



**JOSE MANUEL JURADO ALMONTE**, es natural de Lepe (Huelva). Cursó estudios de Geografía e Historia, dentro de la especialidad de Geografía, en la Universidad de Sevilla, donde se licenció en 1987, después de efectuar su Diplomatura (1982-1985) en el Colegio Universitario de La Rábida.

En 1996 alcanza el grado de Doctor en Geografía por esta misma Universidad, defendiendo la Tesis Doctoral «Medios de comunicación sociales y territorio en Andalucía y España».

Con anterioridad, ha sido Becario de Formación del Personal Investigador de la Junta de Andalucía (1989-91), Becario de Investigación del Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Urbanismo (1988-89) y Becario del Instituto de Desarrollo Regional (1992-93).

En 1991 es contratado como Profesor Asociado de Análisis Geográfico Regional; actividad que todavía ejerce en el Departamento de Geografía e Historia de la ahora Universidad de Huelva.

Entre su bagaje investigador, además de la referida Tesis, destaca su colaboración en la enciclopedia «Geografía de Andalucía» y la coordinación de la obra «Los Pueblos de Huelva». Por otra parte, ha realizado unas 45 publicaciones de carácter geográfico entre comunicaciones a Congresos, artículos en revistas científicas y capítulos de libros. Su formación se afianza con la asistencia y participación a distintos cursos, seminarios y congresos, de los que ha obtenido unos 50 diplomas.

Su relación y compromiso con el ferrocarril arranca desde 1988 con la obtención de una beca para investigar el ferrocarril Zafra-Huelva. Desde entonces, este tema ha sido varias veces actualizado, habiéndose divulgado su problemática a través de artículos en diarios y en la revista «Huelva en su Historia».



**ANTONIO PEREJIL DELAY** es un nervense entregado a la tarea autodidacta de investigar las raíces de su pueblo y comarca. Desde niño descubre las entrañas cobrizas de su tierra y el duro trabajo de la mina que, con los años, ha intentado recoger en sus escritos.

Su vocación literaria se plasma muy pronto en la poesía. Fruto de la misma, y con el apoyo de otros compañeros comprometidos, funda la revista «8ª Galería», de la que salieron trece números entre 1977 y 1979.

A la vez, sus inquietudes históricas se incrementan, combinando las dotes poéticas con agrídulces crónicas de nuestras minas onubenses. Su labor investigadora se vio reflejada en la publicación de dos pequeños libros que pueden ser antesala de nuevos ensayos de mayor profundidad. «Ferrocarriles mineros de la provincia de Huelva» y «Catálogo de poblaciones mineras fallecidas en la

provincia de Huelva» se editan en 1995 con el apoyo, una vez más, de la Asociación de Amigos del Ferrocarril «Cuenca Minera de Riotinto».

Tiene otros trabajos inéditos relacionados con la minería, como «Peña de Hierro, una página olvidada de la minería onubense», «El ferrocarril de Aznalcóllar», «Romancero del Río Tinto», «Crónicas de soledad desde un pueblo desaparecido» y «Ensayo de Historia para un pueblo muerto».

En aras a una mayor divulgación de estos temas, ha colaborado, con la firma de algunos artículos, en la revista Nervae y en diarios provinciales y nacionales.

Además de escribir, desde 1979, vive de la mina, trabajando como operario de las Minas de Aznalcóllar. A pesar de residir en Gerena (Sevilla) siempre intenta participar de lleno en el panorama social y cultural de la Cuenca Minera de Riotinto.

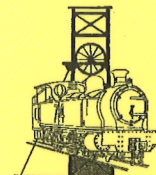


# HISTORIA Y ACTUALIDAD DEL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE  
ANTONIO PEREJIL DELAY



MONOGRAFIA GARRATT



ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL  
"CUENCA MINERA DE RÍO TINTO"  
NERVA (HUELVA).

**HISTORIA Y ACTUALIDAD  
DEL FERROCARRIL  
ZAFRA-HUELVA**

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE  
ANTONIO PEREJIL DELAY

ISBN 84-923381-0-5

Autores: José Manuel Jurado Almonte y Antonio Perejil Delay.

© y edición: Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto".

San Juan del Puerto - 1997.

EDITA: Asociación de Amigos del FFCC "Cuenca Minera de Río Tinto" de Nerva (HUELVA).

COORDINACION: Luis Pérez Dorado y José Manuel Jurado Almonte

PORTADA: "Estación de Huelva-Odiel, conocida popularmente como de Zafra, en 1925. Andén de embarque. Cesión, Museo Nacional del FFCC (MADRID)

FOTOGRAFÍAS: Museo Nacional del FFCC (MADRID), Antonio Perejil Delay, Isabel Naylor Moreno.

