

Línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán

La *Línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán*, fue la primera línea férrea internacional española que uniría las ciudades de Ceuta y Tetuán. Fue inaugurada el 17 de marzo de 1918 por el infante D. Carlos de Borbón y S. Alteza el Jalifa Mohammed Mehedi Uld Ben Ismael. El objetivo de este trazado ferroviario fue el de transporte de material bélico y tropas, aunque se extendió al transporte de pasajeros y mercancías, y siempre con la idea de enlazar la línea de Ceuta-Tetuán con la Línea de ferrocarril de Tánger a Fez.¹ La línea se mantuvo operativa hasta el 1 de julio de 1958, dos años después de la Independencia de Marruecos. El auge del transporte por carretera, la finalización de la construcción del puerto de Tánger, el desinterés por parte del nuevo gobierno marroquí, y la dificultad para encontrar repuestos para las máquinas, precipito su clausura por ser económicamente insostenible.²

Índice

Características

Historia

- Construcción
- Parque Móvil
- Estaciones
- Cancelación y abandono
- El tramo Español después del cierre

Recorrido

Véase también

Referencias

Bibliografía

Enlaces externos

Características

La línea Ceuta-Tetuán tenía un trazado total de 41 km desde su inicio en el Puerto de Ceuta hasta Tetuán. El trazado tenía un ancho de vía métrico (1000 mm), 5 túneles, 6 viaductos de hormigón armado, 9 estaciones. La pendiente máxima era de 17 milésimas, el carril empleado era de 32 Kg/m y sus radios de curvatura mínimos eran de 200 metros.

Historia

Construcción

Debido a la falta de comunicaciones y caminos en una zona de economía de subsistencia como era el norte de Marruecos, y a la necesidad de poder transportar mercancías, suministros, material militar y personal civil y militar entre Ceuta y Tetuán, Capital del Protectorado español de Marruecos, y teniendo como antecedente la Línea de ferrocarril Ceuta-Benzú, se decide plantear el proyecto de crear una línea férrea internacional entre las dos ciudades. Esta línea tenía la intención de ser la puerta natural de entrada a África desde Europa, ya que se planeó conectar esta línea a la de Tánger-Fez por Tetuán.³ ⁴

El proyecto es firmado y aprobado por el Ministerio de Guerra en Abril de 1913, comenzándose las obras en mayo de ese mismo año por parte del ministerio de fomento, posteriormente, en febrero de 1916 pasa a ejecutar las obras la Compañía Española de Colonización (CEC), que explotaría la línea hasta 1938.

El trazado de 41 km y 9 estaciones, fue proyectada para tener un ancho de vía internacional para facilitar su conexión con la línea Tánger-Fez, pero debido a la inseguridad en la zona generada por los rebeldes locales de las cabilas (Guerra del Rif), y los retrasos continuos en la llegada de materiales por las carencias originadas por la Primera Guerra Mundial, hicieron que el gobierno decidiese variar tanto el trazado de la línea (acercándola a la costa) como su ancho de vía

Línea Ceuta a Tetuán

Lugar

Ubicación Ceuta (España) y Tetuán (Marruecos)

Área abastecida Anyera y El Hauz

Descripción

Tipo Ferrocarril

Sistema Vía estrecha

Inauguración 17 de marzo de 1918

Clausura 1 de julio de 1958

Inicio Muelle de España (Ceuta)

Fin Tetuán

Características técnicas

Longitud 41,0 km

Vías 1

Estaciones 9

Ancho de vía 1000 mm

Electrificación No

Velocidad 60 km/h

(que paso a ser métrica) para poder darle celeridad al proyecto y terminarlo así lo antes posible, con la promesa de pasarla a ancho de vía internacional cuando la situación internacional lo permitiese, cosa que nunca llegó a producirse.

