

# LOS PUENTES DE LA CEMR SOBRE EL RÍO DE ORO

Francisco Narváez López

## EL PUENTE METÁLICO DE LA CEMR

Los antecedentes de este puente, asociado a la actividad minera de la CEMR, se encuentran en un proyecto redactado por Manuel Becerra Fernández en 1906 para la construcción de un ferrocarril-tranvía que se proyectó como origen de futuras expansiones en el interior del Rif, que arrancando del Mantelete, recorría la calle Santa Bárbara, seguía por la carretera de Triana, por su margen izquierdo o sea el adyacente al mar hasta el viejo puente<sup>1</sup>, continuando por el antiguo camino de Mazuza, hasta terminar en la Posada del Cabo Moreno. Tenía 2.974,85 metros de longitud y con una velocidad de 24 kilómetros por hora se estimaba que el viaje de ida y vuelta tendría una duración de unos 15 minutos. Además, como tranvía contemplaba un coche a vapor automotor y otro remolcado con una capacidad para 120 pasajeros o 90 pasajeros y 8 m<sup>3</sup> de mercancías, con un tráfico anual estimado de 300.000 pasajeros y 20.000 toneladas de mercancías.

Esta idea se revisó porque el puente de madera no pasó las pruebas de esfuerzo y un desbordamiento del río de Oro, el 8 de septiembre de 1906, con una avenida extraordinaria, se lo había llevado por delante

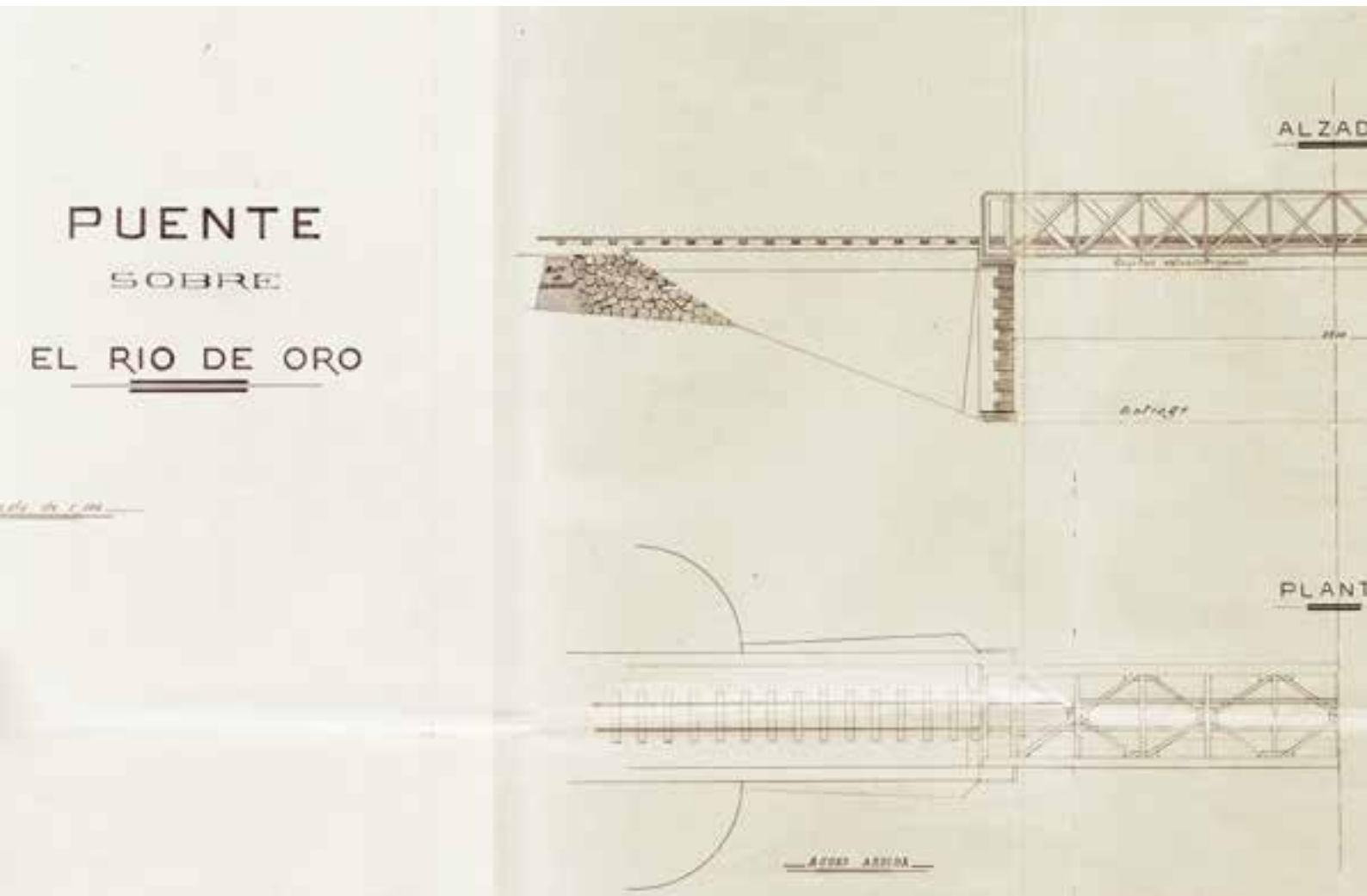
junto al puente de Camellos. Por ello hubo que realizar un estudio especial que garantizara el desagüe del río en los casos de grandes avenidas<sup>2</sup>, proyectando un puente metálico con 25 metros de luz, con una altura bajo el tablero de 7,80 metros. La altura de la viga era 1/10 y un ancho entre ejes de las vigas de 4,35 metros, con una carga de 1.296 kilogramos por metro lineal. Adoptó el sistema de montantes comprimidos y diagonales estiradas, con unos estribos de 5 metros de altura por 2,50 de espesor medio, con un área de 12,50 metros cuadrados y un volumen de 62.500 metros cúbicos. El presupuesto ascendió a 35.846,60 pesetas de las cuales 27.244,00 se destinaban a la parte metálica. La construcción de la obra civil fue realizada por la Junta de Obras de Puerto y la parte metálica, hecha a medida, por la compañía belga *Société Anonyme des Usines de Braine-Le Comte*.

