

COMPAÑÍAS Y FERROCARRILES MINEROS EN EL MARRUECOS ESPAÑOL (1906-1956)*

Antonio Sánchez Soliño

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Manuel Rivas Cervera

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

África Ricol Félez

Licenciada en Geografía e Historia

RESUMEN

Este artículo describe la actuación de las compañías mineras españolas en la región del Rif próxima a Melilla, desde los años inmediatamente anteriores al establecimiento del Protectorado español en Marruecos hasta la independencia de este país en 1956. El trabajo se centra en la construcción de los ferrocarriles mineros y en el desarrollo de la ciudad y el puerto de Melilla en relación con el auge de las exportaciones del mineral de hierro del Rif en esta época.

ABSTRACT

This article outlines the activities of Spanish mining companies in the Rif region near Melilla from the years immediately proceeding the Spanish Protectorate in Morocco up to the time of Independence in 1956. The article focuses on the construction of the mining railways and the ensuing development of the city and port of Melilla with the increased export of iron ore from the Rif valley.

INTRODUCCIÓN

A finales del siglo XIX, el Imperio marroquí había caído en una gran inestabilidad política, que las disputas entre las distintas potencias europeas por situar a Marruecos en sus respectivas áreas de influencia contribuyeron a agravar. Precisamente la Conferencia de Algeciras de 1906 trató de ordenar estas disputas internacionales, especialmente entre Francia y Alemania, en torno al debilitado país. Sin embargo, aunque nominalmente la Conferencia consagraba la soberanía e independencia de Marruecos, el resultado real fue el establecimiento de áreas de influencia sobre su territorio, que acabarían institucionalizándose con la creación en 1912 de los Protectorados de España y de Francia más la zona internacional de Tánger.

Las rivalidades entre los países europeos sobre Marruecos tuvieron un campo abonado en el tema de las concesiones mi-

neras. Las distintas compañías mineras empezaron a establecerse en territorio marroquí ya desde comienzos del siglo XX. En principio, el otorgamiento de las concesiones mineras correspondía al Sultán y a su *majzén* (gobierno), frente a los cuales las compañías mineras y sus representantes trataban de hacer valer su influencia. Nombres de compañías alemanas como *Mannesmann* y *Krupp*, o del Sindicato minero francés, como *Schneider* o *Chasseloup*, aparecen involucradas en Marruecos en estos años.

Finalmente, las tensiones franco-alemanas a cuenta de Marruecos acabarían resolviéndose al reconocer el gobierno de Berlín la zona de influencia francesa en Marruecos, a la vez que el gobierno francés garantizaba el libre comercio con los países europeos. En concreto, en el ámbito de la minería, el gobierno francés "garantizaba a todos los propietarios de minas y de otras explotaciones industriales y agrícolas, indistintamente de su na-

(*) Este estudio se ha llevado a cabo en el marco del Convenio de colaboración entre el CEDEX (Ministerio de Fomento) y la Fundación Agustín de Betancourt (Universidad Politécnica de Madrid) para realizar una investigación conjunta sobre la Ingeniería española en Marruecos en la época del Protectorado, bajo la dirección del Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU).

cionalidad, la libre construcción de caminos de hierro que vincularan los centros productivos a las redes viarias o puertos" (1). No obstante, el estallido de la I Guerra Mundial alteraría el orden impuesto, consolidando el predominio francés en el norte de África.

LAS COMPAÑÍAS MINERAS ESPAÑOLAS EN EL NORTE DE MARRUECOS

En el juego de las potencias europeas, a España se le reconoció el Protectorado sobre una reducida zona en el norte de Marruecos. Aunque se trataba de un territorio montañoso y con escasos recursos, destacaba por sus yacimientos de mineral de plomo y, sobre todo, de hierro, especialmente en la región del Rif oriental. La ley media del mineral de hierro de la comarca de *Beni-bu-Ifrur*, próxima a Melilla, era de alrededor del 61%, superior a la de los mejores yacimientos de la Península (2).