El 17 de marzo de 1918 el infante D. Carlos de Borbón, en representación de Alfonso XIII, y el Jalifa Mohammed Mehedi Uld Ben Ismael inauguran la línea, que aún tendría que ampliarse hasta el Puerto de Ceuta.⁵ ⁶

El parque móvil que empezó a operar en la línea era estadounidense, 6 locomotoras de la casa Alco, debido a que la industria europea no podía proporcionar por aquel entonces locomotoras por falta de materiales en la posguerra.

El uso que se dió a la línea fue en un principio exclusivamente militar, pero luego se vio que era más rentable que prestase también servicio de pasajeros.

La mala calidad del agua de la zona, sumado a la falta de carbón que hizo que las locomotoras consumiesen leña, esto generó continuas averías, que mandaba las máquinas a cocheras, que lamentablemente eran difíciles de mantener por la falta de repuestos y componentes.

En 1925 se incorporaron al parque 2 locomotoras de vapor de la casa Henschel.

La línea fue deficitaria en un principio hasta los años 20, la década de los 20 a los 30 fue bastante fructífera, pero la falta de inversión, el auge del transporte por carretera propiciado por la pacificación de Marruecos a partir de 1927, y las averías continuas de la maquinaria, originó pérdidas para la concesionaria CEC, lo que hizo que el estado le revocara la concesión y se pusiera al frente de la línea, vital para la zona, pasando entonces a ser parte de Explotación de Ferrocarriles por el Estado a partir de 1938.

Durante la Guerra civil española el servicio sufrió un repunte, aunque con el comienzo de la Segunda guerra mundial volverían a producirse los problemas de acopio de repuestos, suministros y material para el mantenimiento de la línea. Pese a ello en 1940 se clausura la Línea de ferrocarril Nador-Tistutin y parte del material es recuperado para la línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán, como 2 locomotoras MTM.

Años más tarde en 1942 se crea por parte del Ministerio de obras públicas Ferrocarriles de Marruecos sociedad que se encargaría de gestionar los ferrocarriles existentes en el protectorado español. Ya en 1943 se elaboraría el Plan de Ferrocarriles para actualizar las líneas al ancho internacional y su posible electrificación, pero el plan no llegó a ejecutarse, aunque la línea sufrió una inversión con la adquisición de 2 automotores alemanes Christoph & Unmack Aktiengesellschaft (CUA), pero la falta de repuestos obligó a darles de baja en pocos años.

En 1954 el gobierno (Explotación de Ferrocarriles por el Estado) compró 2 automotores MAN SE que vinieron a sustituir las viejas máquinas, estos 2 automotores tan solo prestaron servicio 3 años, hasta la clausura de la línea, prácticamente nuevos, EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado) se hizo cargo de ellos y los destino a la Línea de ferrocarril Madrid-Almorox.⁷

Parque Móvil

A lo largo de su corta historia se utilizaron diferentes locomotoras. Los primeros años fueron 6 locomotoras de vapor Alco estadounidenses que prestarían servicio, ya en precarias condiciones debido a que se construyeron en la posguerra de la Primera Guerra Mundial



Locomotora Alco del Ferrocarril Ceuta-Tetuán hacia 1925

En 1925 se incorporaron 2 locomotoras de vapor Henschel.

máxima	
Propietario	Ministerio de Fomento (España)
Explotación	
Estado	Desmantelado
Líneas	1
Operador	CEC y EFE
[editar datos en Wikidata]	



Apeadero del puerto de Ceuta en lo que hoy sería la carretera de la Puntilla-Playa de Benítez



Locomotora Henschel del ferrocarril Ceuta-Tetuán hacia 1925



Locomotora Alco *Miramar* en Ceuta, año 1920

En 1940 se clausuró la Línea de ferrocarril Batel-Tistutín, aportando 2 locomotoras MTM.

En 1943 se adquieren 2 automotores CUA (Christoph & Unmack Aktiengesellschaft), aunque nunca llegaron a prestar un servicio regular, debido a averías continuas y falta de repuesto repuestos.

