

Centenario de la Compañía del Norte Africano

El 21 de agosto de 1.907, se constituyó la segunda empresa minera española –la primera fue S.E.M.R. (ver “MelillaHoy” de 6/6/07)- creada para explotar las riquezas mineras de la zona española del Protectorado de Marruecos. Esta fue la Compañía del Norte Africano (CNA), que tenía la concesión de los cotos mineros de plomo en las laderas del monte Afra, de una superficie de unas 1.045 hectáreas.

Fundada el día 21 de agosto de 1907 ante el notario D. Francisco Noragas y Tejera, de capital francés por valor de 6.000.000.ptas., ubicándose el domicilio social en Melilla con agencias en Madrid y París. El primer consejo de administración estuvo formado por D. Alfredo Massenet, Presidente; D. José Sánchez Guerra, Vicepresidente; D. León Cocagne, Sr.Duque de Tetuan y el príncipe de Wiogram como Consejeros. El ingeniero director en Melilla fue D. Luis García-Alix.

Bu Hamara -pretendiente al trono por suplantación del primogénito del sultán Muley Hasan- había concedido permiso de explotación sobre los mismos yacimientos a la CEMR y a la CNA. Lógicamente, no pasó mucho tiempo en surgir las disensiones entre ambas compañías. El litigio sobre los terrenos de Beni-Bu-Ifrur se cerró mediante un acuerdo, pero quedó por determinar el ámbito de actuación de sus actividades mineras.

Se pretendió solucionar en 1909 pero, debido a las revueltas de las cábilas se retrasó, hasta el 6 de abril de 1910 cuando se reestablecieron conversaciones entre las dos compañías, representadas por McPherson y Rózpide por la CEMR y Massenet y García Álix -no confundir con el Sr. Antonio García Álix, quien fue exministro conservador y gobernador del Banco de España- en el nombre de la CNA, siendo apoyadas estas conversaciones por el Ministro de Estado y por general Marina. El acuerdo estableció lo siguiente:

- ◆ la CNA recibiría el 15 % (con un mínimo garantizado de 125.000 pesetas) de los beneficios de la CEMR por renunciar a los yacimientos de Beni-Bu-Ifrur.
- ◆ la CEMR reconocía la propiedad de la CNA en los yacimientos de plomo de Afra.

En mayo de 1912 formó la sociedad filial Sociedad Marroquí de Explotación y Accesorios de Minas, estableciéndose agencias en Tánger, Rabat y Casablanca. Igualmente, fue parte destacable en la Sociedad Hispano-Marroquí de Gas y Electricidad, actual GASELEC empresa distribuidora de la electricidad en la ciudad de Melilla. La expansión de la CNA en la zona se complementaba con la construcción de empresas de gas en Marruecos, fábricas de hielo, fundición de hierro y bronce, taller de carpintería, amplios tinglados y casas.

Según la petición a la Comisión Arbitral de 1914, la compañía había trazado, ya en el año 1910, 8,5 km de pozos y galerías, uno de ellos de 100 metros de profundidad. Asimismo, se indicaba que en 1914 la compañía poseía cuatro puntos de extracción - tres de los cuales estaban provistos de máquinas eléctricas-, una central eléctrica, un lavadero de minerales con capacidad para 7 Tm/h, edificios de explotación, alojamientos, red telefónica y un ferrocarril de 31 km con su material móvil.

La compañía, que obtuvo un permiso provisional el 27 de julio de 1914, recibió el permiso permanente de la Comisión Arbitral el 22 de noviembre de 1920, consiguiendo, por la medición del Servicio de Minas un perímetro para su explotación de 1.045 hectáreas. El primer embarque de mineral se efectúa en 1915 por el puerto de Melilla, pero las expectativas de reservas no debieron cumplirse, pues en 1925 se dio por consumido el filón. El yacimiento pasó entonces a ser explotado por la Cía. European North African Mines Ltd.

Construcción y trazado del ferrocarril

Para el traslado de la producción hasta Melilla, se encargó el estudio del ferrocarril al ingeniero D. Manuel Becerra Fernández, quien también había recibido un encargo similar por parte de la CEMR. Éste, también había obtenido del Ministerio de la Guerra la concesión para la realización de un ferrocarril desde el Mercado de Melilla hasta los límites del llamado campo exterior, en un lugar conocido como la Posada del Cabo Moreno cerca de la actual frontera de Beni-Enzar.

El Sr. Becerra aceptó en principio la petición, pero señaló varias condiciones:

- ◆ que sus trabajos fueran autorizados por el Gobierno español,
- ◆ que la compañía explotadora fuera española, y
- ◆ tener la libertad de romper la relación con la empresa cuando el «patriotismo» y el deber profesional lo exigiera.

Lo cierto es que a los pocos días, el Sr. Becerra rompió el acuerdo con la CNA, decidiendo ceder gratuitamente a la Junta de Obras del Puerto de Melilla la concesión de la cual era propietario y los proyectos de ferrocarril y embarcadero realizados, pues... “de esta suerte podrán utilizar el ferrocarril en territorio español todas las Compañías que quieran hacer por Melilla explotaciones en el Riff para no perjudicar ni beneficiar a ninguna de las dos empresas mineras”... (CEMR y CNA) con intereses en la zona.

El ferrocarril de la CNA era de ancho 600 mm., por lo que fue conocido en Melilla como «Tren Chico» en comparación con el ferrocarril de vía métrica de la CEMR. Tenía su origen aproximadamente a un kilómetro de los límites de la ciudad y a 300 metros del barrio del Hipódromo. Buscando la máxima facilidad, el trazado se ceñía a la orilla de la Mar Chica, por lo que se alejaba de las laderas del Gurugú. Cuando se produjo el primer ataque de las tropas rifeñas, sorprendió la línea a medio construir

explotándose por entonces sólo sus cinco primeros kilómetros, desde la Estación-Depósito a la Segunda Caseta de la línea de la CEMR.