PLANOS: Colección César Mohedas Cesión: Pedro Pintado Quintana y José Manuel Sesenia Molina. Redibujado: Pedro Cobrero Menacho.

FOTOCOMPOSICIÓN E IMPRESIÓN: Imprenta Beltrán, S. L.

DEPÓSITO LEGAL: H-59/97

ENTIDADES PATROCINADORAS Y COLABORADORAS:



- Excma. Diputación Provincial,  
Servicio de Publicaciones.



- Colegio Oficial de la Ingeniería Técnica  
Minera y Facultativos y Peritos de Minas de Huelva.



- Excmo. Ayuntamiento de Huelva,  
Concejalía de Cultura.



- Delegación Provincial de la Consejería de  
Cultura de la Junta de Andalucía.



- Museo del Ferrocarril  
Madrid.



- Consejería de Cultura. Editorial Regional Extremeña.  
Junta de Extremadura.

## ÍNDICE

PRESENTACIÓN .....	7
PRÓLOGO .....	9

### HISTORIA Y CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES DEL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA (Antonio Perejil Delay).

1. LOS ORÍGENES HISTÓRICOS .....	15
2. PERFIL BIOGRÁFICO DE SUNDHEIM. ....	17
3. EL TRAZADO FERROVIARIO. ....	27
4. LA VARIANTE DE PEGUERILLAS. ....	28
5. INFRAESTRUCTURA TÉCNICA: .....	29
5.1. El carril. ....	29
5.2. Los túneles. ....	30
5.3. Los puentes. ....	46
6. EQUIPAMIENTO TÉCNICO: .....	46
6.1. Las estaciones y edificios complementarios. ....	46
6.2. Los depósitos de agua. ....	57
6.3. El parque de locomotoras. ....	61
7. LOS RAMALES DE VÍA ESTRECHA. ....	71
8. LOS TRÁFICOS: .....	71
8.1. El tráfico de viajeros. ....	71
8.2. El transporte de mercancías. ....	72
9. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES. ....	72

### LA LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA: UN EJEMPLO DE PRECARIEDAD Y ABANDONO EN LA POLÍTICA FERROVIARIA (José Manuel Jurado Almonte).

1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y CONTENIDOS. ....	79
2. ANCESTRALES PROBLEMAS DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBEN- SE Y POLÍTICAS DE ACTUACIÓN. ....	81
3. ORIGEN, ENCUADRE GEOGRÁFICO Y COMPETENCIA CARRETERA- FERROCARRIL. ....	86
4. CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES. ....	98
5. LOS TRÁFICOS ACTUALES. ....	112
5.1. El tráfico de mercancías. ....	112
5.2. El tráfico de viajeros. ....	115
6. BALANCE ECONÓMICO Y SOCIAL. ....	119
7. PROBLEMÁTICA GENERAL Y ESTADO DE OPINIÓN. ....	121
8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN. ....	129
9. CONCLUSIONES. ....	137
10. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA. ....	142
142ANEXO GRÁFICO. ....	145

## PRESENTACIÓN

La Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto", tiene un objetivo claro de defensa del Patrimonio Ferroviario de la Provincia de Huelva, como queda recogido en sus Estatutos, pero si defendemos su futuro nos es necesario conocer su pasado y presente, parte de nuestro trabajo va encaminado a ello.

Con gran satisfacción editamos este nuevo libro, que sigue la senda que abrieron "*Ferrocarriles Mineros de la Provincia de Huelva*", y "*Catálogo de Poblaciones Mineras Fallecidas en la Provincia de Huelva*". En aquel primer trabajo sobre el Ferrocarril Onubense se trató el Ferrocarril "Huelva-Zafra", de manera diferente al resto de los ferrocarriles mineros, ahora con esta edición se ponen a la luz numerosos datos, planos, fotografías, etc., que nos reafirman aún más en la importancia que tuvo, tiene y tendrá esta bellísima línea como enlace sur de la Ruta de la Plata.

Deseamos dar las gracias al Dr. D. Miguel Muñoz Rubio, del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Autónoma de Madrid, por su apoyo incondicional a esta Asociación aún desde la lejanía de la capital de España, a nuestro compañero D. Antonio Perejil Delay por el enriquecimiento e investigación sobre el Ferrocarril en la provincia, y al Dr. D. José Manuel Jurado Almonte, del Departamento de Geografía E Historia de la Universidad de Huelva, por aprovechar cuantas oportunidades se le presentan para reivindicar el mantenimiento del Ferrocarril.

Igualmente es nuestro deseo agradecerle a las entidades patrocinadoras y colaboradoras en la presente edición, tanto físicas como jurídicas, y sus estimables aportaciones, sin las cuales no sería posible la misma.