En los años inmediatamente siguientes a la Conferencia de Algeciras, se fundaron las Compañías que habrían de tener una actuación más destacada en la explotación de los yacimientos mineros del norte de Marruecos. Las más importantes fueron la *Compañía del Norte Africano* (fundada en 1907, con capital hispano-francés), la *Compañía Española de Minas del Rif* (fundada en 1908) y la *Sociedad Minera Setolázar* (fundada en 1913).

En enero de 1914 se promulgó en Tetuán, capital del Protectorado, un *dahir* (decreto) sobre la actividad minera, y el reglamento relativo a la resolución de los litigios mineros. En él se dispuso la formación de una Comisión Arbitral, de carácter internacional y con sede en París, cuya actuación se concretó en decidir, sin posibilidad de apelación, si los derechos de investigación o de explotación reclamados por actos o hechos anteriores a la publicación del *dahir* sobre minas descansaban sobre una base sólida desde el punto de vista legal, así como en decidir sobre la concesión de permisos de investigación de mineral o de explotación cuando se habían ejecutado trabajos mineros o se habían adquirido terrenos para conseguir los derechos de las minas. Sin embargo, durante la I Guerra Mundial los trabajos de la Comisión Arbitral estuvieron suspendidos, lo que retrasó el desarrollo de la industria minera, por lo que durante los primeros años del Protectorado se autorizó sólo la explotación provisional en los terrenos solicitados por las Compañías anteriormente citadas más los de la Sociedad *La Alicante*, de menor tamaño.

Los permisos de investigación en la zona española eran extendidos por el Servicio de Minas de la Delegación de Fomento, mientras que el permiso de explotación sólo se podía conceder, mediante el correspondiente *dahir*, a los que poseían permiso de investigación. Como limitación, una misma persona o Sociedad no podía poseer simultáneamente derechos de explotación sobre más de 60.000 hectáreas.

De las Compañías mineras establecidas en la zona española de Marruecos, la Compañía Española de Minas del Rif, con un capital inicial de 10 millones de pesetas, ampliado en 1919 a 80

millones, fue con diferencia la que consiguió un mayor desarrollo, dada la extensión de sus criaderos, la buena calidad de su mineral y su fácil extracción, realizada a cielo abierto. Se puede calcular que un 80% del mineral de hierro de la zona norte de Marruecos era producido por esta compañía, entre cuyos socios fundadores figuraban conocidos industriales y financieros de la época como D. Enrique Macpherson, D. Álvaro de Figueroa (Conde de Romanones) y D. Juan Antonio Güell.

