

UN CAMINO RESCATADO

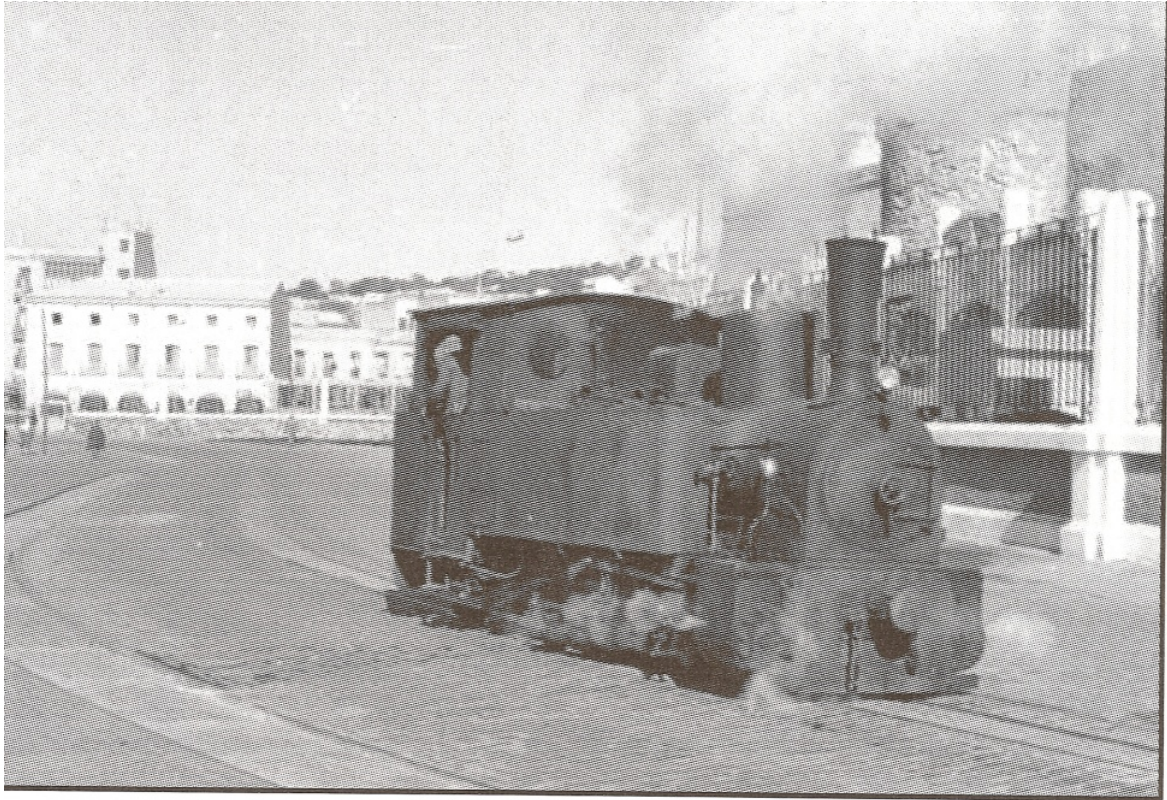
El sábado, día 15 de Noviembre de 2008, cuando me disponía a entrar en el puerto de nuestra ciudad, observé unas obras en el asfalto. Enseguida me llamaron la atención unos “hierros oxidados” a ambos lados de la zanja, que se estaba abriendo para la colocación de conducciones eléctricas. En el momento en que me acerqué a los fragmentos oxidados, pude comprobar que se trataban de carriles ferroviarios...

La Historia es sincera, porque nos hace recordar de dónde procedemos. La inmensa mayoría de los lectores recordará que, por nuestra ciudad, han circulado ferrocarriles de diversas compañías ferroviarias; unas de carácter privado -mineras todas ellas- y, otras estatales, las desarrolladas por el Gobierno español de la época al igual que la establecida para la construcción del puerto de Melilla.



En los inicios del siglo XX, se establecieron dos compañías mineras en Melilla y su región de influencia: una fue la Compañía Española de Minas del Rif (C.E.M.R.) con ancho de vía 1,00 metros y, la otra, la Compañía del Norte Africano (C.N.A.) con ancho de 0,60 metros. Ambas intentaron desde el primer momento acceder al puerto en las

mejores condiciones posibles para el embarque de sus minerales, sin embargo, el Estado español del momento en decisión salomónica, no autorizó a las empresas privadas poseer terrenos en los accesos al nuevo puerto.