Ya en 1954 bajo la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE) se encargaron 2 nuevos automotores a MAN SE. Estas máquinas de 62 plazas, montaban un motor diésel de 170 CV proporcionándoles una velocidad punta de 60 km/h.

Parque de Locomotoras y Automotores

Núm	Nombre	Rodaje	Fabricante	Año de Fab.	Nº de Fab.
1	<i>Ceuta</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57068
2	<i>Miramar</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57069
3	<i>Castillejos</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57070
4	<i>Negrón</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57071
5	<i>Rincón</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57072
6	<i>Malalien</i>	2-3-0	<u>Alco</u>	1916	57073
7	*	0-4-0	<u>Henschel</u>	1925	20492
8	<i>Dar Riffien</i>	0-4-0	<u>Henschel</u>	1925	20493
*	*	0-4-0-T	<u>Henschel</u>	1925	20534
*	*	0-3-0-T	<u>Henschel</u>	1925	20535
FM 101	*	1-3-0 + T	<u>MTM</u>	1916	81
FM 102	*	1-3-0 + T	<u>MTM</u>	1916	81
ACM 1	*	*	<u>CUA</u>	1943	*
ACM 2	*	*	<u>CUA</u>	1943	*
*	*	*	<u>MAN SE</u>	1955	141144
*	*	*	<u>MAN SE</u>	1955	141145

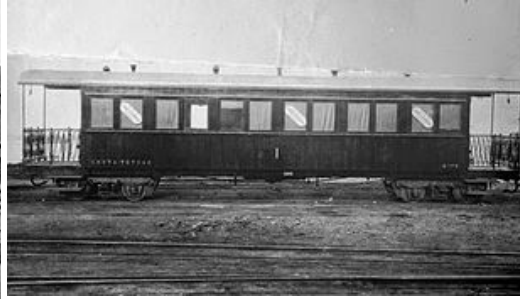
Parque de Vagones

Unidades	Tipo	Año	Fabricante
1	Coche Salón	*	*
12	Coches de 1ª y 2ª clase	*	<u>Carde y Escoriaza (Zaragoza)</u>
2	Coches de 1ª clase Serie A4i	1922	<u>Görlitz</u>
3	Coches de 3ª clase Serie C4i	*	<u>Görlitz</u>
1	Coche correo con 12 plazas	*	*
1	Coche A-8 de 1ª Clase	1929	<u>Hannoversche Waggonfabrik</u>
2	Furgones	*	*
125	Mercancías	*	*

Algunos vagones del Ferrocarril Ceuta-Tetuán.



Coche unificado de 3º Clase del Ferrocarril Ceuta-Tetuán, hacia 1930



Coche unificado de 1º Clase del Ferrocarril Ceuta-Tetuán, hacia 1930



Coche unificado ambulancia del Ferrocarril Ceuta-Tetuán, hacia 1930



Interior coche unificado ambulancia del Ferrocarril Ceuta-Tetuán

- Aranguren Castro, Javier (1992). *Automotores Españoles*. Autor-Editor. ISBN 9788460447535.

Estaciones

Las estaciones del recorrido, fueron ejecutadas por el ingeniero Julio Rodríguez Roda,^{8 9} y que fueron las siguientes:

Estaciones Ceuta-Tetuán

Estación	P.K.
Muelle	0,0
Ceuta	0,5
Miramar	2,9
Castillejos	8,0
Dar Riffien	11,1
Negro	13,8
Rincón del Medik	24,9
Malalién	38,1
Tetuán	24,9



Depósito de locomotoras de la estación de Ceuta, hacia 1927

La estación de Tetuán fue la mayor de todas las construidas, pues se proyectó para ser terminal de la Línea de ferrocarril Tánger-Fez de estilo neomorisco. Actualmente es el Centro de Arte Moderno de Tetuán, ubicada en medio del ensanche modernista de la ciudad. Foto de la Estación de Tetuán (<http://www.panoramio.com/m/photo/71518175>).¹⁰

De mismo estilo, aunque más pequeña era la Estación de tren de Ceuta. En proceso de restauración desde 2007, iba a ser una biblioteca.