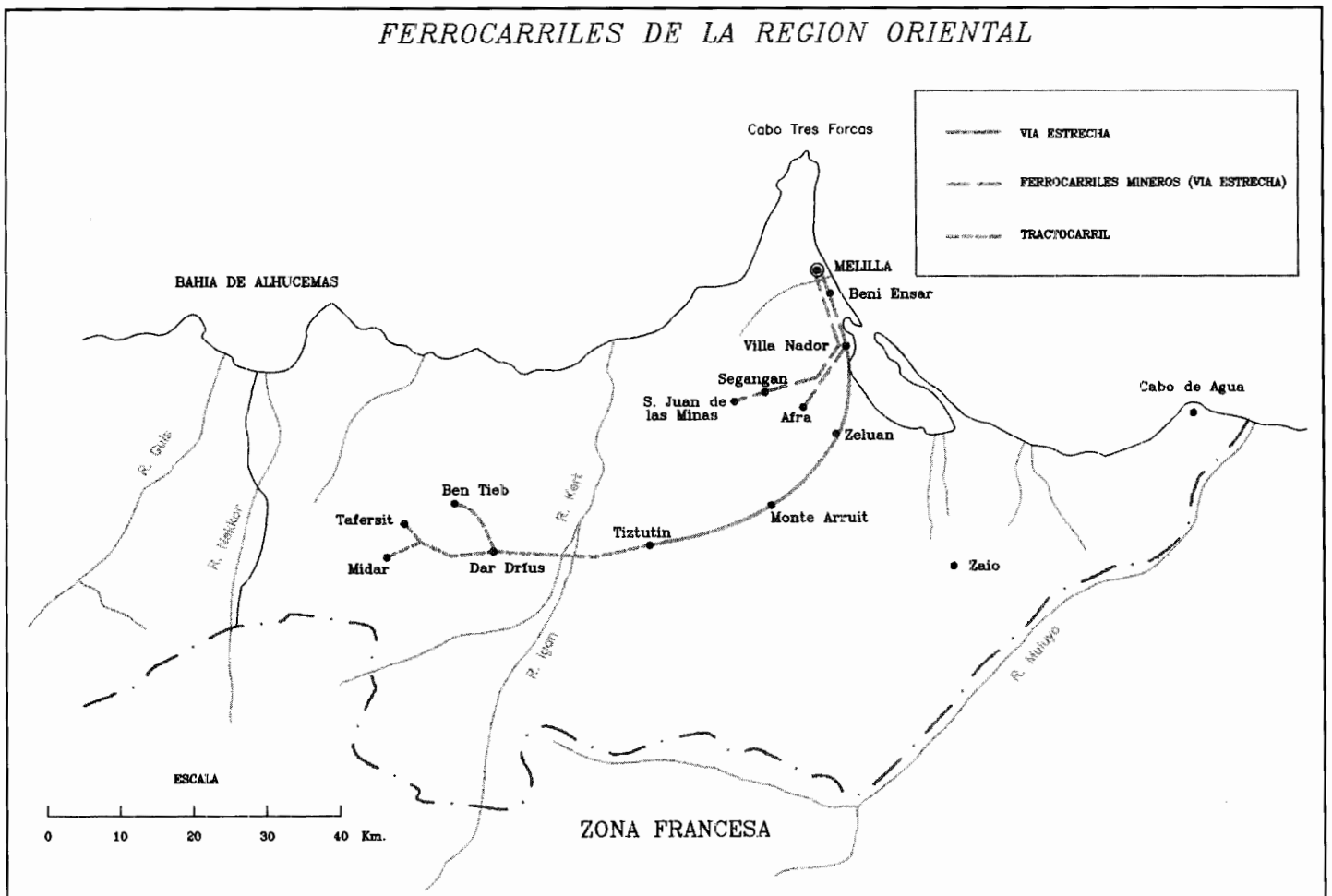
La necesidad de transportar grandes cantidades de mineral impulsó la construcción de los ferrocarriles mineros hasta el puerto de Melilla, así como la ampliación de éste, dado que prácticamente la totalidad del mineral estaba destinado a la exportación.

La Junta de obras del puerto de Melilla se había constituido en diciembre de 1902, comenzando las obras preliminares, como el establecimiento del taller de bloques artificiales para las defensas del puerto, la puesta en explotación de la cantera para el mismo y la construcción de un almacén. También se llevó a cabo la construcción de un ferrocarril desde las canteras al puerto. En marzo de 1904 fue nombrado Director del puerto el Ingeniero de Caminos D. Manuel Becerra y Fernández, y en febrero de 1905 se aprobó el proyecto reformado para las obras de abrigo del puerto de Melilla, autorizándose posteriormente la emisión de un empréstito para dichas obras, así como para las del puerto de las islas Chafarinas, dotándose una subvención anual de 500.000 pesetas para el pago correspondiente. Las primeras subastas de las obras, con un presupuesto cercano a los 5 millones de pesetas, quedaron desiertas, hasta que en abril de 1907 se adjudicaron definitivamente, por concurso, a la *Compañía Transatlántica Española de Navegación*. (3)

