

Puente del G. C. de vía 0,60 m. sobre r...

10

HISTORIA

HISTORY



PUENTE METÁLICO DE LA COMPAÑÍA DEL NORTE AFRICANO – PUENTE DE LA SETOLAZAR

Francisco Narváez López

Este puente, hoy desaparecido, fue ejecutado al amparo de la Real Orden del Ministerio de Fomento de 29 de febrero de 1910, modificada¹ por otra de 29 de septiembre del mismo año, que autorizaba a la Junta de Obras del Puerto² de Melilla a construir con cargo a sus fondos la prolongación de un ramal de vía de 0,60 metros desde el depósito Hipódromo II de la Compañía del Norte Africano (CNA) al muelle de la Puerta de Santa Bárbara y de las obras de la Estación Melilla Puerto, con una longitud de 1.244 metros y un presupuesto de 56.118,79 pesetas.

La primera de esas órdenes autorizaba a la CNA a realizar las obras y la segunda, modificando la anterior, a la Junta de Obras del Puerto, de modo que cuando fue dictada la última orden una parte del ramal ya había sido construido por la CNA, que tuvo que ser compensada por el Estado con las cantidades que la CNA debía abonar en concepto de canon. La razón del cambio fue que la Junta de Fomento consideró que todas las vías de acceso a las muelles debían ser propiedad del Estado.

Entre las obras ejecutadas por la CNA estaba el puente que salvaba el río de Oro, que había sido encargado a la compañía *Usines de Braine-Le Comte*, de Bélgica³, de modo que cuando Manuel Becerra firmaba el proyecto⁴, a finales de diciembre de 1910, el puente se encontraba construido y era muy parecido al del ferrocarril de la vía de un metro construido dos años atrás por la Junta de Obras del Puerto y, más tarde, explotado por la CEMR.

El puente se levantó en el mismo lugar que el antiguo puente de madera o puente de Triana, construido por los militares tras la campa-

1. De conformidad con los ministerios de Guerra y Estado.

2. Expediente nº 494. Contrato de explotación (arrendamiento) del Ferrocarril de la Junta, por la compañía Norte Africano. Año 1911. Junta de Fomento de Melilla. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla.

3. VIDAL PÉREZ, José Manuel. "Los ferrocarriles de la Junta de Obras del Puerto de Melilla".

4. Proyecto de un ramal de vía de 0,60 metros desde el depósito de la Compañía del Norte Africano al muelle de la Puerta de Santa Bárbara y de las obras de la Estación Melilla Puerto. Archivo de Proyectos de la Autoridad Portuaria de Melilla.



Foto aérea de Melilla años 30

ña de 1893, el cual, contaba con dos tramos apoyados en una pila central que fue demolida ya que sólo fueron utilizados para el nuevo parte de los estribos del antiguo. Con este diseño, sin pilas de apoyo centrales, se facilitaba el desagüe del río, reduciendo al mínimo los problemas de desbordamiento e inundación de su tablero en las grandes avenidas, para lo cual contaba con una luz de 27 metros. Costó su construcción unas 24.267,97 pesetas y disponía de unas pequeñas pasarelas laterales protegidas por barandillas, que permitían el tránsito peatonal.

El ferrocarril y el puente se encontraban plenamente operativos en 1911, circulando los trenes entre la Estación Melilla Puerto, situada en el muelle Becerra, camino de servicio de la Junta, calles Actor Tallaví y Álvaro de Bazán, pasando por el Hipódromo, Sidi Musa, Atalayón y Nador. En 1919, utilizando el ramal y su puente, la CEMR estableció una línea de tranvías desde la Melilla-Puerto al Hipódromo, llegando, en la época estival, hasta el recinto deportivo militar de la Hípica, suprimiéndose en 1923.

Durante cerca de sesenta años tuvo un uso exclusivamente ferroviario y principalmente minero, siendo explotado por la Compañía del Norte Africano, hasta su cesión a la Compañía Española de Minas del Rif en 1918, y por la Setolazar que se subrogó en los mismos derechos por Real Orden de 5 de agosto de 1926. El tren conocido popularmente como "El Tren Chico", se unía con la vía de la CNA en el Hipódromo que iba a las minas de plomo de Afra y a la de hierro de las compañías mineras "Setolazar y Alicantina", enlazando con la red del puerto donde embarcaban directamente en los buques atracados en el muelle Espigón I.

