

Ceuta

COLABORACIÓN

JOSÉ MARÍA CAMPOS

del Instituto de Estudios Ceutíes

Artículo Como complemento a las recientes XXI Jornadas de Historia organizadas por el Instituto de Estudios Ceutíes, reproducimos el presente trabajo publicado por *El Faro de Ceuta* en 1980

Ceuta-Tetuán, un viaje peligroso

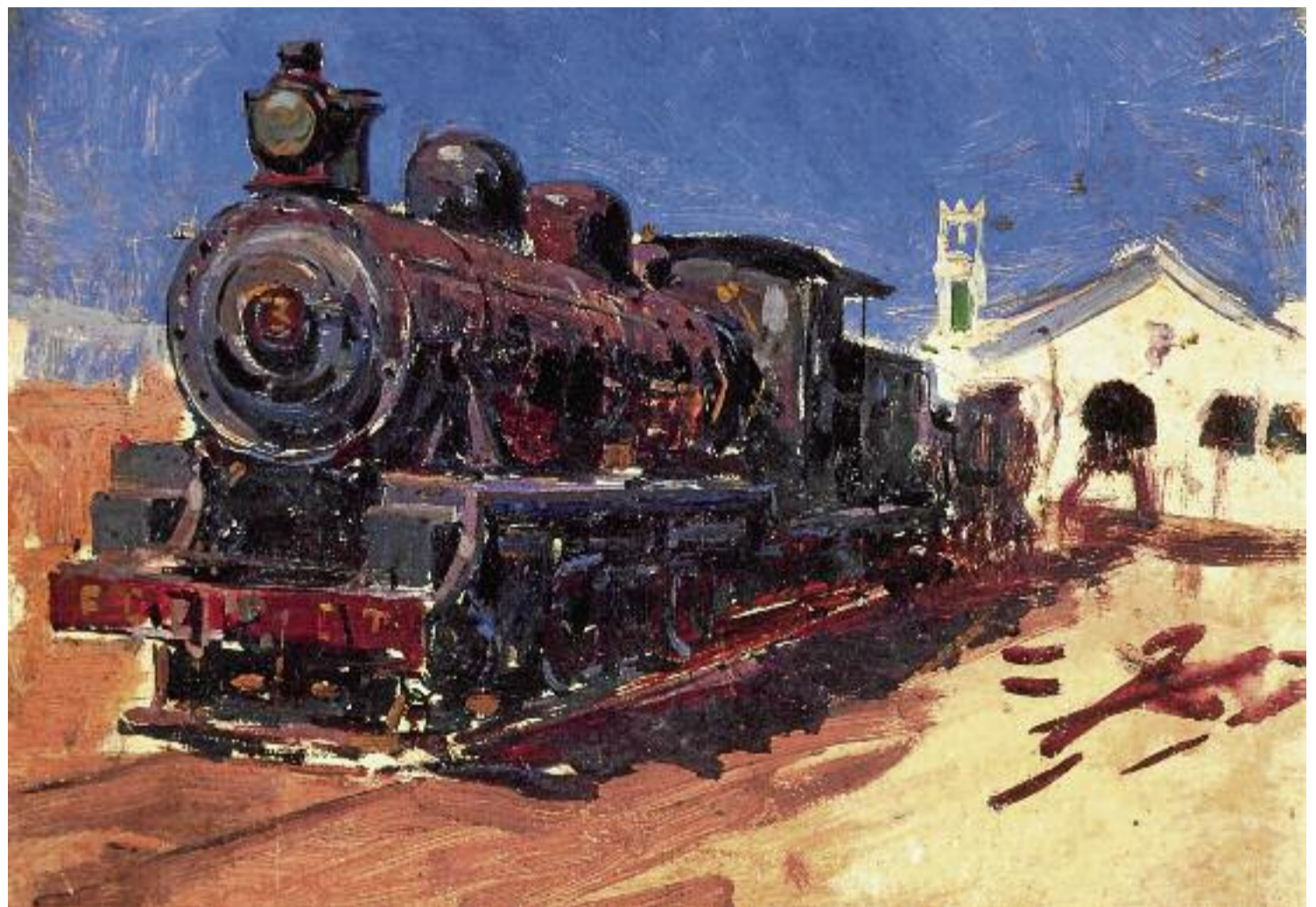
El Protectorado francés en Marruecos llegó a tener 1786 kilómetros de vía férrea, de los que 700 estaban electrificados. La zona española, además de la línea de Tánger a Alcazarquivir que pertenecía al trayecto con destino a Fez, existían otros a Larache (puerto) a la citada Alcazarquivir y Melilla a San Juan de las Minas, con estaciones en Hipódromo, Atalayón, Nador y Segangan, cuya principal misión era facilitar la explotación de los yacimientos de hierro. Por último, existía una conexión ferroviaria de Tetuán, la capital del Protectorado español, con la plaza de Ceuta.