Las obras tenían que terminarse en septiembre de 1910, pero, tras una prórroga en el plazo de ejecución, se rescindió la contrata a la Compañía Transatlántica y se autorizó, en abril de 1911, la prosecución de las obras por el procedimiento de administración. Para entonces sólo se habían construido 70 metros de dique terminado, aunque también se había fabricado una importante cantidad de bloques. La longitud del dique de abrigo proyectado inicialmente era de 487 metros, lo que suponía 300.000 toneladas de escollera (4). En definitiva, las obras del puerto de Melilla fueron avanzando con dificultades, permaneciendo el puerto prácticamente abierto a la acción de los temporales hasta bien entrados los años veinte.

Para el transporte del mineral desde los criaderos hasta el puerto de Melilla, se construyeron dos líneas de ferrocarril de vía estrecha. La Compañía Española de Minas del Rif construyó un ferrocarril de 1 m. de ancho de vía desde sus criaderos de los montes *Uixan* y *El Azara*, con una longitud de 32 km (véase el mapa adjunto). El proyecto de este ferrocarril fue encargado al Ingeniero Director del puerto de Melilla, el citado D. Manuel Becerra, en 1908.

Partiendo de Melilla, donde enlazaba con un ramal de la Junta de obras del puerto, esta línea contorneaba el conocido macizo del *Gurugú* y discurría paralelamente a la margen de la



Mapa de los ferrocarriles de la región oriental del Protectorado Español de Marruecos.

Mar Chica (albufera próxima a Melilla) hasta llegar a la población de Nador, a 11,5 km. del origen y a una cota de 10 metros sobre el nivel del mar. El ferrocarril seguía un trazado suave hasta alcanzar la cota de 88 metros en el kilómetro 21,5 desde el origen; sin embargo, la construcción de los 10 últimos kilómetros de la línea obligó a realizar importantes movimientos de tierras, al tener que alcanzar la cota de los 340 metros, correspondientes a la parte baja de los filones del mineral de hierro. En general, en el trazado de la línea no se superaban pendientes de 20 mm/m., salvo en esta última parte en la que se alcanzaban rampas de hasta 30 mm/m., con radios mínimos en las curvas de 100 m. Se dio un ancho de 4 m. a la explanación, y un espesor de 0,35 m. a la capa de balasto. El carril utilizado era de 32,5 kg. por metro lineal, tipo común adoptado entonces para ferrocarriles de esas características. Las obras de fábrica en esta línea no eran de grandes dimensiones; los puentes eran metálicos, y los dos mayores tenían 25 m. de luz (5).

La carga del mineral desde los criaderos al ferrocarril se realizaba mediante un tranvía aéreo (monocable), de 2.500 me-

tros de longitud y una capacidad de transporte de 150 toneladas por hora, que descargaba en un depósito regulador de 40.000 toneladas de capacidad. Dicho depósito estaba provisto de túneles con boquillas en la clave, en donde se cargaba directamente el mineral en los vagones del ferrocarril. Una vez en el puerto, y hasta que no se construyó un moderno cargadero de minerales en 1925, la carga a bordo se realizaba mediante gabarras o barcazas que se situaban al costado del carguero. (6)

Menor importancia tuvo el ferrocarril de 0,60 m. de ancho de vía construido por la Compañía del Norte Africano, para el transporte de minerales de plomo y de hierro desde sus criaderos de Afra (7). Más tarde este ferrocarril, con un desarrollo de 28 km. en total, sería traspasado a la Sociedad Minera Setolázar, con mayoría de capital bilbaíno.