1. Era el viejo puente de madera construido por ingenieros militares en 1893 que años más tarde sería desmontado para construir el puente metálico de la vía del ferrocarril de 0,60 metros de la CNA.

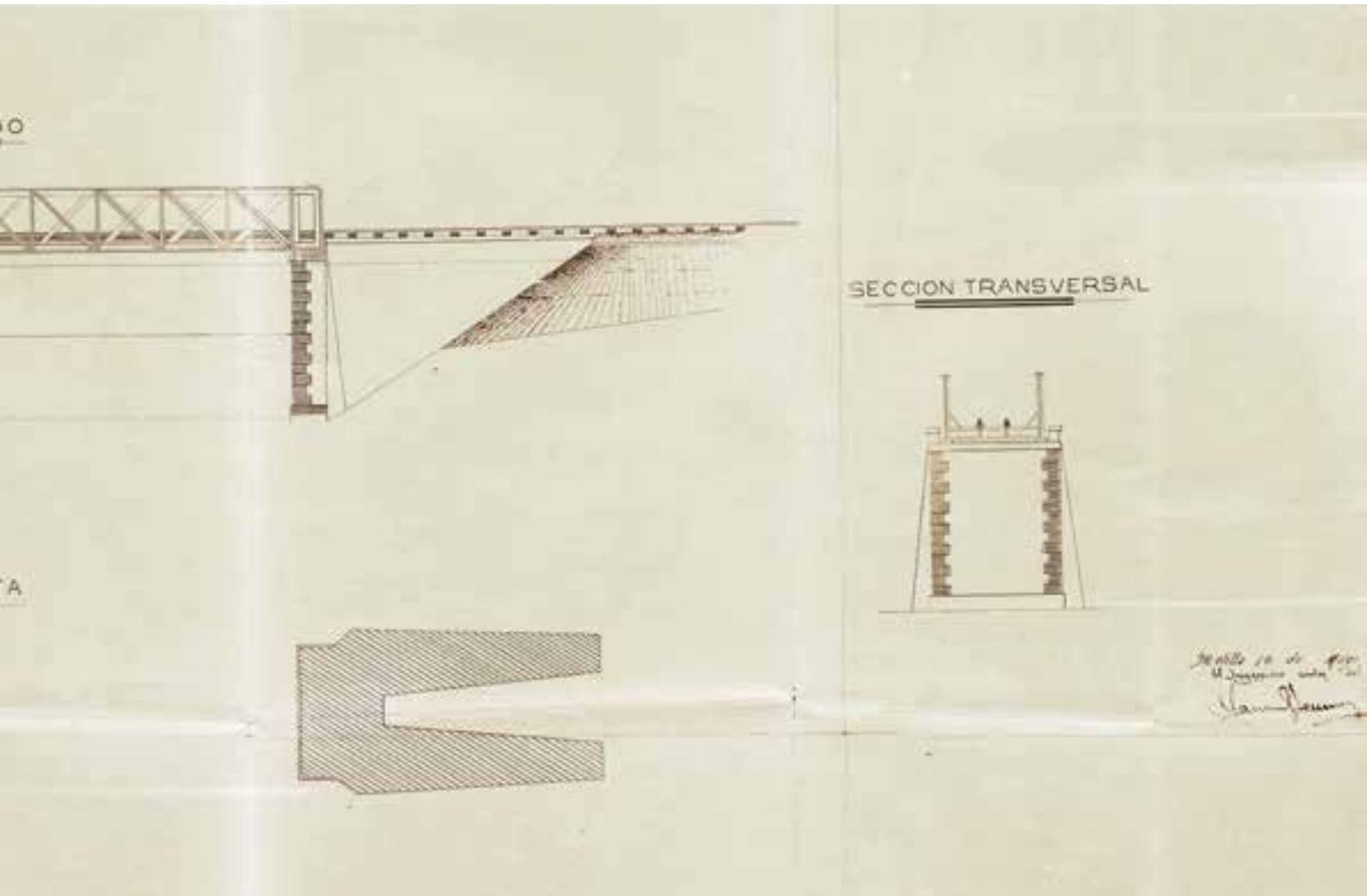
2. En el marco de un nuevo trazado autorizado por las Reales Ordenes de 21.03.1908 y 4.05.1909 para la construcción de la vía del "Ferrocarril de Vía Estrecha de Melilla a los Límites".



