

Lote: 1778

Online Stamp Auction Spain and Colonies #122

SOBRE (1922ca). Conjunto de ocho sellos sueltos y cuatro cartas, todos inutilizados con matasellos ambulantes destacando TETUAN-CEUTA y NADOR-TISTUTIAN, entre otros. MAGNIFICO E INUSUAL CONJUNTO.



Señor Don
Miguel Dominguez
Jefe Negociado de Correos
Administracion de
Málaga



TETUAN-CEUTA

Málaga

TETUAN: ESTACIÓN DEL FERROCARRIL A CEUTA.

Sra Da



Enriqueta Pérez de Reviriego
San Luis nº 4

Fornellos
(C. Real)





Ferrocarril Ceuta-Tetuán**Historia**

A pesar que la primera propuesta oficial para la construcción del ferrocarril Ceuta - Tetuán se hace pública en 1906, no es hasta cuatro años después, en concreto en 1910, cuando aparece un nuevo artículo en la Gaceta de los Caminos de Hierro (núm. 2.789 del 08/06/1910), firmado por José G. Sobral, que pone de manifiesto la necesidad de construcción del citado ferrocarril. Su autor defiende su construcción alegando motivos similares a los del anterior artículo, destacando principalmente el económico y el colonizador.

Respecto al primero, afirma: «Los cimientos del gran receptor de riqueza y prosperidad para España están en el camino que une á Ceuta con Tetuán; pero no en el camino tal como hoy existe, sino con su línea férrea, que no sólo acortará el tiempo para comunicar las dos mencionadas poblaciones, sino que dará valor á las tierras que en ambos lados de la linea se pongan en explotación [...]. La construcción del puerto proyectado en Ceuta, exige, si ha de servir para algo, si ha de dar rendimiento, que se le ponga en contacto con el interior de Marruecos por una línea férrea.»

Por lo que refiere al segundo argumento, el de la acción colonizadora, se afirma: «La verdadera política de penetración, no sólo en Marruecos, sino en cualquier otro país, es la del ferrocarril , porque es la vía de mínima resistencia para el movimiento de mercancías y hombres, y con éstos el de las ideas civilizadoras, las cuales van espaciándose entre los naturales, que se las asimilan por encontrarlas beneficiosas para la vida. Pueblos que hasta hace muy poco vivían en el olvido y desconocimiento de Europa, como los que están enclavados entre el Araf y golfo Pérsico, costa de Palestina y fronteras de la India, han despertado al sentir la influencia de los caminos de hierro que se han construido en toda esa parte de Asia».

El autor acaba afirmando, «Hace falta, es necesario que Ceuta sea la puerta de entrada en Marruecos para España, y que se piense que esto se conseguirá haciendo cuanto antes el ferrocarril a Tetuán. [...] Un día grande para la política de España en Marruecos, será aquél que al abandonar el vagón del tren en Algeciras, sea para meterse á los pocos minutos, en el de Ceuta para Tetuán.»

Así pues, la realización de dicho ferrocarril iba muy ligada a la construcción del proyectado puerto de Ceuta (cuyas obras empezarían en el año 1909), como nexo de unión entre la Península (y el resto del continente europeo) con Marruecos y África en general.

Compañía Española
ndiciones de dicha
pues la empresa
to, concediéndole la
an solo cinco años
esivos de diez. Las

, en verano de 1917,
del trozo 5º, de los
en casi totalidad,
mir y el túnel del
a todos los puentes y
en el trozo A se
n y se terminó la
ir los revestimientos
ca de la estación de
deudas á ocupar el
estar ahí hecha la
ius y Torres y cruzar
ción el ferrocarril en

anteras de Kelali y
i capa, especialmente
estaciones de Ceuta,
ados. Del material de
ño pasado en Ceuta

de trabajo, estando
dos las locomotoras y
»

allaba en su apogeo,
irían retrasos en su
adiciones facultativas
os efectuados en el
tieron dichos carriles
le que transcurrió un
ibas dieran el mismo
cargados a Estados
ervir los cargos por

les, se le unieron dos
esalojo de terrenos en
necesaria. Por el otro,
o y marzo de 1917
además de ocasionar
as de la estación de
ar todos estos daños,
de construcción, el

rio, ya que el actual resuelve el problema
ero previniendo un plan de desarrollo y
ferroviario dificultaría tal proyecto por
denciales y crean abundantes industrias,
ás apropiado para la extensión de Tetuán
errocarril actual bajándolo hacia el valle
y apeadero, con amplia zona ferroviaria,
cia el Tanger - Fez. En relación con el
una zona industrial [...]. Finalmente, se
dificultades de aprovisionamiento de
trificación de la linea.

oras ascendía a 41 millones, de los cuales
nes, 14 a movimientos de tierras, 12 a
rial y edificaciones.

istas en el Plan no llegaron a realizarse
rril seguía languideciendo: los ingresos
estes de mano de obra y materiales no
ún resultaba ya tan insostenible que al fin
el 01/07/1958.

onsiderado el proceso de construcción y
il como ejemplo del «desatino de la
de la administración pública y la falta e
ón a pesar de los discursos oficiales», con
s militares en la elección del trazado, la
puentes y túneles no previstos en el
el coste presupuestado... Y todo ello en la
ante en la zona española y seguramente
de todas las que se construyeron.

na detallada descripción del trazado del
ótico viaje entre Tetuán y Ceuta: «El
metros, era digno de ser contado. Tetuán,
una blanda ladera del monte Dersa, iba
eparada de la vía por un paseo de
estación también quedaba a la vista, con
al fondo y las casa colgantes de la Luneta,

os de cañaverales y huertas. De no muy
itzan, la tierra que da las naranjas más
da y azúcar. Por un primer paso a nivel se
Martín, y luego la llamada Puerta de la
ria en Malalien, y luego, a la izquierda del
e la brillante linea del mar. La siguiente