Como dijo Mohandas K. Gandhi "*La alegría está en la lucha, en el esfuerzo, en el sufrimiento que supone la lucha y no en la victoria misma*".

Nerva, Noviembre de 1996

MANUEL CARRIZO VAZQUEZ  
Presidente Asociación.

## PRÓLOGO

Se me ha pedido que prologue el libro que el lector tiene en sus manos, y, con la brevedad conveniente de estos casos, se debe comenzar por señalar que la obra se constituye, en realidad, de dos ensayos diferentes cuyo punto común reside en recuperar la importancia de la línea ferroviaria onubense Zafra-Huelva.

Bajo el título «Historia y actualidad del F.C. Zafra-Huelva», Antonio Perejil nos narra, atendiendo a sus aspectos más significativos, la historia de esta línea ferroviaria. Así, se nos introduce en ella a través de una detallada descripción de su morfología, subrayando sus principales instalaciones de vía, depósitos de aguas, túneles, puentes, estaciones y edificios. Esta metodología, que significa en sí una recuperación del patrimonio histórico, se continúa con una significada reconstrucción de la nómina del material rodante que circuló por la línea.

Aún con el importante aporte que significa este aspecto, el texto de Perejil va más allá, ya que nos permite comprender cómo se introdujo la provincia de Huelva en la industrialización mediante el ferrocarril. Si este medio sirvió, en general, para canalizar una tendencia previa hacia un proceso modernizador de la economía española entre mediados del siglo XIX y mediados del actual, en el caso que nos ocupa su importancia fue mayor. La línea Zafra-Huelva permitirá el desarrollo de una de las actividades mineras más importantes y singulares de España, alcanzando tal complejidad que, gracias a que articuló al resto de las líneas mineras, podemos reconocer el «tejido ferroviario-minero» de mayor entidad en nuestro país. Si la industria onubense gravitó durante muchos años sobre la producción minera y, como derivación, fue capaz de transformar la actividad económica de la provincia, el ferrocarril también aportó una nueva articulación del territorio, generando nuevas relaciones y comportamientos sociales, alcanzando, en suma, una innegable presencia en la historia de Huelva.

El profesor José Manuel Jurado Almonte, con el texto, «La línea férrea Zafra-Huelva: Un ejemplo de precariedad y abandono en la política ferroviaria», da un salto directo hacia el presente. Aunque aparezca sugerido, se deduce que el ferrocarril Zafra-Huelva, y por extensión los ferrocarriles onubenses, no comportan en la actualidad la misma importancia estratégica de antaño. Es decir, la consolidación desde los años sesenta del automóvil, como un medio de transporte, con ventajas indiscutibles desde criterios de mercado, y la crisis de la minería onubense conllevaron el cierre de la mayor parte de las líneas mineras y condujeron, por tanto, al ferrocarril a una posición marginal.

Estos hechos se acompañaron, según los datos que se aportan, con una significativa reducción de las inversiones y de los servicios. En realidad, el caso de esta línea no deja de expresar una situación genérica del ferrocarril a partir de los años sesenta: la sustitución de criterios universales por criterios selectivos, que convierten el mantenimiento de aquellas líneas ferroviarias con significativas cuotas de mercado en su acción principal. Pues bien, el problema no termina aquí, más bien comienza, puesto que, como bien nos plantea el profesor Jurado, el tren es un bien social de interés público. Razón por la cual se deben buscar soluciones razonables para su recuperación cuando nos encontremos en situaciones como éstas, preservando, en cualquier caso, criterios de solidaridad con las regiones menos favorecidas económicamente, los cuales deben impedir, ante todo, el desmantelamiento de infraestructuras si éstas implican una pérdida de la propia renta regional.

A partir de este momento, el esfuerzo debe continuar para recuperar, precisamente en los casos más marginales, la importancia de un medio de transporte que aún conserva, en todo caso, ventajas sociales que deben ser reconocidas e integradas en las prácticas políticas. Ahora bien, como el paso del tiempo es irreversible, y no resulta posible reproducir situaciones anteriores, la mejor defensa del ferrocarril es aquella que proponga su adaptación a la nueva realidad. El esfuerzo debe comenzar por una toma de conciencia de estos he-

chos, para lo que resulta imprescindible trabajos como el presente. Es en este sentido donde el presente libro adquiere su mayor aportación, ya que nos permite a todos, y muy especialmente a los onubenses, reconocer la aportación histórica de la línea Zafra-Huelva y su problemática situación actual para, finalmente, generar un compromiso real con ella para el futuro.

