



**EJÉRCITO
DE TIERRA**

LA FUERZA
DE LOS VALORES



-1872-2022-

UNIDADES DE FERROCARRILES
EJÉRCITO DE TIERRA

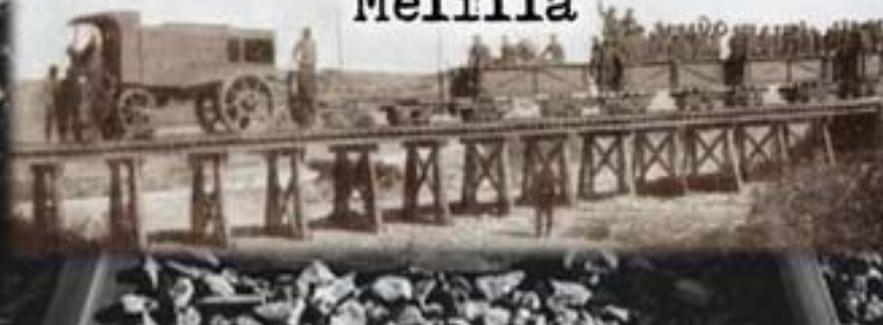
**Los ferrocarriles en Melilla.
La historia de una colaboración
cívico-militar
Exposición**

del 08 al 13 de noviembre de 2022

Lunes a sábados: 10:00-14:00 y 16:00-20:00

Domingos: 10:00-14:00

**Centro Cultural de los Ejércitos
(Casino Militar)
Melilla**



Uno de los inventos que marcó el siglo XIX fue sin duda la aplicación de la máquina de vapor a los transportes y especialmente a los ferrocarriles o caminos de hierro como se llamaron inicialmente. El desarrollo de las líneas férreas marcó también el arte de la guerra para el transporte de personal y material en el curso de las campañas.

España que había iniciado la construcción de vías férreas en la primera mitad del siglo XIX también vio la necesidad de crear tropas especializadas de ferrocarriles.

Celebramos este año el 150 aniversario de la creación de las Unidades de Ferrocarriles Militares, motivo por el cual desde el Centro de Historia y Cultura Militar de Melilla nos proponemos la difusión de la importante actividad que las unidades de ferrocarriles tuvieron en el protectorado.

El Cuerpo de Ingenieros Militares fue el encargado de este servicio creado en 1872 con la misión según el reglamento de campaña de ese momento de la creación, entretenimiento, reparación, habilitación y destrucción de los ferrocarriles en el teatro de la guerra.

Después de varias reorganizaciones es en 1884 cuando toma forma el Batallón de Ferrocarriles formado por dos jefes, 22 oficiales y 401 individuos de tropa distribuidos en dos compañías de vía y obras y otras dos de explotación.

Melilla y sus acciones sobre el protectorado, especialmente sobre las explotaciones mineras experimentó un importante desarrollo del ferrocarril a principios del siglo XX, desarrollo que indiscutiblemente estuvo acompañado por una acción militar sobre las vías férreas desde su inicio. Tanto es así, que la campaña de 1909 estuvo motivada por el ataque de los rifeños a los trabajadores que construían una vía de ferrocarril.

