservadas, en concreto, el Museo Ferroviario de Gijón está restaurando una para ponerla otra vez en servicio, otras se vendieron a particulares e incluso, algunas salieron de nuestro país para engrosar colecciones privadas (Gran Bretaña).

Con respecto a las dos grandes compañías mineras, dispar fue el destino que se les dio a sus locomotoras. Como ya dijimos, la C.É.M.R. a su cierre vendió todo su material motor y remolcado a una empresa española de desguace, hecho que se pudo presenciar en Melilla, en los años setenta, como eran seccionados estos leviatanes. Fue la compañía que mayor número de locomotoras tuvo, tanto de tracción vapor como diesel y con distintos anchos de vía. Ciertamente es que, la desaparición de una empresa importante como lo fue la C.É.M.R. trajo inestabilidad laboral y económica pues, como es sabido, el puerto de Melilla era uno de los más importantes en cuanto al tonelaje de mineral que se embarcaba. Casi nadie se dio cuenta que también iba a significar la desaparición de la presencia de una tecnología, la del vapor, por nuestra ciudad. Excepto un reducido grupo de personas que en su momento intentó que alguna de esas magníficas obras de la tecnología

sobreviviera como monumento callado del pasado dorado de la minería en nuestras tierras, y que no cayeran en el olvido. Pero no se atendió a las peticiones. ¡Que imponente hubiese sido la imagen una de estas locomotoras restauradas, en su pedestal en las proximidades del depósito-cargadero de minerales de C.É.M.R, mostrando a las nuevas generaciones las características de la tracción vapor y la influencia que tuvo la minería en la incipiente Melilla de principios del siglo XX, así como, siendo visitada por ese turismo cada vez más importante, tanto nacionales como extranjeros, de apasionados por este tema.

### SEFERIF tomó el relevo.

A principios de los setenta, la empresa estatal marroquí SEFERIF retoma los transportes de mineral utilizando el depósito-embarcadero de C.É.M.R., ahora denominada É.T.S.A. Durante cierto tiempo y, mientras recibía todo su material rodante, utilizó los vagones tolva de C.É.M.R.

SEFERIF utilizó vagones tolva con doble boje y dos locomotoras diesel de la empresa General Electric, en concreto el modelo GE 22 CU, de rodaje C-C. Tenían como número de fábrica: 38.364-5, construidas en 1.971. SEFERIF las numeró como 1 y 2. Estuvieron realizando transporte de minerales (pelets) a finales de los años noventa, hasta la entrada del puerto de Beni-Enzar. También transportaron la piedra, en este mismo punto, para la construcción de nuestro puerto deportivo.

En marzo del 2001 se pudo observar los vagones tolva de SEFERIF estacionados en la planta de desulfuración de C.É.M.R. Justo un año después, estos habían desaparecido junto con todo el trazado de vías. Con respecto a las locomotoras diesel, es posible que estén todavía en las cercanías de Segangan.

### Dinosaurios en Beni-Enzar.

De la otra compañía minera C.N.A ( a la que voy a asociar el nombre de otra compañía, SETOLAZAR) podemos hablar de forma muy distinta aunque, es muy posible que, en estos próximos meses corran igual destino que las anteriores. Tras el cierre de SETOLAZAR a finales de los setenta, su parque de locomotoras quedó en la cochera que poseía esta compañía en Beni-Enzar. Este conjunto de locomotoras eran las formadas, en principio las pertenecientes a C.N.A., hasta 1.918, y las que adquirió SETOLAZAR a partir de 1.928.

Allí perduran auténticas joyas de la tecnología ferroviaria:

- Dos Orenstein&Koppel, 040+2T de 1912

- Tres La Meuse 140+4T de 1929
- Una Orenstein&Koppel 040T de 1909
- Una Orenstein&Koppel 020WT de 1.929
- Una Orenstein&Koppel 030WT de 1.938

La actividad de estas locomotoras fue muy distinta. Mientras el mayor número de transportes fue realizado por las 040+2T y la 040T. La compra de las tres La Mouse, parece ser que, no fue todo lo acertada que se pudiera esperar. Muy posiblemente, su potencia no estuviera acorde con lo que esperaba para el arrastre de pesados convoyes. Quedaron en seguida aparcadas en la cochera de Beni-Enzar.

Hace un par de años se llegó a difundir el rumor de que se pensaba realizar o convertir a dicha cochera en museo ferroviario... ¡triste destino ha tenido esta idea...!. Desde luego que, si en el otro lado de la frontera se piensa que esa zona puede ser un museo, deben de realizar una acometida higiénica de urgencia y a fondo, así como desplazar a los pedigüeños y marginados que habitaban en la cochera. Digo que habitaban porque se ha derribado esta cochera, con las locomotoras en su interior, sufriendo los daños que se puede uno imaginar. Además, desde la última visita realizada (10/2002), se les han sustraído las tapas de las cajas de humos, chimeneas, enganches y chapas de recubrimiento de la caldera. Consultado Manel Ramos Boronat, A.R.M.F. (Asociación para la Restauración del Material Ferroviario) de Lérida, que tan magnífico trabajo está realizando en pos de la restauración y puesta en marcha del material histórico que circuló por España, llegó a la conclusión que, en el estado actual de las locomotoras, lo mejor era su desguace pues el costo de la restauración completa podría superar el precio de una réplica de la locomotora.

Si alguna vez se hubiera pensado en su restauración, actualmente dicha labor es prácticamente imposible. Por lo tanto, ¿cómo se iba a realizar un museo ferroviario, por parte de las autoridades nadorenses, estando en estas condiciones? y ¿por qué no se ha permitido y autorizado la compra por parte de melillenses, que estábamos interesados en la restauración de estas magníficas locomotoras, muestra de la historia y la tecnología que estuvo en nuestra ciudad?.