### **Miguel Muñoz Rubio**

Doctor en Historia  
Dpto. de Historia Contemporánea  
Universidad Autónoma de Madrid

**HISTORIA Y CARACTERÍSTICAS  
ESTRUCTURALES DEL FERROCARRIL  
ZAFRA-HUELVA**

**ANTONIO PEREJIL DELAY**

Técnico de Minas.  
Minas de Aznalcóllar.

## 1.- LOS ORÍGENES HISTÓRICOS

Los orígenes del ferrocarril Zafra-Huelva se remontan a 1870, cuando por la Ley de 2 de Julio, el Gobierno otorgó en pública subasta y a perpetuidad la futura línea férrea. Además, concedía como incentivo una subvención de 60.000 pesetas por cada kilómetro construido. A pesar de esta relativa facilidad para acometer las obras, la citada concesión caduca, dado que no surgen hombres de negocios dispuestos a aportar el capital necesario. Finalmente, al respaldo de la nueva Ley y Plan de Ferrocarriles de Noviembre de 1877, y según una Real Orden de 4 de Junio de 1878, se otorga la concesión provisional de la línea a la sociedad Sundheim & Doetch en unas condiciones económicas más favorables. Se suprime el carácter perpetuo de su propiedad, aunque se compensa con mayores subvenciones estatales.

Compatibilizando sus esfuerzos en la línea Sevilla-Huelva, Guillermo Sundheim se vuelca desde 1878 en una nueva aventura y riesgo: la construcción del ferrocarril Zafra-Huelva. Su proyecto inicial contemplaba enlazar Zafra con el ferrocarril minero, ya construido, de Minas de Río Tinto. Pero surgieron problemas y rivalidades que hacen que Sundheim se decante por un nuevo trazado más cercano a Portugal. Ello exigió un duro y largo trayecto de 179 Kms. Sundheim le encarga, un año después, la redacción del proyecto al Ingeniero Jefe de Caminos Miguel Muruve. La concesión definitiva del ferrocarril se otorgará por Real Orden, del 20 de Agosto de 1881, resultando favorecida la Compañía con una subvención estatal de 11.054.000 ptas., además de la excención de aduanas para el material rodante.

A partir de este momento comienza una frenética actividad constructiva que en un principio emprende Sundheim por su cuenta a tan sólo un año de haberse inaugurado la línea Sevilla-Huelva. Pero, tres años después, el 25 de Enero de 1884, Sundheim traspasa la propie-

dad de la línea a la recién constituida «**Cía. del Ferrocarril Zafra-Huelva**», con un capital social de 28 millones de ptas., siendo el presidente de la nueva sociedad el influyente político Práxedes Mateos Sagasta. Sundheim seguía trabajando como contratista de las obras. Después de duros trabajos, que atravesaría la Sierra Morena de Huelva, se inauguraría el tramo Valdelamusa-Huelva en 1885 y el de Valdelamusa-Zafra un 1 de enero de 1889.

Aunque el F.C. Zafra-Huelva no fue diseñado como ferrocarril minero, cumplió perfectamente esta función. Su construcción supuso un enorme atractivo para las zonas más deprimidas del Andévalo, ya que un importante número de minas que hasta entonces no contaba con transporte ferroviario podían enlazar sus yacimientos mediante ramales, a la nueva línea. Entre estas minas estaban "El Carpio", "Lomero", "San Telmo", "San Miguel", "La Joya" y "Perrunal". Desde Valdelamusa y El Tamujoso se reembarcaba el mineral hasta el puerto de Huelva.

Teniendo en cuenta que unos años antes de construirse el ferrocarril de Zafra, ya se había tendido las líneas Sevilla-Huelva y Sevilla-Mérida, era lógico pensar, que la potente **compañía «MZA»**, propietaria de ambas líneas, construyera también el tramo de Zafra a Huelva, para hacerse con la hegemonía ferroviaria de todo el Suroeste peninsular. Pero, no fue así. Tuvo que ser el afamado hombre de negocios alemán Guillermo Sundheim, el que pusiera manos a la obra. La «**Compañía del Ferrocarril de Zafra-Huelva**», curiosamente se mantuvo independiente frente a la política de absorción de MZA.

Para Sundheim, lo más esencial de este proyecto consistía en establecer un corredor ferroviario entre las provincias de Huelva y Badajoz de cara, sobre todo, al potencial transporte de minerales y de mercancías. Además, le preocupaba bastante que llegasen las fechas conmemorativas del IV Centenario del Descubrimiento de América y no se hubieran terminado las obras.

Prueba de las enormes expectativas que despertó el ferrocarril de Zafra es que, incluso dos políticos muy afamados de la España del pasado siglo, Práxedes Mateos Sagasta y Antonio Cánovas del Castillo, fueron presidentes durante los primeros años de la citada Compañía ferroviaria. El devenir de esta línea sería decidido por dos

consejos sociales con sede en Madrid y Londres, esta última por la aportación de capitales ingleses. Sundheim ocuparía el cargo de Director - Gerente de la línea férrea Zafra - Huelva.