La construcción de estos ferrocarriles avanzó a buen ritmo. En 1909 se encontraba ya prácticamente concluido el tramo Melilla-Nador del ferrocarril de la Compañía Española de Minas del Rif. Ya por entonces se cifraban en 500.000 toneladas anuales las expectativas sobre la cantidad de mineral, funda-

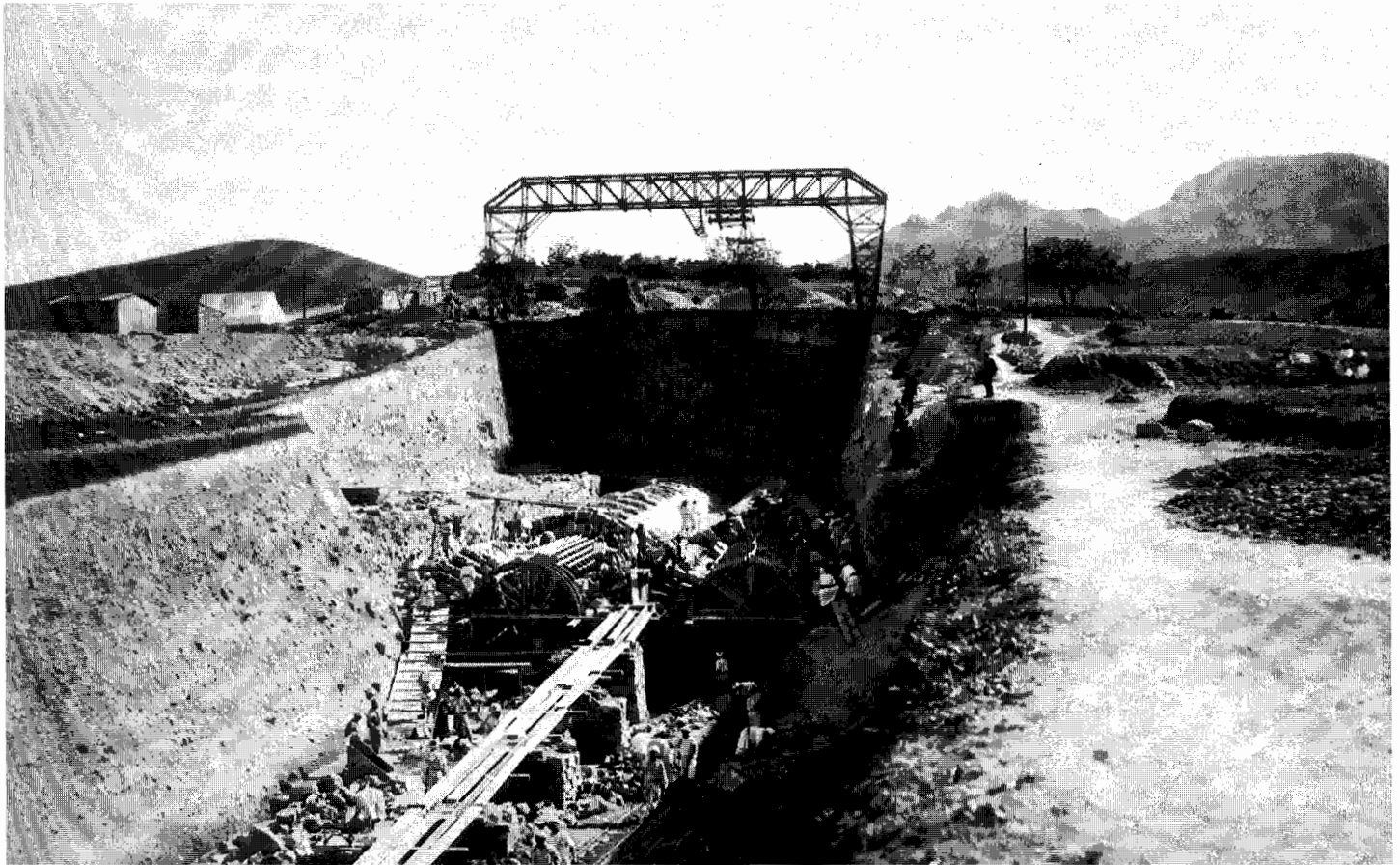


Foto 1. Construcción del depósito de minerales para cargar en los trenes de la Compañía Española de Minas del Rif. 1911. Fuente: Archivo General de Palacio, n^o inv. 10172970. Abajo, foto 2. Transporte del mineral de hierro de la Compañía Española de Minas del Rif desde el depósito regulador. 1918. Fuente: Biblioteca de Palacio, n^o inv. 10162418.