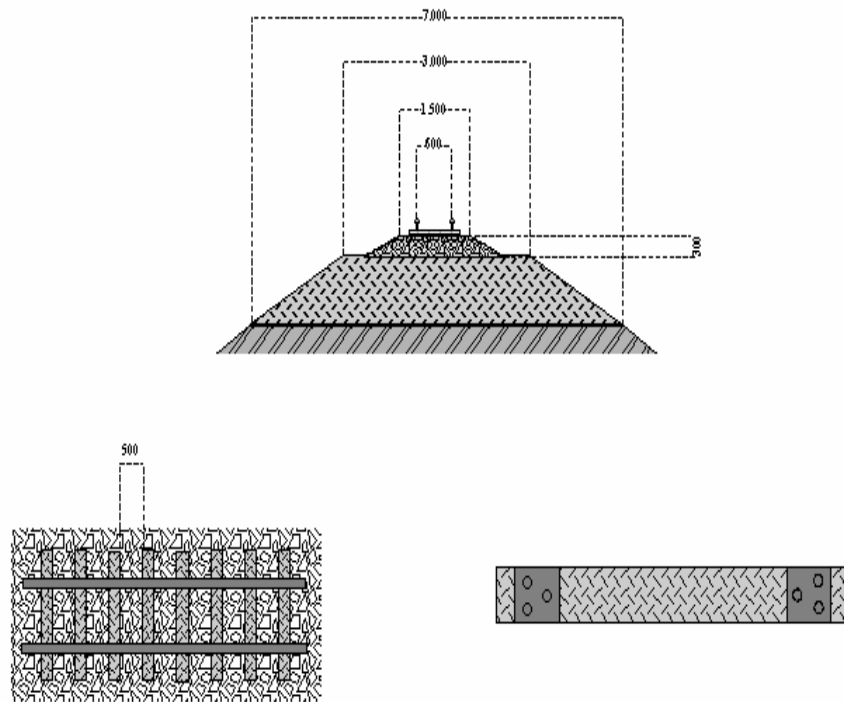


La C.E.M.R. resolvió el problema construyendo en sus proximidades el cargadero de minerales que todos conocemos, del que en realidad, hubo dos proyectos previos y que, tan sólo fue autorizado con todos las bendiciones del Estado español, el desarrollado por D. Alfonso Gómez-Jordana y Sousa, ingeniero de la C.E.M.R. en ese momento. Por tanto la C.E.M.R., nunca realizó un trazado de ancho 1,00 metros dentro del puerto. Sin embargo, la C.N.A. a pesar de haber realizado anteriormente el trazado de su ferrocarril hacia el puerto, vio como el Estado, le obligaba a vendérselo y ser posteriormente alquilado... ¡a ella misma!

La C.N.A. tuvo una vida efímera ya que su origen tuvo más bien que ver con la geopolítica del momento que con la económica. En 1.918 fue adquirida por la C.E.M.R. con una ampliación del capital social de la compañía, e incluso a su presidente D. Alfonso Massanet se le dio un cargo directivo en ella. En estas fechas, ya existía otra de las llamadas “compañías menores”: la compañía minera SETOLAZAR, S.A., acrónimo de sus fundadores, que alquiló los servicios del ferrocarril de ancho 0,60 metros a la C.E.M.R. Existen fotografías de la época que nos representan las grúas de SETOLAZAR descargando mineral en las bodegas de los barcos, tanto en el dique Noreste I como Noreste II.

Todo esto duró hasta 1968, momento en el que la actividad minera, de representación española, cesó en la región de Melilla. No por ello dejaron de circular ferrocarriles por el puerto, teniendo cierta actividad este trazado portuario para suministrar “carbón” a un buque de nuestra Armada.

SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA VÍA DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE AFRICANO



Nota: Todas las cetas están en milímetros

Fuente: Elaboración propia a partir de Góñi (1910)