Desde un principio, los resultados financieros son adversos, debido a la competencia de M.Z.A., pero a duras penas la Compañía ferroviaria se mantiene independiente hasta su nacionalización por parte del Estado en 1941.

## 2.- PERFIL BIOGRÁFICO DE SUNDHEIM

Guillermo Sundheim y Giese nace en la localidad alemana de Giessen un 3 de Julio de 1846. A los 18 años abandona su país de origen y se establece provisionalmente en Sevilla. Unos años más tarde conoce a Justa de la Cueva y Camporredondo, natural de la Palma del Condado, con la que contrae matrimonio en 1886. Fijarán su residencia definitiva en Huelva; primero en la calle Monasterio número 13 y, después, en una mansión que mandó a construir en una hacienda, lindante al suntuoso Hotel Colón. Los cuatro hijos del matrimonio nacerían en la capital onubense; y se llamaban Guillermo, Justa, Fernando-Jorge y Carlos.

Para comprender la verdadera influencia que ejerció Sundheim sobre **la Huelva de finales del siglo XIX** y, más en concreto, sobre los ferrocarriles onubenses de vía ancha, es preciso conocer a fondo las obras de utilidad pública que ejecutó y el desmedido interés que se tomó por llevarlas a buen fin. Al margen de sus cualidades profesionales, también demostró ser una persona muy comprometida con los problemas sociales de su tiempo, según se desprende de las numerosas asociaciones de carácter benéfico y humanitario a las que perteneció y su ardua labor al frente de ellas. Entre las mismas destaca la fundación de una sociedad de pescadores llamada "Atlántica" y la sociedad económica «Amigos del País».

Desde su llegada a España pronto puso a prueba su gran talento de negocios, asociándose con **Enrique Doetsch**, uno de los banqueros internacionales más afamados de la época y copropietario de las famosas minas de Riotinto, junto a Taylor y Quentell, a partir de 1873. De esa notable relación financiera nació la **compañía Sundheim &**

**Doetsch**, la cual construyó el Hotel Colón, explotó algunas minas de la provincia y construyó los ferrocarriles Sevilla-Huelva (1878-1880) y Zafra- Huelva (1881-1889).

El 31 de diciembre de 1875 la sociedad Sundheim & Doetsch comprará los derechos de concesión de la futura línea Sevilla-Huelva a Carlos Lamiable a quien pertenecía desde 1869. El ferrocarril Sevilla-Huelva se construye mediante un convenio, firmado el 13 de octubre, de 1877 entre esta sociedad y la compañía ferroviaria MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) que con anterioridad, ya había construido la línea Madrid-Sevilla. En dicho acuerdo MZA compra los derechos y delega la construcción de la línea a la primera sociedad.

Sundheim encontró algunos periodos de ocio a su agitada actividad en un chalet en las arenas de una playa virgen. Ello hará descubrir **Punta Umbría** al resto de la potente burguesía extranjera, convirtiéndola en una ciudad balnearia y erigiéndola en un núcleo moderno y próspero.