El apeadero de Miramar, hoy tapiado, pero bien conservado.¹¹

La estación de Castillejos muy bien conservada.

La estación de Dar Riffien es la que se encuentra estado ruinoso.

La estación de Negro de estilo neoárabe con cuatro torreones, en estado de semiabandono.

La estación de Rincón lamentablemente fue derruida.¹²

Cancelación y abandono

Cuando Marruecos se independiza en 1956, el Estado español siguió con la explotación de la línea, pero debido al poco tráfico que soportaba en favor del transporte por carretera, sumado al poco interés por parte del gobierno marroquí por esta línea, siempre a favor de potenciar la entrada de mercancías por el ya terminado puerto de Tánger, y unos déficits que arrastraba por la falta de inversiones, dejó a este ferrocarril condenado a su clausura en el 1 de julio de 1958 por ser económicamente insostenible.^{13 14}

El tramo Español después del cierre

Desde que en 1958 se clausurara la línea, los terrenos, así como la maquinaria y materiales del ferrocarril -que dependieron de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado desde 1937- han tenido diferentes finales:

El personal fue trasladado a la RENFE.

El 30 de mayo de 1964 EFE se hace cargo de los Automotores MAN y los destina a la Línea de ferrocarril Madrid-Almorox donde se matricularon como EFE 2201 y EFE 2202, cuando se clausuró esta última línea, fueron transferidos a Valmaseda y transformados en furgones, matriculados como DD 9005 y DD 9006. Terminaron desguazados en 1999 en Candas.

La Junta de Obras del Puerto de Ceuta se quedó al cuidado de las instalaciones, de las cocheras y de la estación.

El 2 de enero de 1970, los terrenos que ocupaban las vías y las estaciones pasaron a pertenecer al Ministerio de Defensa.

En 1973, el Ministerio de Hacienda subasta el material móvil que se vende como chatarra, salvándose únicamente la Locomotora Alco nº1 llamada *Ceuta*, gracias a las gestiones del alcalde D. Alfonso Sotelo.

En 1995 se anuncia por primera vez la intención de restaurar la Estación de Tren de Ceuta, proyecto que fue de la mano con la construcción de 442 nuevas viviendas. Finalmente la estación no se rehabilitó.

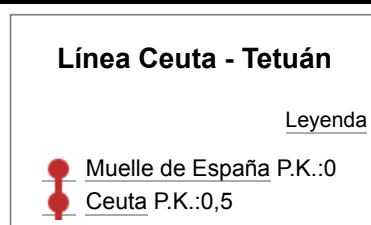
En 1999, el Ministerio de Cultura anunció que dotaría con 200 millones de pesetas a la Ciudad para la restauración de la estación.¹⁵

En 2003, se sacó a concurso el proyecto de rehabilitación, que ganó la empresa madrileña Aranguren & Gallegos SL. Su propuesta fue que se convirtiera en Biblioteca.¹⁶

En 2014, El Ministerio de Defensa sacó a subasta parte de los terrenos que ocupaba el trazado ferroviario.¹⁷

Actualmente continúa vallado el recinto que ocupa la Estación y un cartel en el que se ve el proyecto de rehabilitación después de 7 años desde que comenzaron las obras, por desacuerdos entre ayuntamiento y la empresa adjudicataria. La antigua Locomotora nº1 "Ceuta" está a la espera de que se llegue a un acuerdo para ser restaurada y ser expuesta.^{18 19}

Recorrido



Estación de Tetuán en mayo de 1918



Fachada del apeadero de Dar Riffien en 1920



Apeadero de Dar Riffien con legionarios, 1920



Antigua terminal de la Línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán, en Ceuta y la Locomotora Alco nº1 *Ceuta* en 2008