mentalmente de hierro, que sería exportado a través del puerto de Melilla, cifra que llegaría a ser ampliamente superada. (8)

Ambas líneas, explotadas por las Compañías respectivas, fueron utilizadas también, a lo largo de todo el período del Protectorado, para el transporte de viajeros y de mercancía general, especialmente entre Melilla y Nador. Por otra parte, el Estado español construyó entre 1911 y 1914 otra línea de ancho métrico que, empalmando en Nador con la línea de la Compañía Española de Minas del Rif, se prolongaba hasta Tistutín en un recorrido de unos 38 km. Esta línea, explotada directamente por la Administración, se construyó en varios



Foto 3. Llegada al puerto de Melilla del primer tren con mineral de la Compañía Española de Minas del Rif y su conducción en barcazas. 1911.
Fuente: Archivo General de Palacio, nº inv. 10172968.

tramos, siendo el primero el comprendido entre Nador y Zeluán, abierto al tráfico a finales de 1912.

Tanto los ferrocarriles mineros como esta última línea descrita jugaron un papel destacado en el transporte de tropas y material durante las campañas militares iniciadas en 1921. Tras la derrota española en Annual (9), los rifeños en armas se adueñaron temporalmente de toda la región oriental del Protectorado, incluyendo las líneas de ferrocarril construidas hasta entonces. Durante las operaciones que siguieron para la recuperación del territorio por parte del ejército español, los ferrocarriles quedaron bajo mando militar. Las líneas fueron reconstruidas y utilizadas para el abastecimiento de las tropas durante su avance. Por otra parte, la línea Nador-Tistutín se prolongó en 1922 mediante un ferrocarril de campaña, primero hasta *Dar-Drius*, posición clave para el control del Rif, llegando más tarde hasta *Tafersit*. Sin embargo, el carácter militar de la línea Nador-Tistutín, y sus prolongaciones, hizo que su explotación no fuera rentable económicamente una vez pacificada la zona, por lo que fue desmantelada durante el período de la República española. Por tanto, los ferrocarriles mineros fueron los únicos que quedaron en funcionamiento en la región oriental del Protectorado.

LA EXPORTACIÓN DE MINERAL DE HIERRO Y EL DESARROLLO DE LA REGIÓN DE MELILLA

Las explotaciones mineras del Rif cobraron pleno desarrollo tras completarse la campaña militar que siguió al desembarco de *Alhucemas* en 1925. Precisamente en dicho año finalizó la construcción del cargadero de minerales del puerto de Melilla. Proyectado también por D. Manuel Becerra, dicho cargadero, de hormigón armado, tenía una capacidad de 2.000 ton/hora. El depósito del cargadero, construido también de hormigón armado en terrenos ganados al mar, tenía una capacidad para 100.000 toneladas de mineral. Desde dicho depósito se conducía el mineral mediante un sistema de cintas transportadoras a un muelle de embarque de 300 metros de longitud. Las compañías mineras llegaron a emplear a un número importante de trabajadores, unos 3.200 en total, 500 de ellos españoles y 2.700 marroquíes. Otro indicador de la importancia de la industria minera en el Protectorado era el parque de material rodante de los ferrocarriles mineros: el ferrocarril de la Compañía Española de Minas del Rif llegó a contar con 33 máquinas con tracción a vapor y más de 800 vagones (10).