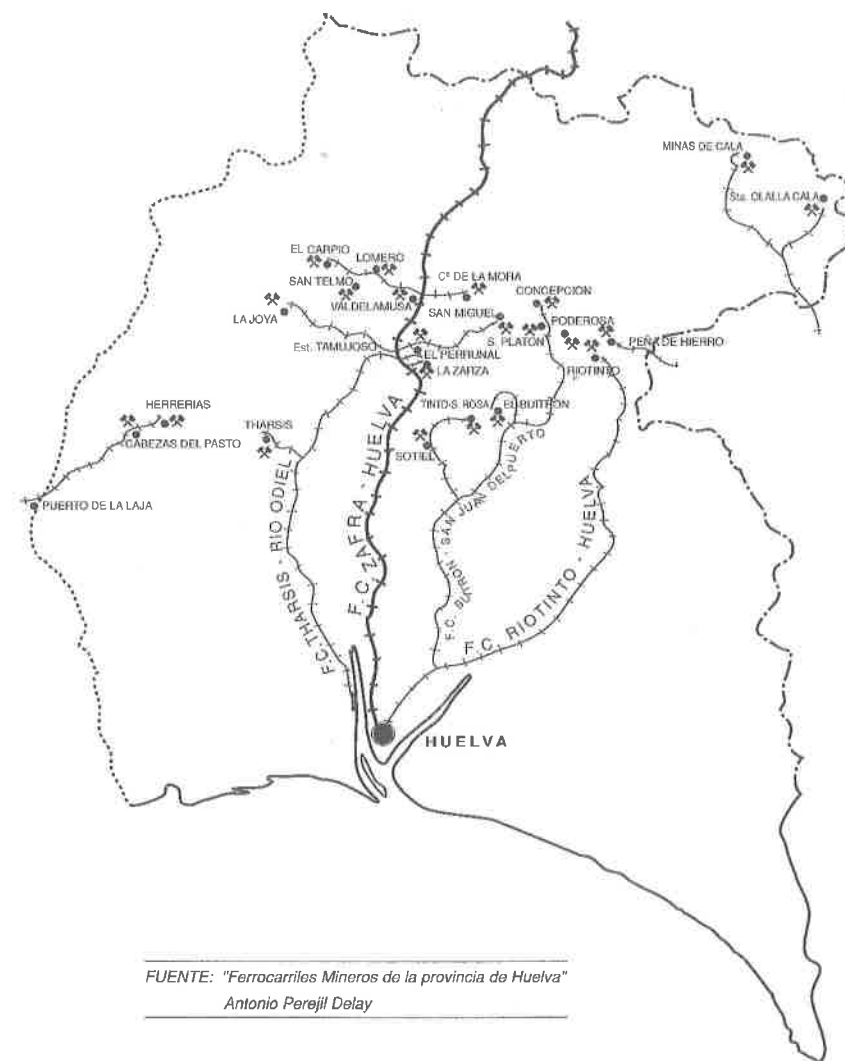
Sundheim fue capaz de salvar a la capital onubense del aislamiento socioeconómico en que se encontraba. Además, gran parte de su actividad en Huelva coincidió también con la intensa labor emprendida por la RTCL, compañía que explotaba las Minas de Riotinto. Esta entidad contribuyó también de forma decisiva a la prosperidad de Huelva y se encargó, junto con Sundheim, de modificar su imagen de provincia pobre.

Junto a su inseparable amigo y socio Doetsch serán los representantes de la Compañía de Riotinto en España y Portugal. Ambos introdujeron en Huelva la minería del manganeso que luego se lo suministraban a la misma RTCL, junto con la sal marina, como productos básicos de un método de obtención de cobre que había patentado Doetsch, obteniendo de este modo suculentos beneficios. También se encargó del abastecimiento en las minas de Riotinto.

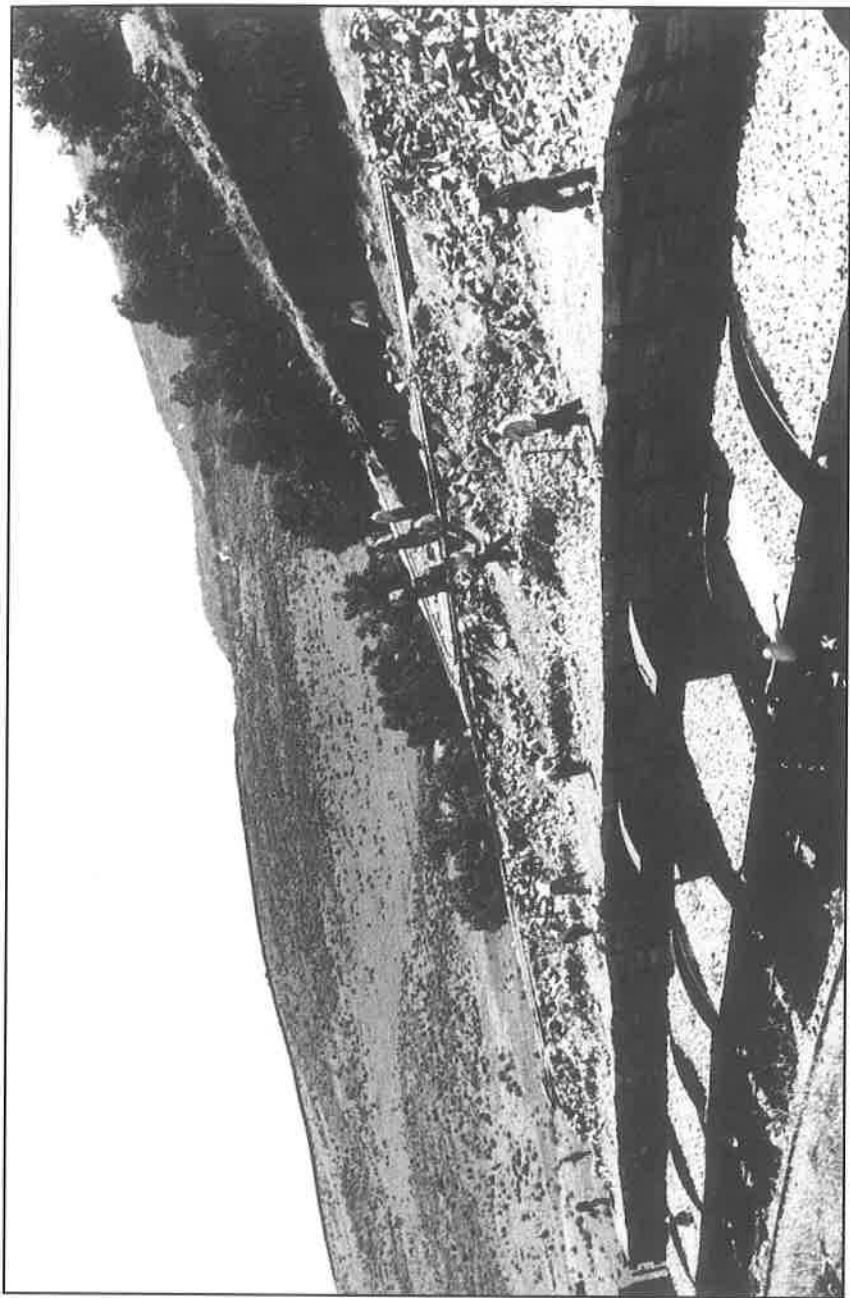
Sundheim soñó en convertir Huelva en el "Potosí" español, con motivo de los actos del IV Centenario del Descubrimiento de América.