Vista de la estación Melilla–Puerto a principios del siglo XX.



Plano del puente metálico de la CEMR.



El 1 de septiembre de 1909 se realizaba una prueba con la nueva máquina de la CEMR que resultó satisfactoria. En 1910 el ferrocarril ya estaba terminado con una inversión de 365.425,95 pesetas y en agosto de 1911 en explotación<sup>3</sup> tras su arrendamiento a la CEMR mediante abono a la Junta de Fomento de un canon por los pasajeros y mercancías que utilizaran la línea.

Los estudios del tráfico de pasajeros realizados por Becerra en 1906 no estaban muy desencaminados como podemos ver en las estadísticas de sus primeros años de funcionamiento:

AÑOS	MERCANCÍAS TONELADAS	MINERALES TONELADAS	BILLETES			PRODUCTOS POR PEAJE PESETAS
			MILITARES NÚMERO	ORDINARIOS NÚMERO	TOTAL NÚMERO	
1912	41.346,515		143.386	114.324	257.711	19.125,69
1913	34.429,338		134.715	112.698	247.413	18.829,94
1914	14.705,605	4.160,000	155.329	140.872	296.201	26.209,60
1915	39.366,254	71.522,000	194.965	170.154	365.119	37.067,79
1916	38.494,751	125.346,500	178.759	214.792	393.551	46.575,01

Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento, explotado por CEMR desde el hipódromo a Melilla. *Memoria Junta de Fomento. 1918.*

En 1919 el tráfico había ascendido a 452.551 pasajeros, sin contar la mercancía general ni el tráfico de minerales.

El puente soportó todo el tráfico de viajeros y mercancías de los trenes de la CEMR hasta la construcción por ésta del puente paralelo de cemento armado y del viaducto del Cargadero de Mineral, perdiendo su funcionalidad en el tráfico de minerales, pero manteniendo el tráfico de pasajeros con los trenes que terminaban su recorrido en la estación Melilla–Puerto.

A principios de los setenta la CEMR transfirió<sup>4</sup> a Embarques y Transportes del Rif<sup>5</sup>, el contrato de Arrendamiento de Ferrocarril, renunciando, por Acta de 24.09/1971, a una parte de los terrenos que integraban el “Ferrocarril de Vía Estrecha de Melilla a los Límites”, que fueron entregados a la Junta del Puerto de Melilla, incorporándose al patrimonio de la misma. Entre estos terrenos y elementos se encontraba el viejo puente metálico, del que hoy sólo quedan sus estribos.

Este material, incluido el puente, fue subastado<sup>6</sup> en un único lote formado por un tramo de vía de una longitud de 3.666 metros lineales que, después de tres subastas desiertas, se adjudicó en 1973 a Manuel Gómez Caraso en 1,33 pesetas kilogramo/hierro.