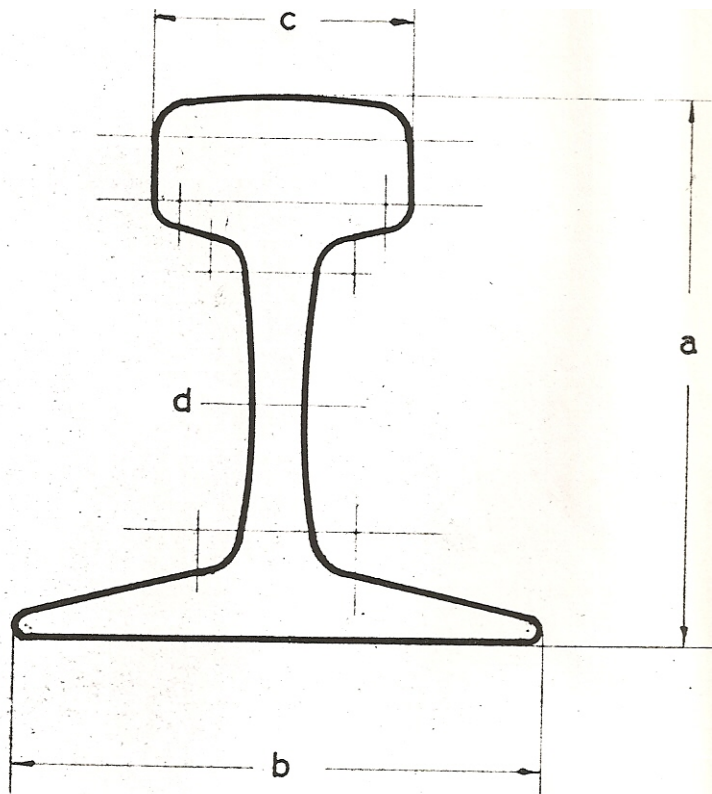
Como todo evoluciona en una ciudad, las distintas capas de asfalto que se fueron echando encima de este trazado nos hicieron olvidar su existencia, excepto el restaurado frente a las instalaciones del Real Club Marítimo de Melilla que, gracias a una rápida acción, pudieron ser salvadas y restauradas aunque, hay que decir la verdad, la manera de hacerlo no ha sido la más acertada ya que, estos carriles jamás tuvieron traviesas de madera en ese tramo, ni ... ¡luces rojas...!

El lunes siguiente, dotado de un “Pié de rey o calibrador” me dispuse a tomar las medidas principales de los restos de estos carriles, que fue el tramo construido por J.O.P.M. (actual Autoridad Portuaria). Por desgracia, no se pudo comprobar la distancia entre las caras internas de los carriles, dato fundamental, por encontrarlos ya

desmontados sobre el asfalto. Sin embargo, fotografías de la época, demuestran la suposición de que fue utilizado por SETOLAZAR.

Datos teóricos de los carriles:

Carril	Peso: Kg/m.	a (mm.)	b (mm.)	c (mm.)	d (mm.)	Longitud (mm.)
Altos Hornos	32,5	125	105	58	13	12.000
Altos Hornos	32,5	125	105	58	13	11.900



A parte de los carriles principales, han aparecido los llamados “contracarriles”, que son carriles de menor tamaño situados en el interior del principal y que siempre se situaban en curvas, cambios de de vía o puentes para evitar el descarrilamiento de los convoyes.

Datos tomados de los restos de los carriles:

a (mm.)	b (mm.)	c (mm.)	d (mm.)
124	99	56	12

Las diferencias son obvias, puesto que estos carriles presentan un alto grado de corrosión y deteriorados.



Como se puede observar en la fotografía, prácticamente, todo el conjunto se encuentra muy deteriorado.

Lo más curioso del caso es que este tipo de trazado de 0,60 metros se denominaba “Decauville” utilizándose para ferrocarriles de rápido montaje y que estaban unidos mediante segmentos metálicos soldados por la caras internas de los carriles. A título de ejemplo diremos que se instalaron en el Ferrocarril Militar que conectaba Batel con los distintos puntos avanzados del nuestro ejército (Dar-Drius, Midar, etc...), allá por los años 20. La C.N.A. en su trazado desde la ciudad hasta sus cotos mineros, utilizó traviesas de madera, sin embargo, en las obras a las que nos referimos no ha aparecido en ningún momento restos de éstas. Al contrario, lo que se ha encontrado como traviesas –necesarias para mantener el ancho de vía especificado- eran segmentos de contracarril unidos por la parte inferior del pié del carril y todo el conjunto embutido en cemento. Alrededor del conjunto ha surgido el antiguo adoquinado típico de las carreteras de nuestra ciudad.

Quiero indicar en este trabajo la inestimable colaboración de varias personas: la primera de ellas es D. José María López Bueno que me puso en contacto con la Autoridad Portuaria de Melilla; a D. Arturo Estéban Albert, Presidente de la citada entidad que permitió que la Asociación de Estudios Melillenses dispusiera de varios metros del carril ferroviario, y también, agradecer la colaboración del jefe de la obra y de varios de sus trabajadores por la ayuda y colaboración prestada.

Fotografías en color: Autor del artículo

Fotografía en B/N: Jeremy Wisseman; Colección: Phillippe Royer

José Manuel Vidal Pérez

Asociación de Estudios Melillenses