Fue el prototipo de hombre incansable, inagotable e inquieto que no se rendiría ante las adversidades. Esa abnegación y entusiasmo por todo lo que se proponía hacer, hizo que los onubenses le nombraran **Hijo Adoptivo de Huelva** el 13 de octubre de 1879, un día

## FERROCARRILES MINEROS DE LA PROVINCIA DE HUELVA



FUENTE: "Ferrocarriles Mineros de la provincia de Huelva"  
Antonio Perejil Delay



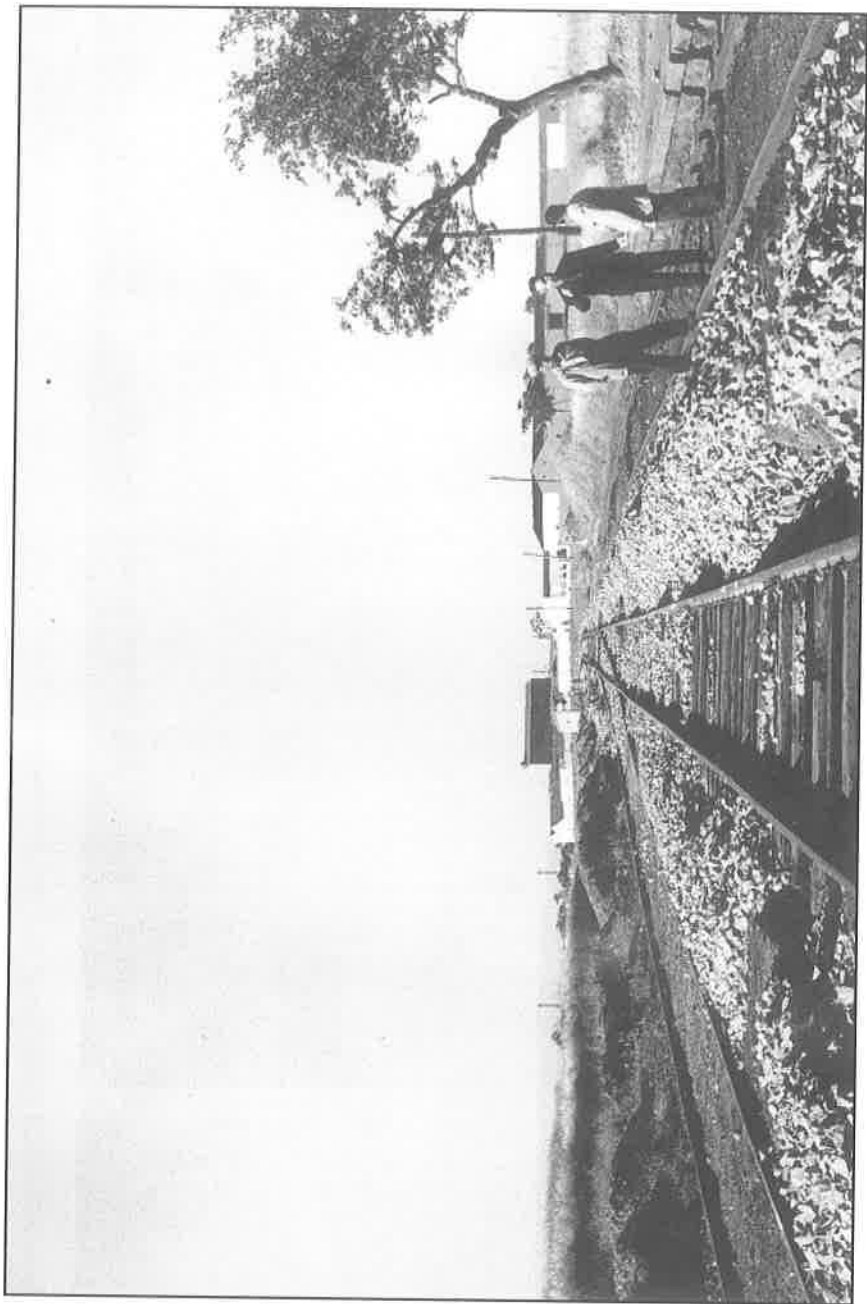
*Antigua cantera de extracción de balasto siltceo para la renovación de los carriles.  
P. K. 64 (Cumbres Mayores).*