Vista general del puente en la segunda década del siglo XX.



Billetes de 1ª y 3ª clase del ferrocarril de la CEMR.

3. De viajeros y mercancía general, pues el transporte de mineral no comenzó hasta 1914.

4. *Transferencia a Embarques y Transportes del Rif a las concesiones otorgadas a la CEMR en la zona portuaria de Melilla*, Expediente Dirección nº 8.003, Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla, 1970.

5. Autorización por Orden Ministerial de 8 de enero de 1972.

6. *Subasta de material procedente de la antigua compañía española de Minas del Rif*. Archivo de la Autoridad Portuaria, Expediente Secretaría nº 8.8, 1973.



Foto área de los puentes sobre río Oro.

### EL PUENTE DE CEMENTO ARMADO DE LA CEMR

En marzo de 1920, tras confirmar la Comisión Arbitral el permiso para la explotación de *Beni-Buifrufr* y *Beni-Sidel*, la CEMR se planteó darle un nuevo impulso a las inversiones para aumentar la capacidad de producción a través de los diferentes proyectos del Cargadero del Mineral que terminarían por integrar, en cuanto aquí interesa, un proyecto de puente de cemento armado que cruzaría, paralelo al metálico de la Junta de Fomento, salvando el río de Oro, como obra indispensable para conducir el mineral al depósito o cargadero.

Este puente, todavía hoy en funcionamiento, fue incluido en el *Proyecto de Embarcadero de Minerales en el Puerto de Melilla: Puente sobre el río de Oro y Paso superior sobre la carretera de Melilla a Nador*, fechado el 20 de octubre de 1922 y redactado por el ingeniero Manuel Atucha, que venía a reformar proyectos anteriores que por diversas causas no prosperaron.

Con capacidad para dos vías de 1,00 metro de ancho, se proyectó aguas arriba, al lado del antiguo puente metálico, mediante un forjado continuo, con vigas de hormigón de 28 metros de longitud y 25,75 metros de luz entre las caras interiores de los estribos de mampostería. Con una anchura de 10,20 metros, incluía

un andén voladizo de 1,15 metros a cada lado. La cota del nivel superior del forjado fue de aproximadamente 9 metros sobre el nivel del mar.

Según Ginés San Martín<sup>7</sup>, "el primer embarque de mineral efectuado por el cargadero, considerada prueba no oficial, fue el 23 de enero de 1925, retirado por el vapor *Reine Elisabeth* que tomó 1.450 toneladas que le faltaban para completar la carga de 3.836 toneladas comenzada inicialmente con barcazas y remolcadores, con destino a Cardiff. Y aunque a falta de determinar algunos detalles, en febrero de 1925 se prescindía de los antiguos medios de embarque y desde entonces todos los buques se cargan con la nueva instalación".

El puente estuvo destinado a labores mineras hasta 1972 con la CEMR y hasta 1978 por Embarques y Transportes del Rif, S.A., año en el que lo cruzó el último tren de la SEFERIF el 30 de agosto de 1978.

7. SAN MARTIN SOLANO, Ginés, "La Compañía Española de Minas del Rif (1907-1984)". *Aldaba*: revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla, nº 5, 1985, pp. 55-69.



Vista del puente de cemento armado de la CEMR en los años 80.

En 1981, junto con terrenos anexos al ferrocarril, fue entregado a la Junta del Puerto y por ésta a Patrimonio del Estado, para finalmente ser cedido al Ayuntamiento de Melilla, quien, en 1990, con la dirección del ingeniero Javier González García, encargó a la empresa un TECPLAN un estudio<sup>8</sup> sobre la capacidad portante del puente, pues el PGOU contemplaba la apertura al tráfico rodado de un nuevo vial entre las calles Fernández Cuevas y Músico Granados, lo que exigía su puesta en servicio.

La reforma del puente asociada a diversos proyectos de urbanización en los terrenos colindantes, ejecutados en los años siguientes por el Ayuntamiento y la Ciudad Autónoma, permitieron la apertura de un nuevo vial que, en parte, discurre por la antigua vía del tren conectando el barrio Real con la calle Alcalde Antonio Díez.



Imagen del tren de pasajeros Melilla-Nador y edificio Junta de Fomento.

8. Estudio sobre la capacidad portante del antiguo puente del ferrocarril de la Compañía Española de Minas del Rif, Ingeniero Director Javier González García, 1990. Excmo. Ayuntamiento de Melilla, Archivo Consejería de Fomento de la Ciudad Autónoma de Melilla.