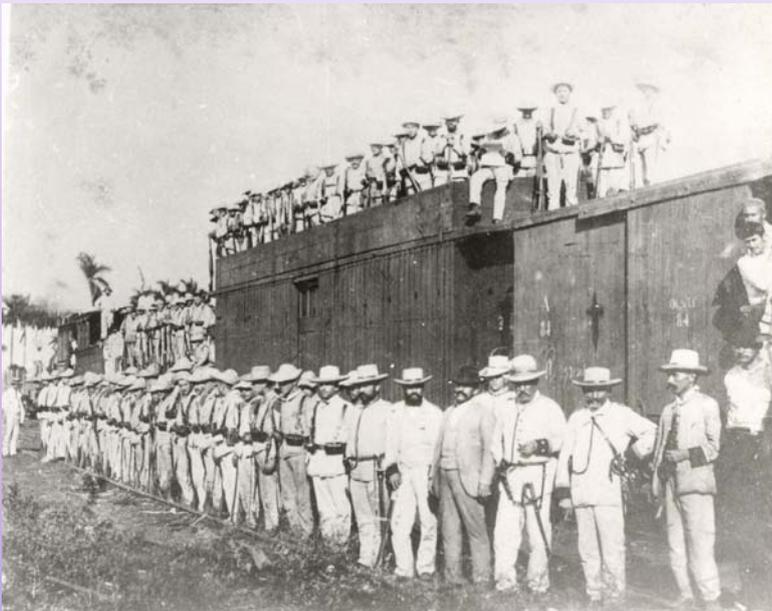
Mi agradecimiento a Don José Manuel Vidal Pérez por su inestimable colaboración para materializar este proyecto.

Enrique José Catalinas Aracil
Coronel de Ingenieros
Director del Centro de Historia y Cultura Militar de Melilla
6 de octubre de 2022

LOS PRIMEROS FERROCARRILES 1837



Los primeros ferrocarriles españoles se construyeron en Cuba en 1837 la línea La Habana - Güines



En 1839 la línea Cárdenas - Bemba (Matanzas). Esta fue la primera cuya dirección correspondió a un español, el Teniente Manuel José Carrera.



En 1848 la línea Barcelona - Mataró fue la primera construida en la península, y erróneamente es la que se considera como la primera línea de tren en España

6 pies castellanos “el ancho de vía Ibérico”

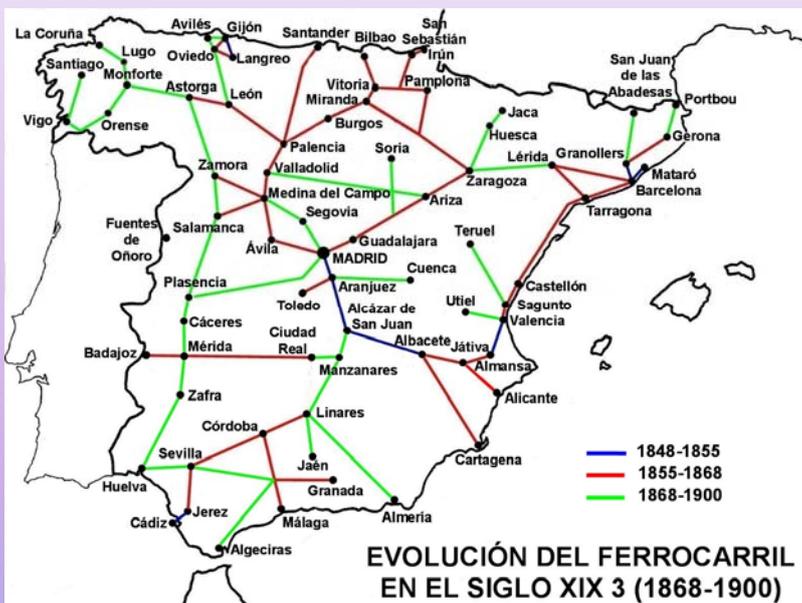
En 1844 El ingeniero **Juan de Subercase** junto con su hijo José y el también ingeniero Calixto Santa Cruz determinaron que el ancho de vía a establecer en la península sería de 6 pies castellanos 1,67 m.

Esto permitía circular maquinas más potentes dada la orografía española.