El 25 de agosto de 1969, la Sociedad Anónima Minera Setolazar, que se encontraba en liquidación, presentó un escrito a la Junta del Puerto solicitando la rescisión del "Contrato de arrendamiento de 1926 del ferrocarril de 0,60 metros", cuyo uso había cesado el año anterior ante la pérdida de los derechos de explotación minera que la sociedad tenía en Marruecos⁵. Y el 6 de febrero de 1970 por Orden Ministerial se autorizó la rescisión del contrato del ferrocarril con devolución a la Junta, previo inventario, de los bienes y materiales integraban la línea⁶. Entre estos bienes se encontraba el puente que fue valorado en 24.267,67 pesetas. Y unos meses más tarde, el puente, igual que el resto del material de la vía, fue subastado para su desguace⁷, adjudicándose a Juan Manuel Úbeda Gómez por un precio de 0,45 pesetas el kilo, quien procedió a su desmontaje a principios del año 1971.

Tras la desaparición del puente y el ramal ferroviario al que servía se abría la puerta al uso urbano de estos espacios destinados durante setenta años a infraestructura industrial. Otro puente vino a ocupar su lugar y a realizar otra función, pero esta es otra historia.

5. Expediente 4-2-4. Rescisión del contrato de arrendamiento del ferrocarril de 0,60m., solicitado por la S.A. Minera Setolazar. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla. Secretaría.

6. Expediente 8-5-4. Subasta de los carriles y material metálico existente en la vía del ferrocarril de 0,60. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla. Secretaría.

7. Para realizar el desguace GASELEC tuvo que retirar cuatro cables de alta tensión que "grapeados" al puente distribuían energía eléctrica a los sectores de mayor importancia de la ciudad. Estos cables correspondientes a diferentes épocas empezaron a instalarse en el puente en el año 1924.