El tren de Tetuán

La línea férrea, aprobada en 1913 por el Ministerio de la Guerra entró en servicio el 18 de Mayo de 1.918 y pertenecía a la *Compañía Española de Colonización*, sociedad constituida en Madrid en 1915, pero que tenía su domicilio en Tetuán. El capital era de un millón y medio de pesetas y su objeto social el transporte de mercancías y pasajeros, hasta que en 1951 se suprimió el tránsito ordinario de estos. A su inauguración oficial el 17 de marzo de 1918 asistió, representando al Rey Alfonso XIII, el Infante Carlos de Borbón que estaba acompañado por el Alto Comisario Gómez Jordana y el Alcalde de Ceuta, Joaquín García de la Torre. Bendijo el Obispo de Gallipoli, Padre Betanzos y fue su primer director Cándido Cerdeira Fernández.

Hasta que en 1927 se libró la última batalla de la llamada campaña de pacificación, en la zona de Beni Aros-Beni Ider, el trayecto desde Ceuta a Tetuán estaba sujeto a peligros constantes. Cada día se montaba un servicio de protección a lo largo de casi toda la línea, a cargo de las guarniciones diseminadas por el camino de cuarenta y un kilómetros, pero aún así, eran frecuentes los ataques.

En un viaje cualquiera en 1925, el tren a vapor salía del Muelle España y, después de recorrer medio kilómetro, quedaba formado en la Estación de Ceuta, situada cerca de las Puertas del Campo y colindante con la zona portuaria. Al convoy accedían numerosos militares y paisanos, entre los que era frecuente encontrar corresponsales de guerra. El tren solía contar con un vagón delante y otro detrás, en los que se emplazaban sendas secciones de ametralladoras con sus sirvientes. Emparedados entre estos, iban los coches de primera, segunda y tercera clase, todos protegidos por soldados de diferentes cuerpos que, constantemente, recomendaban a los viajeros, sin demasiado



Mariano Bertuchi: locomotora del ferrocarril Ceuta-Tetuán con estación al fondo. Óleo sobre cartón liso 22.5x30. Hacia 1920. Colección particular

éxito, que cerraran las ventanillas. En muchas ocasiones, los pasajeros tuvieron que viajar sentados en el suelo para no convertirse en blanco de los francotiradores.

La máquina partía hacia el mar entre nubes de humo y enfilaba una trinchera abierta entre los jardines, para atravesar un túnel existente en la zona que actualmente ocupa en la superficie, el Ambulatorio y el Cuartel de la Policía Nacional. Después se situaba paralela al Mediterráneo y trataba de conservar esta posición hasta el definitivo giro hacia Tetuán. Corriendo paralelo a la carretera, el tren iba silbando a través de túneles que existen todavía, hasta detenerse en la estación de Miramar a 2,9 kilómetros, en el actual barrio de la Almadraba, donde generalmente se subían algunos viajeros. A continua-

ción arrancaba de nuevo dirigiéndose a la frontera hasta que en el Tarajal, la carretera se elevaba para acceder a Castillejos por detrás, mientras que el convoy avanzaba sin perder de vista la playa.

Enseguida, la estación de Castillejos a ocho kilómetros, también situada en la costa, donde se pasaba un breve control de Aduana-Policía, y se activaban, así mismo, las precauciones al adentrarse en terreno que podía considerarse peligroso. Por algo allí, en ese pequeño pueblo, había tenido lugar en enero de 1860, la batalla en la que Prim alcanzó una victoria memorable. En el monte, los blocaos jalonaban el camino y la vía estaba flanqueada de guardias civiles, legionarios, regulares y soldados peninsulares que saludaban continuamente a los pasajeros. Las agresiones se producían al infiltrarse algunos enemigos entre el mar y el tren, con lo que a veces hacían blanco en algún soldado, pero estas agresiones eran cada vez más escasas, ante la gran protección que se desplegaba durante toda la jornada. Por la carretera circulaban igualmente camiones cargados de militares o jinetes de

“ El tren de Tetuán tuvo un claro valor estratégico e incluso aumentó su línea hasta Río Martín, para conectar la capital del Protectorado con el mar, aunque la falta de un puerto hizo poco útil esta ampliación ”

caballería indígena, que se dirigían a sus posiciones. De vez en cuando, venía hacia Ceuta algún convoy cargado de tropas de las *mehal-las, harkas*, incluso arrastrando vagones de literas llenas de legionarios, marroquíes o soldados de línea, heridos en combate, que se dirigían al Hospital militar, para su curación. Muchos de Ben Karrich, donde la artillería rifeña hacía estragos disparando desde Dar Raia.