En Europa existían hasta seis anchos diferentes, por lo que el mito de que el ancho ibérico fuera elegido para evitar invasiones desde Europa queda por fin desmantelado y la elección del ancho de vía ibérico se debió exclusivamente a razones técnicas



Juan de subercase



A mediados del S. XIX se inicia la gran expansión ferroviaria. En 1855 se publica la Primera Ley General del Ferrocarril y se redacta el primer reglamento de transportes militares por ferrocarril. **Pero no es hasta el año 1872 cuando se decreta la creación en el Ejército las dos primeras Compañías de Ferrocarriles**

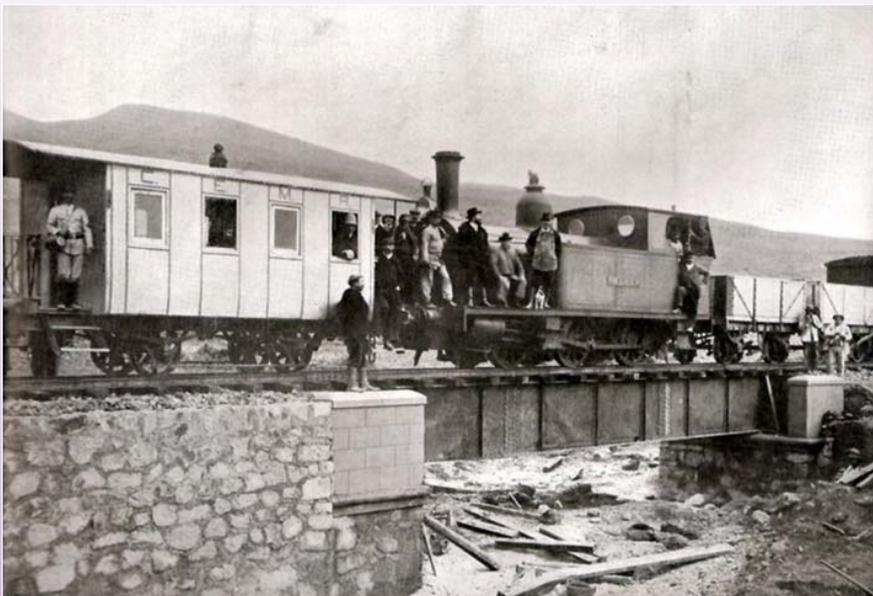
En 1884, se constituye el primer Batallón de Ferrocarriles, compuesto por una Compañía de Vía y Obras y otra de Explotación con la misión de “Construir, reparar y explotar las vías férreas que fueran necesarias al Ejército”.

El primer Regimiento de Ferrocarriles se crea en 1912



CAMPAÑA DE 1909

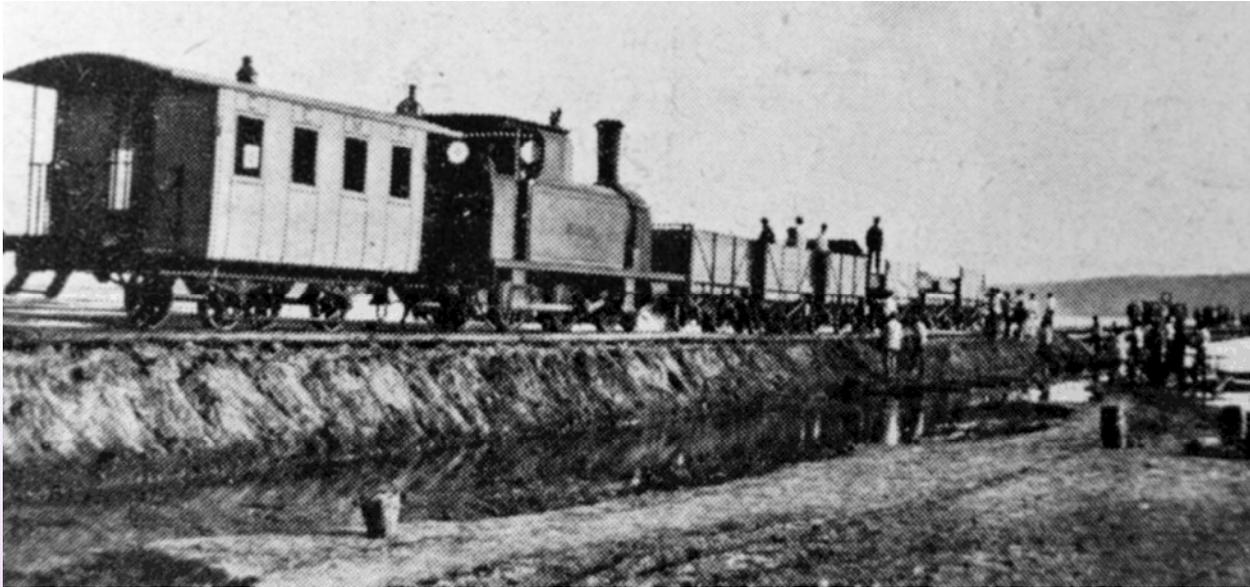
El 9 de julio de 1909, un capataz y trece trabajadores españoles fueron tiroteados cuando iniciaban la jornada laboral en la construcción del puente sobre el barranco de Sidi Musa, a unos 4.300 m. de los límites de Melilla, en la línea del ferrocarril minero de Melilla a Beni Bu Ifrur, resultando muertos cuatro de ellos. Los demás lograron escapar y regresar a Melilla utilizando una locomotora de la Compañía del Norte Africana. Este ataque de «marroquíes desleales a la generosa nación española», como los llamó el general Marina, comandante general de la plaza, fue el que desencadenó la Guerra de Melilla,