Foto 4. Vista general de Melilla en los últimos años del Protectorado. Se puede observar a la izquierda el cargadero de minerales del puerto. Fuente: Biblioteca Nacional. Fondo García-Figueras.

Como puede verse en el cuadro adjunto, el total de exportaciones de mineral de hierro tuvo un incremento considerable en los años 1926-1930, siendo el principal producto de exportación del Protectorado. La distribución de las exportaciones por países de destino, por otra parte, estuvo marcada por los acontecimientos bélicos que tuvieron lugar en Europa, como cabe deducir del cuadro. Tiene interés constatar el auge de las exportaciones de mineral de hierro a Alemania en los años inmediatamente anteriores a la II Guerra Mundial, exportaciones que, sin embargo, se dirigieron a Gran Bretaña una vez comenzada dicha guerra. Las exportaciones a España, por el contrario, sólo alcanzaron un lugar destacado ya al final del período del Protectorado.

Desde otro punto de vista, se ha comentado por algunos autores el hecho de que la existencia de importantes yacimientos de mineral de hierro en el norte de Marruecos no diera lugar a la creación de una industria siderúrgica autóctona durante el período del Protectorado, al contrario de lo que ocurrió en la Península, y concretamente en Vizcaya, durante el siglo XIX (11). Son varios los factores que podrían explicar este hecho: la ausencia de minas de carbón, la dificultad de crear una industria en la que habría que importar todos los factores tecnológicos y, no menos importante, la escasez de una demanda autóctona de los productos finales. Sobre este último punto, hay que tener en cuenta

que el desarrollo de la industria siderúrgica en España coincidió con el desarrollo de la red ferroviaria en la segunda mitad del siglo XIX. Los ferrocarriles constituyeron en España, por tanto, uno de los principales sectores demandantes de los productos de la creciente industria siderúrgica. En Marruecos, sin embargo, el desarrollo del transporte se basó en la construcción de la red de carreteras (salvo precisamente en el caso de las compañías mineras), mientras que la red ferroviaria comercial empezó a construirse tarde y tuvo un desarrollo escaso en la zona francesa y prácticamente nulo en la española, al añadirse en este último caso las dificultades orográficas. En resumen, el modelo de incipiente desarrollo económico de Marruecos durante el período de los Protectorados en ningún momento pudo seguir el patrón de desarrollo industrial de la Europa del siglo XIX.

Por último, tiene interés relacionar el comienzo de la explotación de los yacimientos mineros del Rif y el establecimiento del Protectorado español en Marruecos con el desarrollo de la ciudad de Melilla, como cabe deducir de la evolución de su población. El gráfico adjunto permite observar el gran crecimiento de la ciudad en las primeras décadas del siglo, alcanzando su población un máximo de algo más de 80.000 habitantes en los años cincuenta. Tras la independencia de Marruecos en 1956, las minas del Rif y los ferrocarriles mineros fueron nacionaliza-

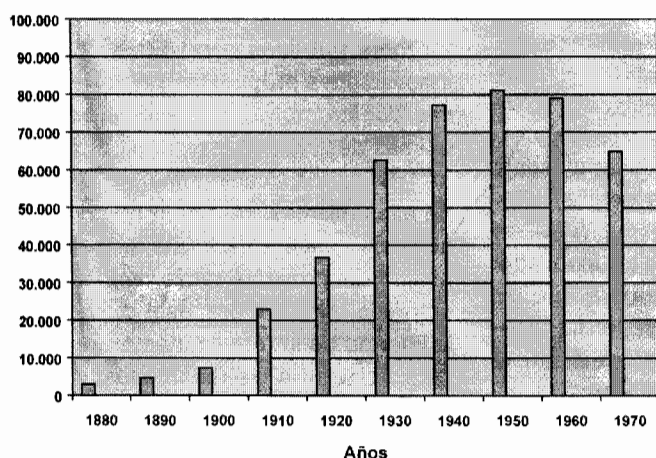
EXPORTACIONES DE MINERAL DE HIERRO EN EL PROTECTORADO ESPAÑOL DE MARRUECOS,
POR PAÍSES DE DESTINO

Miles de toneladas en medias anuales para cada período.