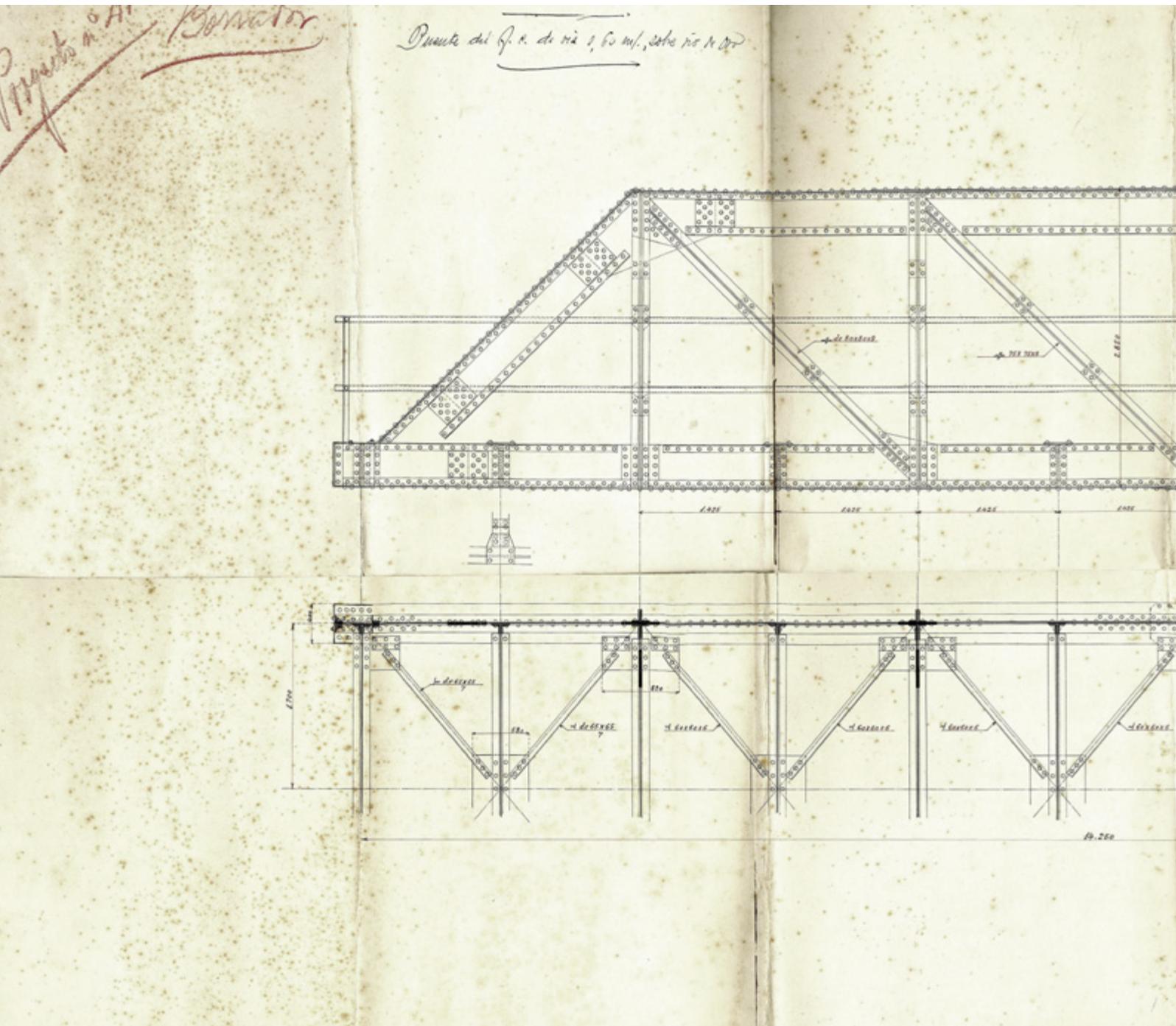
Tren por la calle Álvaro de Bazán



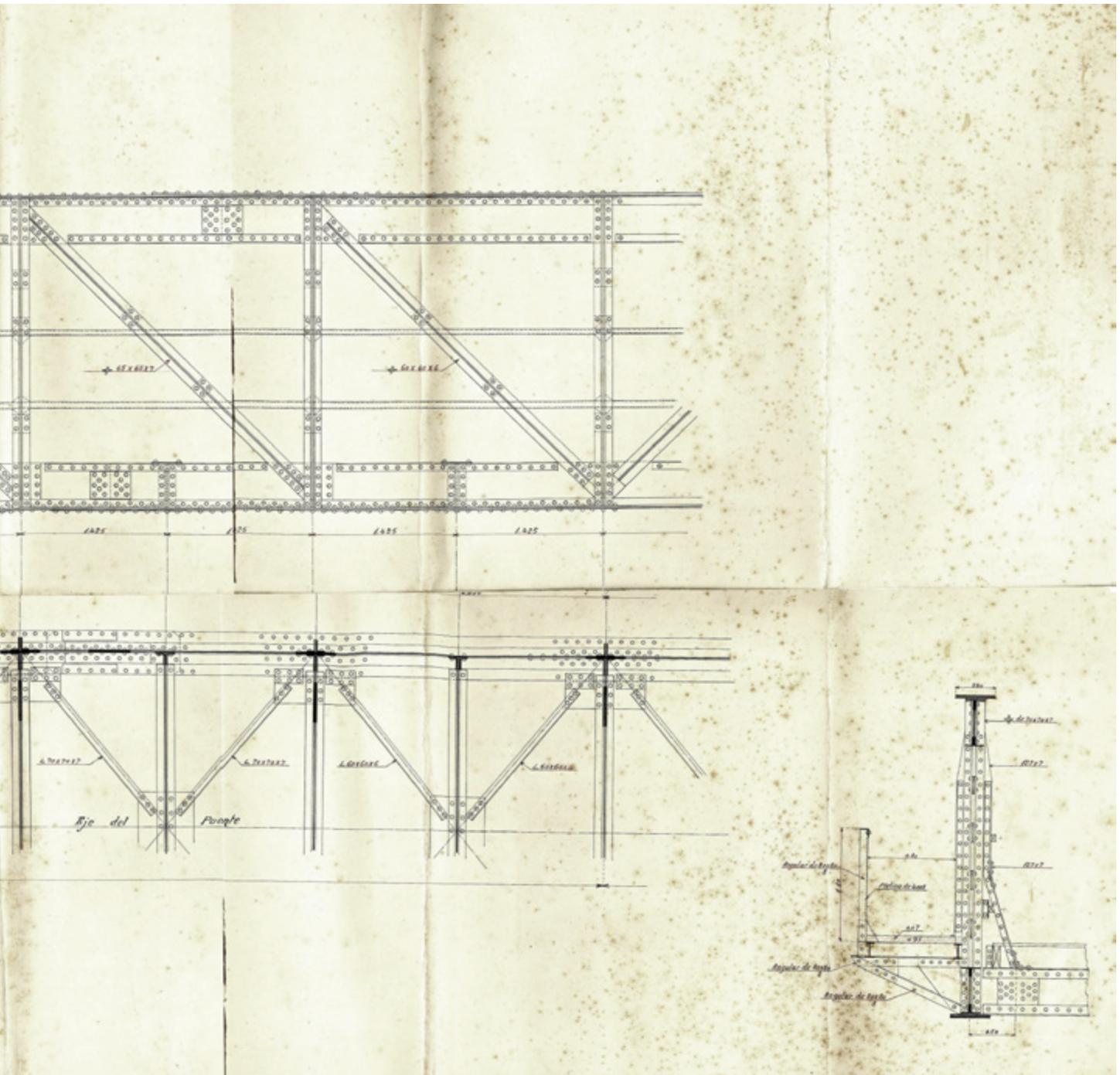
Antiguo puente de Triana en la campaña de 1909