“Pontón ferroviario en el barranco de Sidi Musa donde se produjeron los ataques a los trabajadores de las compañías mineras durante el verano de 1909. Sobre él, la locomotora Avonside 040T “Melilla”. (Mundo gráfico)



“Convoy militar durante la campaña de 1909” Colección: Juan Díez Sánchez



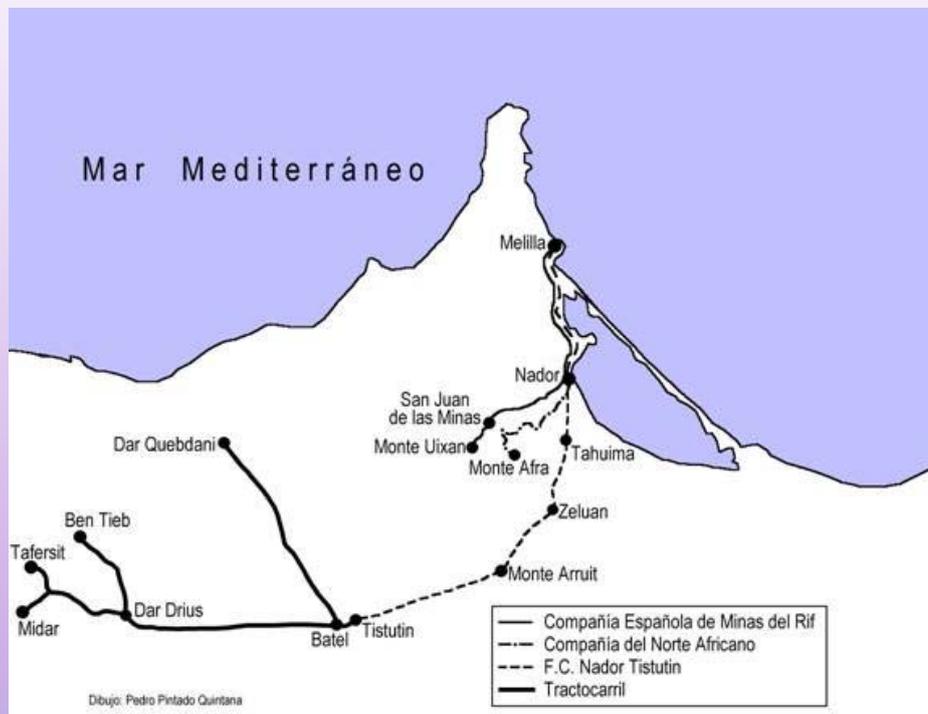
“Convoy de CEMR sobre el trazado construido en la Bocana, apoyando al Ejército en 1909”. Colección: Juan Díez Sánchez



