

Las canteras del puerto y su decisiva aportación a las obras

El primer proyecto del siglo XX en el Puerto de Melilla (y 2)

GUILLERMO JIMÉNEZ ABELLÁN

Entre 1904 y 1906 se puso a punto la infraestructura necesaria para transportar el material desde la cantera de Horcas Coloradas hasta el taller de bloques del puerto. Esta consistía principalmente en un trazado de ferrocarril con un total de 5.244 metros lineales de vía de 0,75 metros de ancho con carriles de 16 Kg. por metro y traviesas de acero en el que destacaban dos puentes metálicos, uno sobre el barranco de Cabrerizas y otro sobre el de Horcas. Estos puentes metálicos estaban apoyados sobre obras de fábrica ó estribos, ambos con 15 metros de luz y 8,5 metros de altura en el caso de Cabrerizas y 10,87 metros en el de Horcas Coloradas. Milagrosamente, aún se conservan en Melilla buena parte de estos estribos.



Según la Memoria del puerto de Melilla 1906, los dos puentes metálicos prácticamente iguales costaron unas 19.746,59 Ptas. y fueron transportados sin montar desde Asturias. El envío hasta Melilla estaba formado de 242 piezas con 38.341 kilos de peso y su recorrido fue de Ablañas a S. Juan de Nievas posteriormente Avilés hasta Málaga y, finalmente, Melilla.

Las dos primeras locomotoras utilizadas eran del tipo tender de vapor con dos ejes acoplados y 40 caballos de fuerza para un ancho de vía de 0.75 metros y calefacción de carbón. Fueron construidas por la empresa Arthur Koppel pudiendo alcanzar una velocidad máxima de 18 Km/hora disminuyendo la velocidad en función de la carga transportada. El transporte se hacía siempre en el sentido favorable de la pendiente pudiendo realizar 17 trayectos diarios a la velocidad media de 8 km/h con 48 toneladas de carga repartidas en 8 vagones, 3 de ellos con frenos.

En estas fechas también se construyó una carretera o camino a las canteras con un paso superior en el de Cabrerizas de 4 metros de luz y 6,5 metros de altura y un paso inferior en el camino de las canteras de 3,5 metros de luz y 4,40 metros de altura.

Según el historiador y militar Gabriel de Morales en su conocida obra "Datos para la historia de Melilla" esta fue la primera línea de ferrocarril en explotación en todo el norte de Marruecos. Esta circunstancia aumenta más si cabe la importancia de los restos que aún sobreviven de este trayecto ferroviario y que de alguna manera habría que proteger y conservar de manera especial para que nuestras próximas generaciones puedan seguir contemplando estos restos de estructuras ya centenarias de gran valor histórico que lamentablemente podrían desaparecer para siempre en una ciudad en constante trasiego de excavadoras y cambios repentinos.

Otro trayecto ferroviario, poco conocido, diseñado y construido en un mes por la Junta de Obras y su ingeniero director, Manuel Becerra, con ocasión de la Campaña de 1909 y por orden del General Marina (Comandante en Jefe del Ejército en Operaciones y Presidente de la Junta de Obras) fue el tendido de vía de ferrocarril desde la Estación de la Junta del Puerto al muelle de la Bocana (Mar Chica) con una

longitud de 4,5 kilómetros con un apartadero para el servicio de las obras de apertura de un canal en Mar Chica de comunicación con el Mediterráneo.

Este ferrocarril a la Bocana ejecutado en un mes con cargo a los recursos de la Junta de Obras tuvo una gran importancia en el desarrollo de las operaciones militares sobre todo mientras permaneció cerrada la entrada a la Laguna. Los materiales y trabajos tuvieron un coste para la Junta de Obras de 20.394,28 pesetas sin incluir los carriles y traviesas.

Por otra parte, la Compañía Trasatlántica encargada de la construcción del puerto desde 1907 hasta 1911 fabricó gran cantidad de bloques con el material procedente de la cantera de Horcas Coloradas cuya vida empezó a estar acabada a raíz de la Campaña de 1909 cuando España comenzó a disponer de terrenos más allá de los límites de Melilla y la Junta Obras del Puerto a través de su ingeniero director ya advirtió a la Compañía Trasatlántica de la existencia de una cantera mejor que estaba situada a unos 5 Km. del puerto ante las malas previsiones de la cantera de Horcas. Sin embargo, esta Compañía continuaría usando la cantera de Horcas hasta la rescisión de su contrato en abril de 1911.

Retomadas en esas fechas las obras del puerto por el sistema de Administración, la primera medida tomada por el entonces director del puerto, Manuel Becerra, fue el cierre de la cantera de Horcas y la rápida puesta en funcionamiento de una nueva en la Yemáa de Sidi Musa aprovechando sus excelentes condiciones en cuanto a la cantidad y calidad de las piedras (andesita) y a su fácil transporte debido a su situación cercana a las vías del ferrocarril minero de la C.E.M.R. y al puerto.

Según la Memoria del puerto de Melilla 1942-1950 firmada en enero de 1951 por el entonces director del puerto Gabriel de Benito, la extensión de la cantera era de 149.971 m² encontrándose aún en explotación aunque casi agotada en esas fechas y estaba formada por rocas hipogénicas volcánicas muy duras de la familia de las andesitas.

Los edificios de una sola planta que todavía se encontraban en la cantera en 1950 eran:

Una fragua, una estación de transformación, una estación antigua de compresión, una nueva estación de compresión, un almacén, un comedor, un polvorín, una oficina, una cochera de locomotoras, una caseta y una vivienda para el guarda.

Los medios auxiliares de que disponía consistían en:

- Dos compresores Ingersoll-Rand movidos por dos motores trifásicos de 30 C.V. con su correspondiente red de tuberías.
- Un motor semi-diesel monocilíndrico horizontal de dos tiempos y 40 C.V.
- Una aguzadora Ingersoll-Rand, tipo Leyner, para trabajar acero de 22 y 25 mm. de diámetro.
- Un transformador trifásico de 30.000 a 220 voltios y 225 Kw. Con sus aparatos de protección y medida con línea de distribución de baja tensión.
- Una grúa eléctrica de 3 a 10 toneladas de potencia y un alcance entre 12 y 5 metros para vía de ancho normal.
- Una grúa eléctrica de 6 toneladas de potencia con un alcance mínimo de 4,5 metros para vía de ancho normal.

La utilización de esta cantera desde 1911 fue el impulso definitivo que necesitaba el puerto para su construcción ya que dispuso de una rápida, barata y excelente materia prima durante varias décadas permitiendo su total ejecución. La independencia de Marruecos en 1956 supuso el cierre definitivo de esta cantera propiedad hasta entonces de la Junta de Obras del Puerto de Melilla.

Para saber más: Página Web Puerto de Melilla. Sección "Historia".