La prolongación de la línea tuvo lugar una vez pacificada la región, hasta alcanzar el coto minero del Monte Afra, la principal explotación de la CNA. El ferrocarril se había construido muy precipitadamente, no teniendo el contratista más limitaciones que las de no sobrepasar una rampa de 12 milésimas. No se levantó un perfil longitudinal de la vía hasta que ésta llegó a Nador, por no haberse hecho un plano del conjunto del terreno. En los cambios de alineación se pusieron unos hitos para señalar la dirección de la línea. Cuando las dificultades de construcción lo exigían, el contratista podía correr la vía cuatro o cinco metros a cada lado de dichos hitos. En los terraplenes no se respetó el perfil tipo que preveía tres metros de corona.

Por R.O. del Ministerio Fomento, de acuerdo con el Ministerio de la Guerra se dispuso desde la Junta de Fomento de Melilla la construcción del ramal de vía de 600 mm que enlazaba la estación de la CNA con los muelles por entender el Gobierno que todas las vías al puerto debían de ser propiedad del Estado y en su representación, la Junta de Fomento de Melilla.

Como consecuencia de dicha disposición se procedió a la construcción del citado ramal de 1.244 metros de longitud, importando la ejecución de dicho material de obra 56.118,79 pesetas. Para ello los gastos de construcción por parte de la CNA fueron a parar a una cuenta especial que sería abonada por el Estado al terminar la construcción. Ésta sufrió una demora al retrasarse la entrega del puente metálico que salvaba el río de Oro, por parte de la compañía Usines de Braine-Le Comte, de Bélgica.

Las instalaciones mineras y portuarias

Las instalaciones que se construyeron fueron las necesarias para este tipo de explotación. Así, se realizó un taller de reparaciones que contaba con más de 40 máquinas y herramientas, tanto para reparación como construcción mecánica.

También se construyó un taller de preparación mecánica donde además se mejoraba la riqueza de los minerales. Llegaban a esta instalación los minerales donde eran volcados en una rejilla gruesa inclinada que separaba el contenido según volumen, cayendo los escombros que no la podían atravesar en una quebrantadora Blake y desde aquí a un tromel de envoltura troncocónica. Los de mayor tamaño descendían a una mesa, donde se procedía a una separación manual de los trozos de mineral puro, que eran vertidos en tolvas, que terminaban en los vagones del ferrocarril. Los minerales mixtos se pasaban por trituradoras y por trémoles en cascada, que producían una clasificación por volumen y a su vez, por una batería de cribas filtrantes para clasificarlos por densidad. El tratamiento de los subproductos de baja ley se realizaba al paso por los molinos fijos Spitz Kasten para una mejor concentración en superficie y acumulación.

Igualmente se construyó un pequeño lavadero donde se volcaba el mineral en una rejilla inclinada 36°, de 4 metros de longitud. Aquí se producía la separación del material, pues ésta poseía agujeros que estaban en orden decreciente desde arriba hacia abajo. Aquel mineral que tenía más de 5 centímetros de diámetro se pasaba a los estriadores,

obteniéndose minerales del 80 y 60-65 % de riqueza (denominadas «primera y segunda de martillo»). Los demás materiales, que habían sido separados en la rejilla, eran conducidos a cribas inglesas, obteniéndose minerales de 80-70 % de riqueza (se llamaban de «primera y segunda de lavado»).

Los lodos que se obtenían se enriquecían en mesas de arroyos comunes y en Round-buddles, dando riquezas entre el 50 y 55 %. Éstas quedaban convenientemente aliadas con todo lo anterior, dando como resultado, minerales de primera y segunda clases con riquezas del 80 y 60-65 %, respectivamente.

El fin de CNA

En 1918, la compañía llegó a un importante acuerdo con su competidora en la zona, la Compañía del Norte Africano, por el que se cancelaban las obligaciones que ambas habían adquirido cuando se promulgó el acuerdo por la indefinición de las respectivas denuncias mineras de 1907. Por este acuerdo, la CEMR adquirió el ferrocarril de vía 600 mm de aquella compañía, así como todas las instalaciones anejas: talleres, almacenes, terrenos, propiedades y concesiones administrativas en la línea, conservando la CNA sus propiedades mineras (plomo), al igual que los derechos sobre su filial Compañía Hispano-Marroquí de Gas y Electricidad. También, en virtud de este acuerdo, se dio entrada en el Consejo de Administración de la CEMR a D. Alfredo M. Massenet que adquirió un número de acciones que tuvieron un número de acciones que tuvieron que emitirse previamente.

Lo cierto es que ese mismo año 1919 la CEMR, aprovechando que el año anterior había adquirido las instalaciones de la CNA en Melilla -no así sus explotaciones mineras-, estableció una línea de tranvías desde la Melilla-Puerto hasta el Hipódromo y, en la época estival, hasta el recinto deportivo militar de la Hípica. Para el servicio utilizaba locomotoras diesel, tres de este tipo se adquirieron en 1921 para este destino por la CEMR, debido a las quejas de los melillenses por la emanación de humos de las locomotoras de vapor cerca de las viviendas. El parque móvil estaba formado por vagones de segunda y tercera clases (tipos E y F respectivamente), según planos encontrados en la Asociación de Estudios Melillenses. Este singular servicio se suprimió en 1923 dada la pujanza del automóvil para el transporte en la ciudad.

José Manuel Vidal Pérez

Asociación de Estudios Melillenses

[\[PRINCIPAL](#)