“Ejército español protegiendo las obras del trazado del ferrocarril de ancho métrico”. 1909

1921

En el territorio de Melilla, al ocurrir los sucesos de julio de 1921, no existían ferrocarriles, militares, ni tropas de esta especialidad. La red ferroviaria del territorio se componía, del ferrocarril de anchura de un metro, propiedad de la Compañía Española de Minas del Rif, de Melilla a Nador y Avanzamiento (24 kilómetros), del ferrocarril de 0,60 de anchura, también de la misma Compañía, desde Melilla a Nador y Afra (30 kilómetros) y del ferrocarril del Estado, explotado por la Delegación de Fomento del Protectorado, desde Nador a Zeluán y Tístutín pasando por Monte-Arruit (36 kilómetros). Toda la red, excepto los 8 ó 10 kilómetros inmediatos a Melilla, y gran parte del material, quedaron en poder del enemigo.



Estación del Hipódromo perteneciente a los Ferrocarriles del Estado



Estación terminal del puerto de Melilla

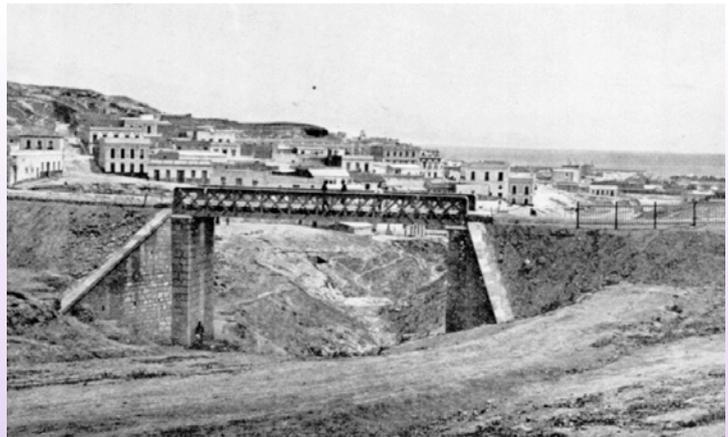




“Trazado del ferrocarril de 750 mm. de las obras del puerto con destino a las canteras de Horcas Coloradas”.

Colección: Juan Díez Sánchez

“Tramo metálico del ferrocarril de JOPM Junta de Obras de los puertos de Melilla y Chafarinas hacia Horcas Coloradas. Posteriormente fue trasladado a la línea militar del tractocarril sobre el rio Igan”.



“Panorámica desde la Plaza de España donde se pueden encontrar todos los anchos de vías que se establecieron en el protectorado Oriental.

De 1668 mm y 750mm, electrificadas: obras del puerto.

De 600 mm: CNA y Setolazar.

De 1000 mm: CEMR y Ferrocarriles Estado”



En previsión de que en la recuperación del territorio fueran precisas las tropas de ferrocarriles, llegó el 15 de agosto a Melilla un Batallón expedicionario, del primer Regimiento, al mando del teniente coronel Martínez Unciti, compuesto de tres compañías, dos de vía y obras y una de explotación.



“Reparaciones de la vía de ancho métrico (1.000mm.) 1922 ” (IHCM)

Lo primero que hizo esta Unidad fue establecer un ramal de comunicación de 450 metros de longitud, de vía de 0,60 derivado de la línea general de la Compañía Española de Minas del Rif, hasta el muelle-embarcadero de 90 metros de largo, 2 de ancho y 1 de altura sobre el nivel medio de las aguas, construido por las mismas tropas ferroviarias, para los embarques frente a la primera caseta, gracias a lo cual se facilitaron grandemente todos los transportes a las posiciones de Mar Chica



EJÉRCITO DE TIERRA | LA FUERZA DE LOS VALORES



El General Pedro Vives y Vich en 1920 fue designado para dirigir la Jefatura militar de Ferrocarriles por entonces creada y en marzo de 1922 inspeccionaba las obras de los ferrocarriles en la zona de Melilla justo antes de ser nombrado Comandante General de Melilla.



