

Lote: 1778

Subasta Online Sellos España y Colonias #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 Domínguez
Jefe Negociado de Concesos
Administración de
Ybalaga



TETUAN-CEUTA



TETUAN: ESTACIÓN DEL FERROCARRIL A CEUTA.

Sra Da



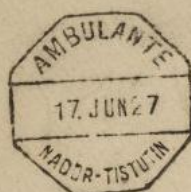
AMB

12 MAY 44

Enriqueta Perez de Reviriego
San Luis nº 4

Zornillosa
(C. Real)





Respecto al Ambulante Nador-Tistutin, éste efectuaba el viaje por la mañana (unos ciento veinte kilómetros), completándolo a Segangan por las tardes. Fueron servidos por los compañeros don Jerónimo Martínez y su cuñado señor Moreno Cortijo, entre otros compañeros cuyo nombre ignoro.



*ambulante -
Nador-Tistutin
actual*

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 línea 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 esparciéndose 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 Aral 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 aquel 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 empezaron 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 de Carreteras de dicha línea, pues la empresa, al concederle la explotación, le otorgó un plazo de cinco años para su ejecución. Los trabajos se iniciaron en verano de 1917, del trozo 5º, de los que en su casi totalidad, se terminó y el túnel del que todos los puentes y en el trozo A se terminó y se terminó la obra los revestimientos de la estación de Ceuta debidas á ocupar el espacio que estaba ocupado por las Torres y cruzar el ferrocarril en

anteras de Kelali y la capa, especialmente las estaciones de Ceuta, y los de Tetuán. Del material de obra pasado en Ceuta

de trabajo, estando los locomotoras y

allaba en su apogeo, sufrían retrasos en su ejecución facultativa de los efectos en el túnel que transcurrido un tiempo dieran el mismo trabajo a Estados Unidos por los encargos por

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

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

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

ristas en el Plan no llegaron a realizarse ril seguía languideciendo: los ingresos otes de mano de obra y materiales no ón resultaba ya tan insostenible que al fin i el 01/07/1958.

onsiderado el proceso de construcción y il como ejemplo del «desatino de la i 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 rriante en la zona española y seguramente de todas las que se construyeron.

na detallada descripción del trazado del ético 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 itizan, la tierra que da las naranjas más la y azúcar. Por un primer paso a nivel se Martín, y luego la llamada Puerta de la ría en Malalien, y luego, a la izquierda del e la brillante línea del mar. La siguiente