Período	Alemania	España	Inglaterra	Holanda	Resto de países	TOTAL
1914-1915	-	-	43	-	4	47
1916-1920	54	-	171	9	36	270
1921-1925	90	-	75	123	29	317
1926-1930	241	1	98	391	141	872
1931-1935	193	4	134	137	166	634
1936-1940	510	24	141	76	299	1.050
1941-1945	-	98	541	2	-	641
1946-1950	5	174	581	88	46	894
1951-1955	98	299	289	156	87	929

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Anuario estadístico de la Zona del Protectorado. Año 1955.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE MELILLA



dos por el Gobierno marroquí, si bien el mineral de hierro siguió exportándose, en cantidades decrecientes, a través del puerto de Melilla. Puede observarse también cómo el crecimiento de esta ciudad, íntimamente ligado al desarrollo de su puerto y a la creación de un área de influencia en la región próxima al mismo, se truncó con el fin del período del Protectorado, estancándose o incluso disminuyendo su población desde entonces.

NOTAS

- (1) MORALES LEZCANO, V.: *El colonialismo hispanofrancés en Marruecos (1898-1927)*. Siglo veintiuno de España editores. Madrid, 1976, pp. 77-78.
- (2) *Anuario estadístico de la Zona del Protectorado*. Madrid, 1941, p. 104.
- (3) Donnet, B.: *Los puertos de España en África*. Revista de Obras Públicas, 1912, pp.454-457; 465-469 y 489-491.

- (4) Becerra y Fernández, M.: *Puertos de Melilla y Chafarinas*. Revista de Obras Públicas, nº 1889, de 7 de diciembre de 1911, pp. 639-644. Este artículo es un extracto de la Memoria correspondiente de dichos puertos.
- (5) Una extensa descripción de esta línea se encuentra en la publicación *Ferrocarril de Melilla a Beni-Buifrut* (Madrid, 1909), de D. Manuel Becerra Fernández, autor del proyecto. Esta publicación se puede consultar en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- (6) BARREIRO, Luis : *Las minas de hierro en Marruecos*. Revista *Ingeniería y Construcción*, enero de 1924, pp. 9-14.
- (7) Precisamente el ataque de los rifeños a los obreros que trabajaban en la construcción de este ferrocarril, en julio de 1909, precipitó la intervención militar española.
- (8) García Faria, P.: *Viaje del Exmo. Sr. Ministro de Fomento a Málaga y al Norte de África*. Revista de Obras Públicas, nº 1793, y siguientes, 1910.
- (9) La penetración española hacia el interior de la región del Rif fue lenta, permaneciendo ésta mal comunicada tanto por ferrocarril como por carretera. Precisamente la ausencia de una adecuada línea de comunicaciones influyó decisivamente en el fracaso del avance militar hacia Alhucemas, provocando la citada derrota del ejército español en *Annual* en 1921 (quizá el episodio más conocido de la intervención española en Marruecos), y sobre todo haciendo mucho mayor la magnitud del desastre en la retirada de las tropas hacia Melilla. Véase: Pando, Juan : *Historia secreta de Annual*. Ed. Temas de Hoy, Madrid, 1999, pp. 97-100.
- (10) Datos tomados de ESPAÑA, Juan de (pseud.) : *La actuación de España en Marruecos*. Ed. Imprenta de Ramona Velasco. Madrid, 1926, pp. 156 y 205, y del *Anuario estadístico de la Zona del Protectorado*. Madrid, 1955, p. 185.
- (11) MORALES LEZCANO, V.: *El colonialismo hispanofrancés en Marruecos (1898-1927)*. Siglo veintiuno de España editores. Madrid, 1976, pp. 81-85. ■