LA COMISIÓN DE EXPLOTACIÓN

Para coordinar las capacidades de la unidades de ferrocarriles militares, las de la Compañía de minas del Rif y las de la Red de Ferrocarriles del Estado, se creó una comisión de explotación presidida por el **comandante Nolla** jefe de las tropas de Ferrocarriles y de la cual formaran parte un delegado de Fomento **Sr. Luxan** y otro de las minas del Rif **Sr. Recondo**.



EL TREN BLINDADO

El día 17 de septiembre, con motivo de la operación para la toma de Nador, se organizaron dos trenes blindados, uno en la vía de 0,60 metros y otro en la de 1 metro, que debían avanzar al mismo tiempo que las tropas. El de 0,60 no pudo llegar a Nador por encontrar levantada la vía en la forma indicada; pero el de 1 metro, aunque tuvo que salvar cinco cortes de vía, algunos muy disimulados, pero que la máquina exploradora descubrió a tiempo; llegó a Nador poco después que las tropas, contribuyendo a la operación y proporcionando, desde los primeros momentos, el agua, víveres y elementos necesarios para las fuerzas que quedaron en aquel poblado.



Desde el día 18 se establecieron dos trenes diarios de Melilla a Nador para el transporte de agua, personal y material.

Convoy blindado dispuesto por CEMR (Compañía Española de Minas del Rif) para el Ejército". 1922 Colección: Juan Díez Sánchez



Convoy del tren blindado protegido por soldados de ingenieros

EL TRACTOCARRIL

El tractocarril era un sistema ideado en Inglaterra consistente, en esencia, en un camión automóvil cuya parte anterior, se apoya sobre un carretón que, a su vez, se apoya sobre los carriles, las ruedas anteriores del camión quedan entonces al aire e inactivas.



Las ruedas posteriores de éste (motoras) marchan por fuera de la vía de esta manera, se logra que la carga a transportar sea arrastrada sobre carriles, para mayor facilidad en la tracción, mientras que las ruedas tractoras marchan sobre una pista o camino



Tramos de 8 m. del carril Decaouville



camión Benz de 40 HP



EL TRACTOCARRIL

El 20 de enero de 1922 llegó a Melilla la primera remesa de material y el 29 dieron comienzo las obras del tendido de vía, empezando por Tistutín, encargándose de ellas el capitán Mozos que ejecutó estas obras con gran inteligencia y actividad, logrando dejarlas totalmente terminadas en sus 23 kilómetros de desarrollo el día 7 de abril.

Desde su inauguración hasta el día 4 de agosto de 1922, se han transportado por tractocarril, desde Tistutín a Dar Drius, 3.773 toneladas en 274 trenes, o sea unas 14 toneladas, aproximadamente, por tren.