Por lo tanto, el único legado que nos queda del pasado dorado de la minería en Melilla, está apunto de desaparecer. De un lado, la falta de previsión al finalizar las actividades SETOLAZAR, de dejar a las locomotoras en Beni-Enzar. Podrían haberse estacionado en "Hipódromo II" ,(aunque quizás hubiesen seguido el destino de sus hermanas mayores), o en la playa de vías que actualmente ocupa "la Casa del Mar" y Delegación del Gobierno. Se hubiera tenido tiempo más que suficiente

para restaurarlas y reubicarlas. Y, por último, la desconfianza de la otra orilla de la frontera en todos los temas en los que la historia de Melilla esté en juego.

Los intentos han sido numerosos, incluso el ex-ministro de Asuntos Exteriores Josep Piqué abogó en cierta ocasión, ante su homólogo marroquí, por la posibilidad de que este material fuese adquirido por la A.R.M.F.

### Las locomotoras estatales.

Nos queda por hablar de las locomotoras que pertenecieron a los Ffcc. del Estado y a Junta de Obras del Puerto. Con respecto a los primeros, como ocurrió con todas las compañías anteriores, confiaron la tracción de sus convoyes a locomotoras de la casa Orenstein&Koppel. Las primeras en aparecer fueron dos del tipo 130T ("Mogul"), así como dos locomotoras "inglesas viejas" ("Nador" y "Euskalerría"), adquiridas de segunda mano a una empresa minera y a un ferrocarril de la península, para la construcción del primer trazado de esta línea (Nador-Zeluán). Posteriormente, y debido a que se amplió la línea, se adquirieron dos magníficas 130+3T que tuvieron el honor de ser las únicas de construcción española (la Maquinaria Terrestre y Marítima) que circularon por todo el Protectorado y, además, las únicas de dicho constructor que poseían tender. Para terminar la adquisición de locomotoras, aparecieron dos Henschel 030T.

La vida activa de estas locomotoras pasó por el eterno problema de la calidad de las aguas de la zona. La dureza del agua (contenido de iones Ca y Mg) hacía que se depositaran acumulaciones salinas en los tubos de calefacción disminuyendo su poder calorífico, por lo que tuvieron que pasar por numerosas reparaciones. Ya en 1928, las cuatro primeras locomotoras habían causado baja de este ferrocarril por lo que, todas las circulaciones, quedaron asignadas a las dos MTM y las dos Henschel.

Este ferrocarril fue deficitario, prácticamente desde que comenzó su explotación, y las deudas se fueron acumulando. En 1940, se decidió por su cierre pasando todo su parque motor y remolcado al otro ferrocarril estatal que quedaba en el Protectorado, el Ceuta-Tetuán.

### Museos ferroviarios.

Las viejas locomotoras de vapor constituyen un elemento clave en todo Museo ferroviario, dada su espectacularidad e importancia.

En España, después de la Guerra Civil y durante de la década de los 50, la tracción vapor experimentó un gran auge incorporándose al parque de RENFE locomotoras muy modernas. Tras esta etapa se puso en marcha, en 1964, el famoso Plan Decenal de Modernización, el cuál preveía que en los 10 años siguientes, el vapor quedaría sustituido definitivamente por la tracción diesel y la eléctrica. De este modo, entre 1964 y 1975 se fueron clausurando paulatinamente los depósitos de máquinas de vapor del país.

La última locomotora de vapor de RENFE fue apagada por el entonces príncipe Juan Carlos el 23 de junio de 1975. Se trataba de una popular "Mikado" (141+4T), serie muy extendida en RENFE (nada menos que 242 Unidades construidas) dada su versatilidad. Quedaba concluida así la etapa de tracción vapor, tras casi 127 años de servicio al transporte del país.

El Museo Nacional Ferroviario está desempeñando un papel trascendental en materia de preservación de locomotoras de vapor, y, en general, de todo el patrimonio ferroviario. Gracias a su iniciativa, España cuenta con uno de los mayores parques históricos de locomotoras de todo tipo del mundo. No obstante, hasta la fecha no se ha alcanzado el número deseable de unidades restauradas, en comparación con Alemania, Inglaterra y Francia. Además de la tarea de restauración, el Museo acomete otra actividad todavía más costosa y difícil que es la puesta en marcha de diverso material, como es el caso de las grandes máquinas de vapor.

Hay que decir que el nivel de patrimonio ferroviario preservado en muchos países desarrollados, se estima mejor por el número de estos antiguos ingenios en estado de funcionamiento correcto. El objetivo de tener máquinas de vapor, o de otro tipo, con plena capacidad de operación, es el de que puedan arrastrar trenes antiguos en líneas férreas preservadas y/o en acontecimientos especiales, con toda la composición del mismo restaurada y en servicio, como es el caso en España del "Tren de la Fresa".

Además, existen varios museos autonómicos que realizan una labor semejante al MNF, el Museo Ferroviario de Asturias, Museo Vasco del ferrocarril, Museo de Vilánova i la Geltrú, así como numerosas

asociaciones ferroviarias que adquieren el material ferroviario, que fue importante en sus localidades, para posteriormente restaurarlos.

El Regimiento de Zapadores Ferroviarios de Cuatro Vientos, en Madrid, -, posee en perfecto estado de funcionamiento la locomotora identificada como SMF 240-2215, la cuál, interviene en numerosas actividades y acontecimientos.

**José Manuel Vidal Pérez**

**Asociación de Estudios Melillenses**

[\[Volver a Principal\]](#)