	Miramar (playa) P.K.:2,9
	Castillejos P.K.:8
	Dar Riffien P.K.:11,1
	Negro P.K.:14
	Rincón del Medik P.K.:25
	Malalien P.K.:38,1
	Tetuán P.K.:41



Horarios línea de Ferrocarril Ceuta-Tetuán de 1927

Véase también

- Línea de ferrocarril Madrid-Almorox
- Historia de los ferrocarriles españoles
- Ceuta
- Tetuán
- Mariano Bertuchi
- Carlos Ovilo Castelo
- Compañía Franco-Española del Ferrocarril de Tánger a Fez
- Protectorado español de Marruecos
- Explotación de Ferrocarriles por el Estado
- Línea de ferrocarril Ceuta-Benzú

Horario de la línea de ferrocarril Ceuta-Tetuán de 1945

Referencias

- ↑ «El Ferrocarril Ceuta a Enlazar con el Tánger-Fez» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1927/12/29/016.html). *ABC*. 29 de diciembre de 1927. «pág. 16 y 17».
- ↑ «El Ferrocarril Ceuta-Tetuán» (http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent%3A0000283016+type%3Apress%2Fpage&name=El+Sol+(Madrid.+1917).+22-12-1923). *Diario El Sol*. 22 de diciembre de 1923. «Año VII.-Núm. 1987, Pág. 1».
- ↑ «Una excursión de Sevilla a Ceuta» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1927/04/14/004.html). 14 de abril de 1927. «Pág.4».
- ↑ «Ferrocarril de Ceuta a Tetuan. Horario y Tarifa» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/blanco.y.negro/1935/02/24/163.html). 24 de febrero de 1935. «Pág.163».
- ↑ «Inauguración Oficial del ferrocarril de Ceuta» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1910/07/23/002.html). 23 de julio de 1910. «Pág. 2».
- ↑ «El viaje del Infante Don Carlos. Inauguración del ferrocarril Ceuta-Tetuán» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1918/05/22/005.html). 22 de mayo de 1918. «Pág. 5».
- ↑ «Viejos trenes del Protectorado español de Marruecos» (http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=1227&cs=hist). 26 de diciembre de 2003.
- ↑ «El ferrocarril Ceuta-Tetuán» (http://hemerotecadigital.bne.es/iss ue.vm?id=0001957764&page=13&search=Julio+Rodr%C3%ADguez+Roda&lang=es). *La Construcción Moderna. Revista quincenal ilustrada*. 15 de septiembre de 1917. «Pág.13».
- ↑ García López & Bellido Gant. Universidad de Granada, Ana & María Luisa (Diciembre de 2014). «EL CAMT. CENTRO DE ARTE MODERNO DE TETUÁN» (https://web.archive.org/web/20160225035611/http://asociacionartes.com/wp-content/uploads/2016/02/libro_entregranadaytetuan.pdf). *Entre Granada y Tetuán. Artesanía, Diseño y arte contemporáneo*. Archivado desde el original (http://asociacionartes.com/wp-content/uploads/2016/02/libro_entregranadaytetuan.pdf) el 25 de febrero de 2016. «Pág.111».