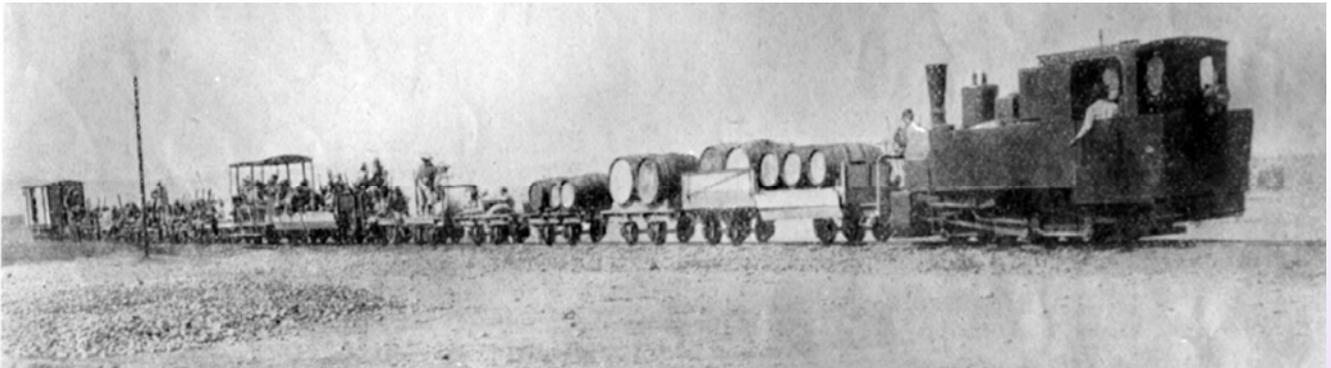


“Convoy militar hacia Drius durante la campaña de 1921” (IHCM)



“Convoy de avituallamiento con el camión Benz de 40 HP”.
Colección: Juan Díez Sánchez

Los camiones tractores fueron posteriormente sustituidos por locomotoras Henschel 020T con una mayor capacidad de tracción



“Convoy militar de CNA (Compañía del Norte Africano) con la locomotora Henschel 020T , arrastrando vagones plataforma y jardinera”.

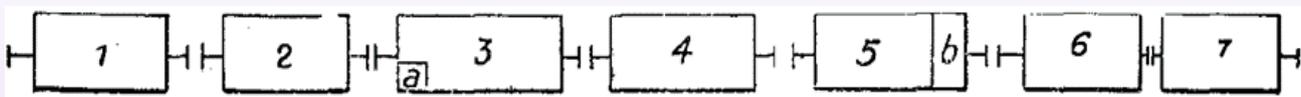
Colección: Juan Díez Sánchez



Durante la Guerra del Rif, España tuvo dos campamentos militares con estaciones ferroviarias, el Campamento de Dar-Drius y el Campamento de Tistutín. En la foto la estación de Tistutin. La locomotora que vemos es una 130+2t construidas por MTM (Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona)

TREN DE DESPIOJAMIENTO

Reconocida la necesidad de las estaciones de despiojamiento, no sólo para la extinción del piojo, vehículo del tifus exantemático, sino como un elemento poderosísimo de limpieza y de higiene, y llegando la vía férrea a las más importantes posiciones del territorio de Melilla, he organizó un tren de despiojamiento, constituido por los siguientes elementos



- 2- Furgón con motor de gasolina, de 3 HP, que accionaba una y dínamo para el alumbrado de todo el tren.
- 3- Vagón peluquería con 24 servicios (lavabo, espejo, etc.) a) Cámara de desinfección, de la ropa interior, con vapores de formol
- 4- Vagón ducha con 24 servicios.
- 5- Vagón para vestirse.
- 6- Plataforma con una estufa de desinfección para prendas mayores.
- 7- Furgón repuesto (jabón, alcohol, etc.)

Los vagones corridos y comunicando entre sí, permitían que, entrando en el nº2 los individuos que habían de ser despiojados, se desnudasen allí y pasaran sucesivamente a los 3 y 4 y, por último, al 5, en donde ya aseados, se vestían con ropa nueva o con la que llevaban puesta al entrar en el tren y que entre tanto se había desinfectado en el departamento a) del vagón 3. Las prendas mayores se desinfectaban en el 6.

Se despiojaban diariamente unos 500 hombres



AGUADAS

Gomo una de las necesidades que más se dejaban sentir era la de abastecimiento de agua, se adquirieron los siguientes vagones aljibes para vía de un metro:

- Dos cuadrangulares de 10.000 litros.
- Dos cilíndricos de 10.000 litros
- Dos cilíndricos de 15.000 litros