Allí mismo, en el ahora tranquilo

poblado de Castillejos, resultó herido dos veces el sargento granadino y ceutí de adopción Manuel López Muñoz, que recibió la Laureada por el combate del 15 de Agosto de 1.913. Su figura se hizo popular por las calles de Ceuta, donde vivió muchos años.

Pasada esa estación de Castillejos, el tren circulaba rebasando el promontorio de La Condesa donde estaba instalado un acuartelamiento de La Legión, desde el que se veía pasar el humeante convoy cada día.

Siguiente parada, Dar Riffien a 11,1 kilómetros, donde bajaban y subían numerosos legionarios. Eran soldados de la primera época, con uniformes diferentes y hablando lenguas distintas. Su aspecto era impresionante con barbas, camisas abiertas, tatuajes.... La playa, situada a la espalda de la Estación, presentaba un aspecto idílico y numerosos legionarios se bañaban o pescaban sobre las escasas rocas existentes. Arriba en la loma, la bandera presidía el impresionante acuartelamiento de Dar Riffien.

De allí el tren se deslizaba en un paraje donde aparecía el río Smir, para



La que fue la antigua estación de ferrocarriles de Tetuán durante el protectorado español hoy es el Centro de Arte Moderno de Tetuán, gracias a los trabajos de restauración y rehabilitación



La Estación de Ferrocarril de Ceuta que, tras el paso de tanto tiempo, sigue sin estar restaurada

La muerte y el olvido

desembocar en la siguiente estación llamada Negrón a 13,8 kilómetros, que aún se conserva llena de cigüeñas y razonablemente conservada. Precisamente en el Smir tuvieron lugar sangrientas aguadas, como la que le costó la vida al granadino, segundo teniente José María Fernández de Córdoba que recibió la Laureada. Aquí la parada era breve, sobre todo para recoger algunos paquetes y admitir nuevos viajeros que se acercaban a los vagones con sus billetes en la mano. Los que venían de Ceuta, hartos de tantas escalas y de la carbonilla que lo invadía todo, soñaban con llegar a la ciudad blanca, a Tetuán. El viajero podía observar las almenas de la estación, como las anteriores, llenas de sacos terreros y guarnecida por soldados porque, a veces, la protección fija y las columnas móviles no eran suficientes.

Unos minutos más y la siguiente parada resultaba más larga pero gratificante, porque la escala era en un poblado mayor y, por tanto, podía tomarse un *te moruno* o un refresco. El tren había llegado a RI Rincón, después llamado Medik situado a 24,9 kilómetros. Allí, el trasego era mayor. La actividad se multiplicaba durante los minutos que tardaba en arrancar la extenuada locomotora de nuevo. Las casas blancas iban creando un pueblo, donde existían numerosas cantinas y pequeñas tiendas *-bakal-* con las calles de tierra, muy frecuentadas por un surtido de uniformes de todos los cuerpos, ya que el Rincón era un puesto de aprovisionamiento y descanso para las tropas.

Muy cerca del Rincón, en el combate del Mahara, que tuvo lugar el 3 de Octubre de 1913, perdió la pierna izquierda haciendo alardes de resistencia y arrojo, el capitán León del Real Bienert, mandando

Cuando en 1956 Marruecos obtuvo su independencia, el tren de Tetuán, ya superado por el transporte de carretera, incapaz de modernizarse por el abandono que le impuso la nueva Administración marroquí, dejó de ser eficaz. Se primaba la entrada de mercancías a través de Tánger, el nuevo Gobierno de Mohamed V no instaló una Aduana con Ceuta y, después de languidecer, el 1 de julio de 1958 se produjo el cierre definitivo de la línea. De pronto, las preciosas estaciones de estilo colonial quedaron inservibles y se fueron llenando de familias, tanto en Ceuta como en Marruecos. Solo se conservaron las que algunos

particulares utilizaron. Los túneles se cerraron poco a poco para darles otros usos y los raíles terminaron en manos de chatarreros, igual que los vagones y el restante material ferroviario, de incalculable valor histórico. Lo poco que queda, sigue sin ser expuesto debidamente.

Las dos instalaciones de más envergadura, las estaciones de Ceuta y Tetuán, han corrido suertes distintas. Mientras que el edificio de la ciudad marroquí ha sido restaurado con fondos de la Junta de Andalucía al igual que la *Medina*, la vieja estación de Ceuta, abandonada y medio destruida, corre el peligro de terminar lo mismo que

las viejas locomotoras que escribieron, durante casi cuarenta años, una página de nuestra historia. Menos mal que al menos hay proyectos de restauración, después de casi medio siglo.