- ↑ Junta de Andalucía, andaluciatucultura (22 de noviembre de 2013). «Se inaugura en Tetuán el Centro de Arte Moderno» (http://www.juntadeandalucia.es/cultura/redportales/comunidadprofesional/se-inaugura-en-tetuan-el-centro-de-arte-moderno).
- ↑ «Antigua Estación de Miramar» (http://web.ceuta.es:8080/patrimoniocultural/edificios/controlador?cmd=get-ficha&id=93).
- ↑ «Historia del Rincón de M'diq» (http://www.turismomarruecos.net/que-ver/rincon-del-m-diq.html).
- ↑ Caballero, Leopoldo (16 de julio de 1958). «Pequeña historia de un gran tren» (http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/sevilla/abc.sevilla/1958/07/16/005.html). «Pág.5».
- ↑ «Ley de 26 de diciembre de 1958 por la que se concede un crédito extraordinario de 598.768,08 pesetas a Obligaciones a extinguir, con destino a satisfacer socorros reglamentarios a 146 Agentes del Ferrocarril de Ceuta a Tetuán que han cesado en sus destinos en cumplimiento del Decreto de 6 de abril de 1957.» (https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/311/A11897-11897.pdf). *Boletín Oficial del Estado núm. 311*. 29 de diciembre de 1958. «Pág.11897».
- ↑ «Rehabilitación de Edificio de la Antigua Estación de Ferrocarril Ceuta-Tetuán para Biblioteca Pública, Fase I» (http://www.fomento.gob.es/mfom.cultural.web/detalleProyecto.aspx?e=01314). 4 de diciembre de 2007.
- ↑ «Modelo de proyecto de Rehabilitación de la Antigua Estación de Ferrocarril Ceuta-Tetuán» (http://www.arangurenallegos.com/a g/portfolio_page/ceuta-library/). Diciembre de 2007.
- ↑ «Defensa subasta una parcela del antiguo ferrocarril» (http://elfarodigital.es/ceuta/fomento/143679-defensa-subasta-una-parcela-del-antiguo-ferrocarril.html). 10 de abril de 2014.
- ↑ «La Ciudad negocia el reinicio de las obras en la Estación de Ferrocarril con Dragados» (http://elfarodigital.es/ceuta/politica/176489-la-ciudad-negocia-el-reinicio-de-las-obras-en-la-estacion-de-ferrocarril-con-dragados.html). 18 de diciembre de 2015.
- ↑ «No hay acuerdo todavía sobre las obras de la antigua Estación» (http://elfarodigital.es/ceuta/politica/179026-no-hay-acuerdo-todavia-sobre-las-obras-de-la-antigua-estacion.html). 2 de febrero de 2016.