Puente de la CNA el 17 mayo de 1962

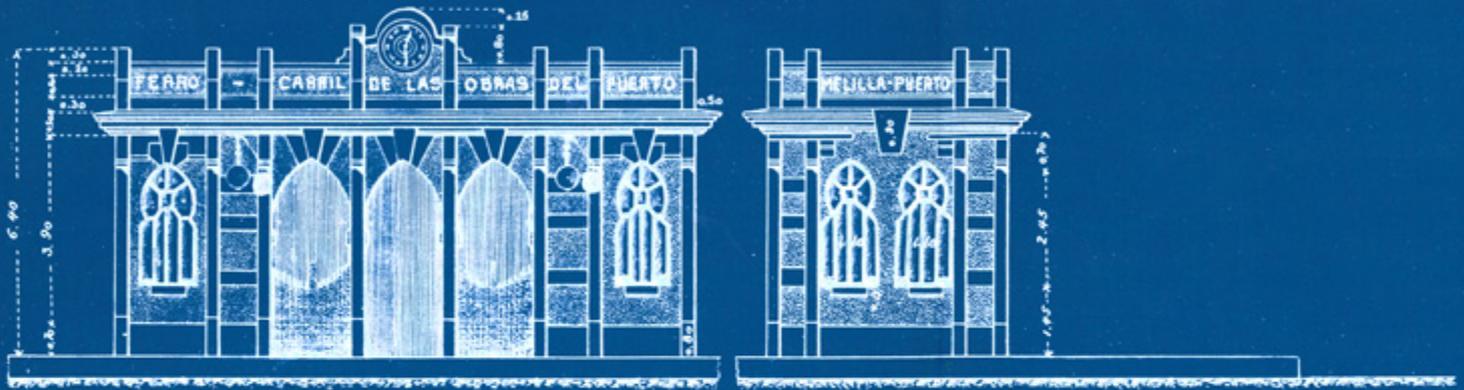


Planos del puente metálico en el proyecto original

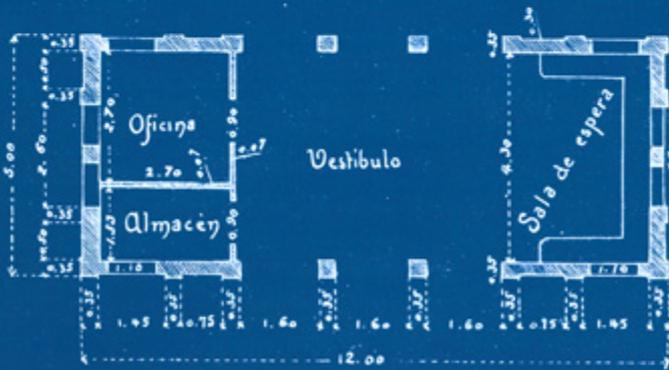


FACHADA A LA VIA

FACHADA LATERAL



PLANTA



MELILLA 12 OCTUBRE DE 1910
EL INGENIERO DIRECTOR

Plano de la Estación Melilla Puerto (Plano Estación Melilla-Puerto)

MEMORIA
ANUAL
2014
PUERTO DE
MELILLA

MELILLA PORT 2014 ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

Avda. de la Marina Española, nº 4

52001 Melilla

Tel. 952 67 36 00

Fax 952 67 48 38

www.puertodemelilla.es

Diseño: Manigua

Fotografías: Guiomar Planes, Carolina Mayor, Francisco Narváez y Archivo A.P. Melilla

MEMORIA ANUAL 2014 PUERTO DE MELILLA

MELILLA PORT 2014 ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla
Avda. de la Marina Española, nº 4
52001 Melilla
Tel. 952 67 36 00
Fax 952 67 48 38
www.puertodemelilla.es
registro@puertodemelilla.es