Las empresas desaparecieron igualmente con sus objetos sociales. Se disolvieron, pasaron a otras manos o quedaron inactivas, Aguas de Ceuta (Bilbao, 1911), Electras Marroquíes (Madrid, 1914), Compañía Franco-Española de FFCC Tánger-Fez (París, 1916), Cerámica de los Castillejos (Ceuta, 1918), La Valenciana, S.A. (Tetuán, 1928) y tantas otras que se vieron sorprendidas por una descolonización precipitada.

una unidad de tropas indígenas. León del Real llegó a general de brigada y murió en su domicilio de Ceuta el 30 de Abril de 1944, figurando su nombre en una plaza del cuartel de Regulares en esta ciudad.

A partir de aquel pequeño poblado, el tren abandonaba el mar, internándose tierra adentro para alcanzar Tetuán, situada a quince kilómetros de la playa más cercana. Primero era preciso remontar la cuesta que existe aún y atravesar un túnel, después aprovechado por la carretera de circunvalación. Este era el punto más peligroso, pues el convoy subía a escasa velocidad hasta Cudia Taifor y se hacía más vulnerable a los disparos de los *pacos*. La velocidad aumentaba después para cruzar un impresionante llano. Solo una breve parada en Malalién a 38,1 kilómetros, para anunciar a los pasajeros que podían ir preparándose para bajarse en la estación de destino. Hoy la citada estación de Malalién se ha convertido en un restaurante que ha preferido escoger como tema la lámpara de Aladino, en vez de su

auténtico pasado ferroviario.

Allí, en Malalién, tuvo lugar el 25 de septiembre de 1919, un grave incidente que fue considerado una secuela del descalabro que sufrió el ejército español en Cudia Rauda. En efecto en dicha zona de Malalién tenía su base la tercera *mía* -unidad de cien hombres- de la Policía Indígena de Ceuta. Cuando es-

“ Pasada la estación de Castillejos, el tren circulaba rebasando el promontorio de La Condesa donde estaba instalado un acuartelamiento de La Legión

ta patrullaba por Beni Salem fue atacada por tiradores de la zona junto a infiltrados y los áscaris hicieron causa común con los agresores volviendo sus armas contra los oficiales, otros españoles de la unidad y algunos policías veteranos

fieles.

De los noventa y ocho hombres que integraban la *mía* solo llegaron con vida a posiciones seguras un intérprete turco y diez policías. Murieron acibillados el capitán Pérez Solís y los tenientes Delgado y Domingo. El teniente Tapia Ruano y dos soldados fueron hechos prisioneros pero consiguieron evadirse, aunque el citado oficial murió de un infarto poco después de llegar a las posiciones propias.

Fueron días de inseguridad para el tren que debía atravesar muy cerca de esta área y, además, las actividades se prolongaron ya que las fuerzas desplegadas en la zona debieron llevar a cabo una acción de represalia contra Beni Salem, de donde había partido la agresión.

Algún túnel todavía muy vigilado por tropas y, atravesando pantanos, a los que en la guerra del 59-60 se llamó *zona insana*, debido a la gran cantidad de bajas que se produjeron en estos montes por enfermedades, se accedía a la ciudad del *jalifa*, a la villa de los siete barrios y puertas, a la capital de las treinta y seis mezquitas. La estación tetuaní

a cuarenta y un kilómetros de Ceuta y muy cerca de la antigua Alta Comisaría, conserva hoy el mismo estilo de todas las demás instalaciones de este tipo, pero es mucho más grande y mejor dotada, gracias a la ayuda de España. La explanada aparecía frecuentemente llena de material de guerra, pendiente de embarque, heridos, soldados de permiso con caras sonrientes, militares trasladados algo más tristes, enfermeras, sacerdotes... Al llegar el tren, la plaza se animaba y los viajeros corrían para entrar o salir de los vagones.

En esos días de 1925, se habían producido ataques a Cudia Tahar y Ben Karrich, muy cerca de Tetuán y el movimiento de tropas era constante, sobre todo porque la caída de estas posiciones podía poner a la ciudad de nuevo al alcance de la artillería enemiga y amenazar el éxito del desembarco de Alhucemas, que se estaba desarrollando en las playas del Rif, en la zona más cercana a Melilla.

El tren de Tetuán tuvo un claro valor estratégico e incluso aumentó su línea hasta Río Martín, para conectar la capital del Protectorado con el mar, aunque la falta de un puerto hizo poco útil esta ampliación. Incluso se extendió hacia las posiciones que defendían Tetuán y la vía llegó hasta las inmediaciones de Laucién, donde aun puede verse, razonablemente bien conservada, la correspondiente estación.

Aunque el tren fue deficitario tuvo unos años en que produjo beneficios e incluso se prolongó la línea en Ceuta hasta el Muelle de La Puntilla. Sin embargo, en 1937 la situación de la empresa era tan difícil que el Estado español se hizo cargo de la línea. Incluso, en 1940 se incorporaron dos automotores o *autovías* de fabricación alemana.