Bibliografía

- Aranguren Castro, Javier (1992). *Automotores Españoles*. Autor-Editor. ISBN 9788460447535.
- Vidal Pérez, José Manuel (2004). *Los ferrocarriles en los Protectorados y Colonias españolas en Africa. Marruecos, Guinea Ecuatorial e Ifni. El cruce del Estrecho de Gibraltar*. Lluís Prieto Editor. ISBN 9788493093099.
- García López & Bellido Gant, Ana & María Luisa (2014). «El CAMT. Centro de arte moderno de Tetuán». *Entre Granada y Tetuán. Artesanía, diseño y arte contemporáneo*. ATRIO. p. 111. ISBN 978-84-15275-35-0.

Enlaces externos

- Revista de Tropas Coloniales. Marzo de 1927 – Epoca II - Año tercero ([http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent%3A0003621655+type%3Apress%2Fpage&name=%3%81frica+\(Madrid\).+1-3-1927](http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=parent%3A0003621655+type%3Apress%2Fpage&name=%3%81frica+(Madrid).+1-3-1927))
- Propósito de la Revista tropas Coloniales. Ceuta - Enero de 1924 (<http://hemerotecadigital.bne.es/pdf.raw?query=id:0004278730&lang=es&log=00000000-00000-00001/>)
- Anuario. Guía Oficial de Ceuta de 1934 (<http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0005258712&page=116&search=benzu+puerto+Ceuta&lang=es>)
- Las imágenes del Archivo Fotográfico del Museo: Estación del Ferrocarril de Ceuta (1918) (<http://www.museodelferrocarril.org/comunicacion/archivo/BOLETIN65.pdf>)
- Video de la línea Madrid-Almorox donde se pueden ver los automotores MAN de la línea Ceuta-Tetuán (<https://m.youtube.com/watch?v=CO2godb9le4>)
- Patrimonio Cultural de Ceuta: Antigua estación del ferrocarril (<http://web.ceuta.es:8080/patrimoniocultural/edificios/controlador?cmd=get-ficha&id=88>)
- Sección de Marruecos.- Concurso para el arriendo de la explotación del ferrocarril de Ceuta a Tetuán. Ministerio de Estado. Gaceta de Madrid núm. 299, de 26/10/1923, páginas 352 a 354. (<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/299/A00352-00354.pdf>)
- Dirección general de Obras públicas.- Servicio Central de Puertos y Faros.- Sección de Puertos.- Aprobando el proyecto de enlace provisional del ferrocarril de Ceuta a Tetuán con el dique muelle Norte del puerto de Ceuta, y autorizando a la Junta de Obras del referido puerto a realizar aquéllas por el sistema de administración. Ministerio de Fomento. Gaceta de Madrid núm. 346, de 12/12/1919, página 1191. (<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1919/346/A01191-01191.pdf>)
- Real orden relativa a la segregación de terrenos que hubieran de entregarse al Sr. Rius y Torres en virtud de concesión que se le otorgó por Real decreto de 2 de junio de 1911, indispensables para emplazar la estación del ferrocarril de Ceuta a Tetuán. Ministerio de Fomento .Gaceta de Madrid núm. 119, de 29/04/1914, páginas 234 a 235. (<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1914/119/A00234-00235.pdf>)
- Real orden disponiendo que los vapores de la Compañía Trasmediterránea que hacen el servicio de Algeciras-Ceuta, salgan de Algeciras a las quince horas treinta minutos y de Ceuta a las diez horas treinta minutos, y que este servicio empiece a funcionar el día 16 del mes actual. Ministerio de Marina.Gaceta de Madrid núm. 130, de 09/05/1924, página 744. (<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/130/A00744-00744.pdf>)
- Sacyr transforma la antigua estación de tren de Tetuán en un centro de arte (<http://www.europapress.es/economia/noticia-economia-em-presas-sacyr-transforma-antigua-estacion-tren-tetuan-marruecos-centro-arte-20131129103750.html>)
- Cultura propone eliminar la sala de exposiciones de la estación de ferrocarril (<http://elfarodigital.es/ceuta/cultura/118916-cultura-propone-eliminar-la-sala-de-exposiciones-de-la-estacion-de-ferrocarril.html>)
- La estación de trenes de Tetuán en el protectorado español renace como museo (<http://agencias.abc.es/agencias/noticia.asp?noticia=1537141>)
- Imágenes históricas de la línea (<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=60111&sid=6677346e1dd473db8224235b11ff333c&start=20>)
- Datos técnicos y fotos de la línea (<http://www.spanishrailway.com/2012/03/23/ferrocarril-de-ceuta-a-tetuan-protectorado-occidental-de-marruecos/>)
- Fotos de los automotores MAN (<http://gustavovieites.cmact.com/materialrodante.html>)
- Fotos de la línea (<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=60111&start=20>)
- Fotos de la línea II (<http://www.forotrenes.com/foro/viewtopic.php?f=9&t=60111&sid=889187ff1bb6ea539084509ddb32c436>)
- History of rail transport in Morocco (<http://en.academic.ru/dic.nsf/enwiki/11525624>)

Obtenido de «https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Línea_de_ferrocarril_Ceuta-Tetuán&oldid=107260648»

Esta página se editó por última vez el 24 abr 2018 a las 17:59.

El texto está disponible bajo la [Licencia Creative Commons Atribución Compartir Igual 3.0](#); pueden aplicarse cláusulas adicionales. Al usar este sitio, usted acepta nuestros [términos de uso](#) y nuestra [política de privacidad](#).

Wikipedia® es una marca registrada de la [Fundación Wikimedia, Inc.](#), una organización sin ánimo de lucro.