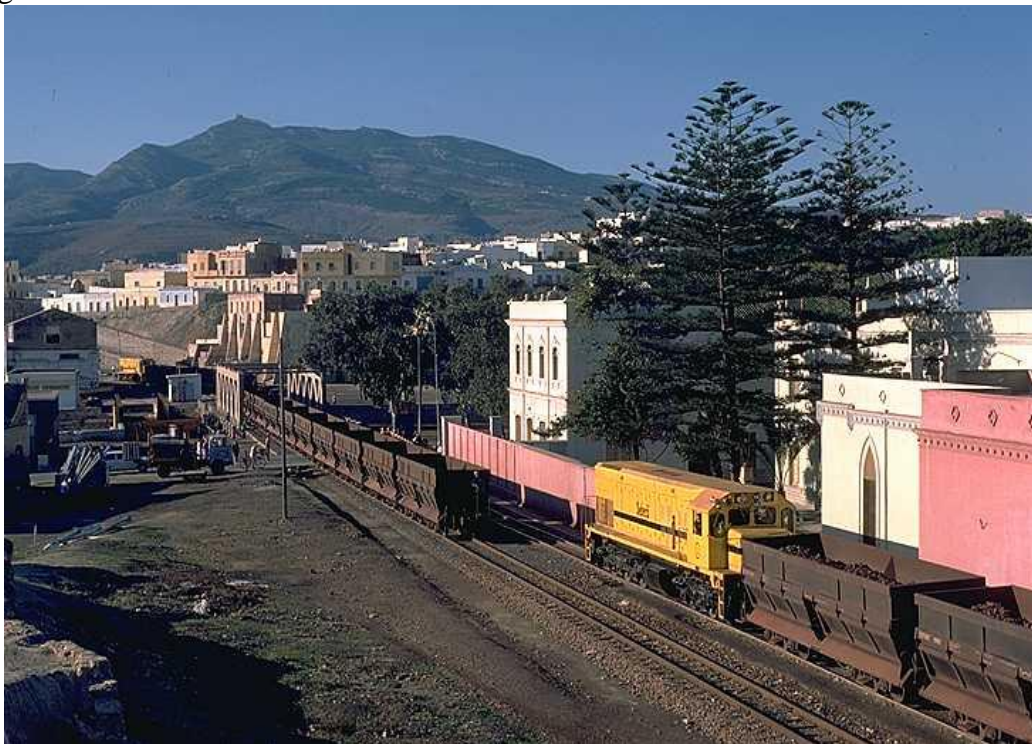


## EL AVE FENIX DE UNAS LOCOMOTORAS.

**Las locomotoras “amarillas” que vimos circular por Melilla entre 1.972 y 1.980 languidecieron en la cochera de las instalaciones mineras del Uixan hasta hace dos años. Un nuevo amanecer surgió para ellas el 28 de mayo de 2.008, entrando en servicio en los Ferrocarriles del Belgrano Norte en Buenos Aires (Argentina).**

Cuando en 1.968 la Compañía Española de Minas del Rif –C.E.M.R.- se convirtió en la Empresa de Transportes S.A. –E.T.S.A.- todas las instalaciones y cotos mineros de la zona marroquí pasaron a manos de la empresa SEFERIF, según un plan desarrollado años antes entre el estado español, Marruecos y la empresa C.E.M.R. . Sin embargo, la empresa marroquí no dispuso inicialmente de material rodante ni puerto donde embarcar su materia prima –óxidos de hierro y, posteriormente, el transformado “pelets”-, por lo que acordó con ETSA, la utilización de su material rodante y Cargadero en Melilla.

Vimos circular las locomotoras de vapor y los vagones “Krupp” hasta 1.972 aproximadamente. Las primeras en desaparecer fueron las locomotoras que se oxidaron durante varios años en las instalaciones de “Hipódromo II” – actual urbanización de Minas del Rif-. Ciertamente es que, hubo en este momento un movimiento popular para salvar alguna de estas joyas de la tecnología industrial mas, el poder del dinero o de los accionistas de ETSA, impidió que pudiéramos haber conservado una de estas “vaporosas”. Bien hubieran podido estos accionistas, que tanto dinero se llevaron de las minas de la zona de Beni bu Ifrur, haber tenido un pequeño detalle con la ciudad que les permitió ingresar tanto capital... En mis conversaciones, siempre amenas e instructivas, con D. Ginés Sanmartín Solano me hace una observación parecida... *“si tanto recibían de Melilla, ¿por qué nunca se celebró una junta de accionistas en la ciudad?”* Buena pregunta.