Las locomotoras que vieron crecer la ciudad

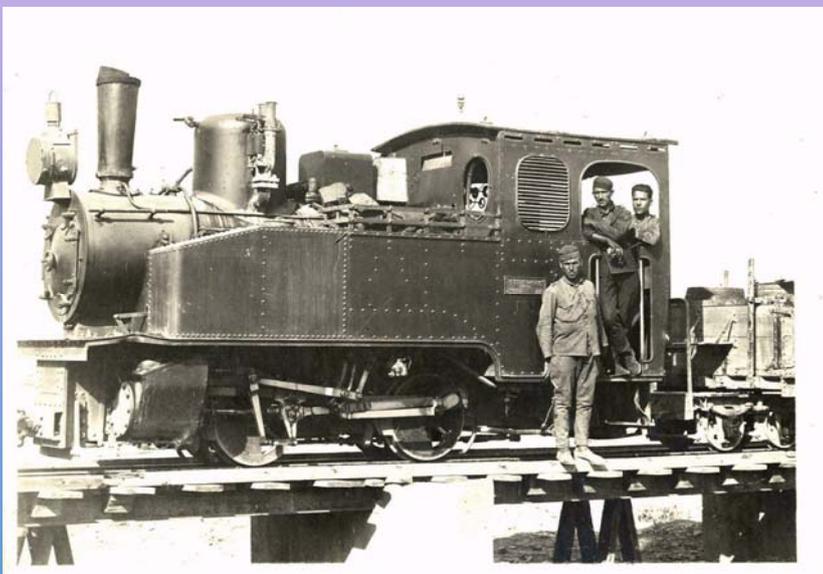


“Locomotora Kerr Stuart 230+4T de CEMR junto al edificio de Junta de Obras de los puertos de Melilla y Chafarinas”.

Colección: Juan Díez Sánchez



“Locomotora 242-2n2T. Se adquirieron, por parte de CEMR, dos unidades para el arrastre de composiciones entre la planta de quebrantado, estrío y clasificación hasta San Juan de las Minas”. Colección: José Manuel Vidal Pérez



“Locomotora Henschel 020T perteneciente al Tigris Kriegsban que fueron adquiridas por el Ejército español y destinadas al norte de África”.



Locomotora MELILLA operada por el Duque de Zaragoza y cabo de Ferrocarriles en 1909.

Foto IHCM

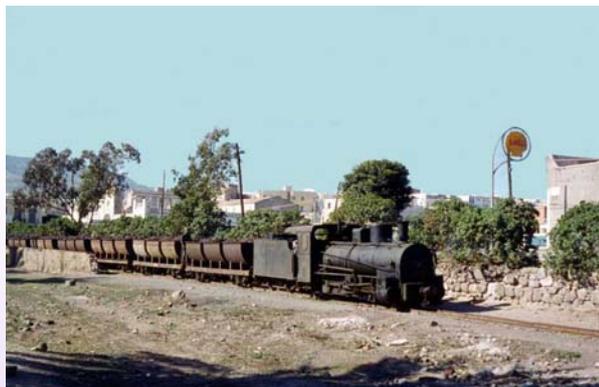


Locomotora 130+2T de los Ferrocarriles del Estado, construidas por MTM de Barcelona, para la línea Nador-Tistutin. Se adquirieron dos unidades”.



Locomotora 230+3t de la CEMR denominada “General Marina”. Durante un reconocimiento de vías en septiembre de 1921

Y el tren siguió circulando por Melilla hasta 1972



Convoy de Setolozar con destino al puerto de Melilla. Fecha: 3/3/1966”
Autor: Jeremy Wiseman; Colección: Philippe Royer



Locomotora Henschel 141+4T maniobrando junto al viaducto nº1 de CEMR. Autor: Jeremy Wiseman; Colección: Philippe Royer



Locomotora Orenstein&Koppel 040T –Youksen II- en las proximidades del depósito de C.E.M.R. en Melilla”
Autor: Jeremy Wiseman; Colección: Philippe Royer



Locomotora Henschel 131T de CEMR en dirección al depósito-cargadero”.
Autor: Jeremy Wiseman; Colección: Philippe Royer