SEFERIF, por su parte, negoció en los Estados Unidos de Norte América –EEUU-, la compra del tan necesitado material ferroviario. De estas, se determinó la adquisición de dos locomotoras diésel-eléctricas del tipo GL, en concreto GL 22-CU, es decir, locomotoras “L”igeras del modelo “22” con dos bojes “CU” –de tres ejes cada uno-, que fueron pintadas con un llamativo color amarillo y una franja negra a media altura en toda su longitud. Fueron construidas en la división Electro-Motive de GM –General Motors- de La Grange (Illinois –EEUU) con los números de serie 38.364-5, recibiendo la numeración de 1 y 2, respectivamente en SEFERIF. Sus características principales son:

### **LOCOMOTORA GM**

- MODELO.....GL-22-C
- POTENCIA.....1600 HP
- POTENCIA EN TRACCION.....1500 HP

### **+ MOTOR DIESEL**

- MODELO.....645.E
- CILINDROS.....12 en V a 45°



Al principio, estas locomotoras remolcaban convoyes de vagones de ETSA –los famosos “Krupp” de 20 Tm. –realmente: Deutsch Luxemburgische Bergwerks de Dortmund (Alemania)-, hasta que aparecieron unos vagones tolva de mayor capacidad y doble boje con dos ejes cada uno, de los que se adquirieron 80 unidades. Estoy seguro que los de mi generación recordarán que varios de ellos estaban pintados de amarillo, como el de las locomotoras, en concreto, desde el nº 60 al 69.

Cuando se realizó el último embarque por el Cargadero, esto no significó el fin de este material. Siguió llevando “pelets” y bentonita hasta la entrada del puerto de Beni-Enzar, junto a las desaparecidas instalaciones de otra de las compañías mineras que se establecieron a principios del siglo XX, en concreto Setolazar e, incluso realizaron un postrero favor a Melilla, la roca necesaria para la construcción de nuestro Puerto Deportivo.

Cuando se cerraron las minas del Uixan se quedaron en su cochera. De vez en cuando circulaban en tandem –unidas- para hacer un kilometraje mínimo, que se estima en unos 120.000 Km, muy por debajo de lo que haría cualquier otra locomotora de la misma edad y características similares. Pero peor suerte corrieron los 80 vagones tolva de SEFERIF, que fueron desguazados y su chatarra vendida, entre los años 2.001 y 2.002.

Tuve ocasión de visitarlas, al igual que otros melillenses, entre el 2.002 y 2.005 siéndome ofrecidas por un indígena del lugar, creyendo este, que trabajaba para algún tipo de museo. En la última ocasión que las visité, de la mano de Manuel Ramos Boronat de la Asociación para la Restauración del Material Ferroviario –A.R.M.F.- de Lleida que tan fantástica labor está realizando por la restauración del material ferroviario en nuestro Estado, me introduje en el interior de una de ellas aprendiendo hasta el más mínimo detalle.

En ese momento estas locomotoras estaban siendo objeto de un “trasiego” comercial sorprendente. De una parte, un “broker” francés las intentaba adquirir, por otro lado los ferrocarriles argentinos estaban interesados por ellas por mediación de una empresa española. Lo curioso es que el francés, inicialmente pretendía venderlas a un país del Medio Oriente, Irán, Irak...sin embargo, cuando las compró las vendió a los ferrocarriles argentinos. Como siempre, cualquier comprador excepto los españoles....

Se levantaron de su habitual emplazamiento en abril del 2.006 e iniciaron una larga peregrinación por carretera hasta Casablanca, donde embarcaron hacia Buenos Aires. Allí, en las instalaciones de Ferrovías necesitaron adaptaciones y reformas, desde el cambio de ejes debido a la anchura de los carriles argentinos a adaptación de medidas de seguridad, plataformas retráctiles, aire acondicionado, frenos, etc.

El pasado 28 de mayo entró en servicio la EM-02, ex –SEFERIF n°2, siendo acompañada a los pocos días por la EM-01, realizando ambas un recorrido metropolitano, en la línea Belgrano Norte del Ferrocarril General Belgrano que recorre desde la estación terminal, Retiro, hasta la localidad bonaerense de Villa Rosa, en un tramo de 54 km donde se efectúa servicio de pasajeros, el cual transporta aproximadamente 37,5 millones de pasajeros por año.



Fotografías: Alexandro Albé, colección: Phillippe Royers.; R.J. Saboretti; Guillermo Andrés Solanet-Diego Rivera.

**José Manuel Vidal Pérez**  
**Asociación Estudios Melillenses**