*Archivo Vicente Garrido*



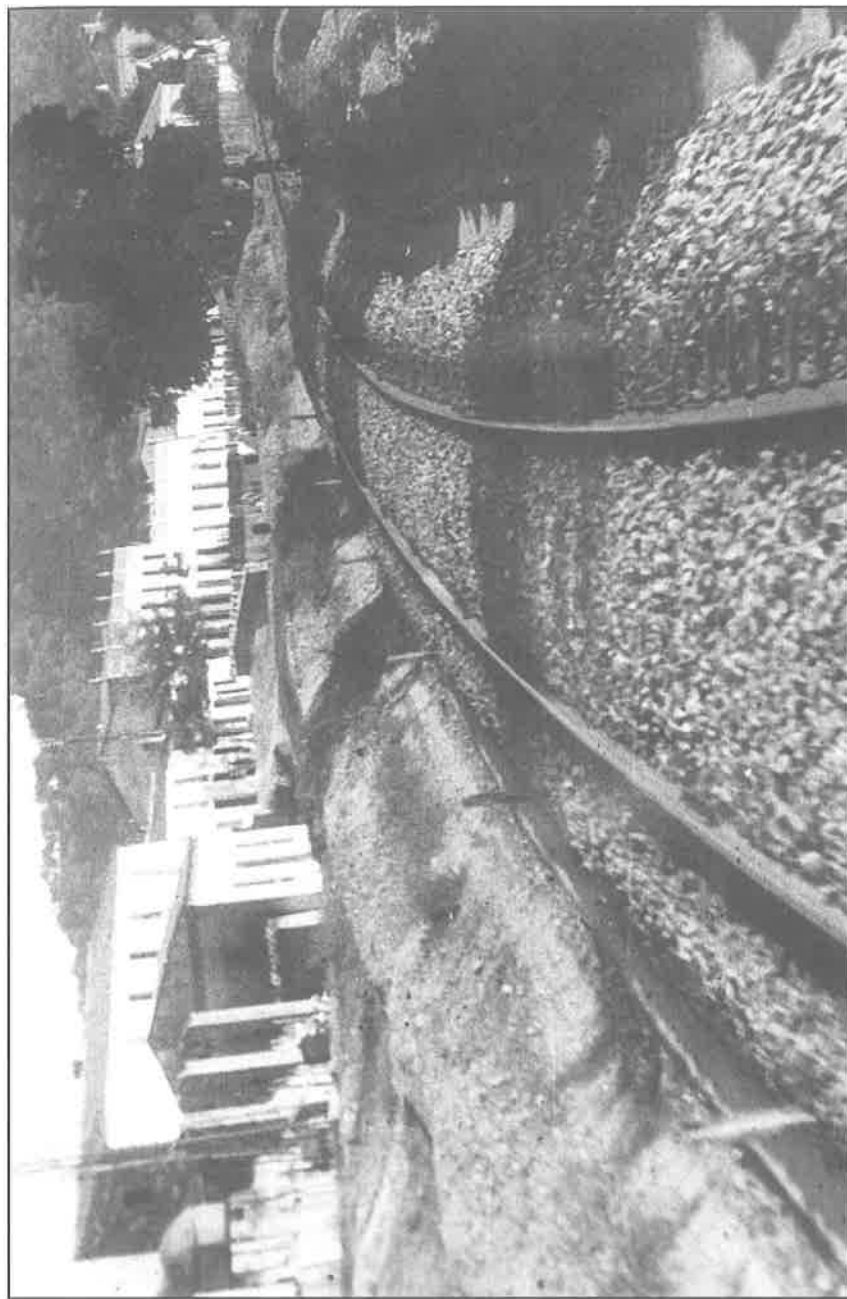
*Renovación de la vía (1955). P. K. 7/036. Medina de las Torres.*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo Nacional del Ferrocarril*



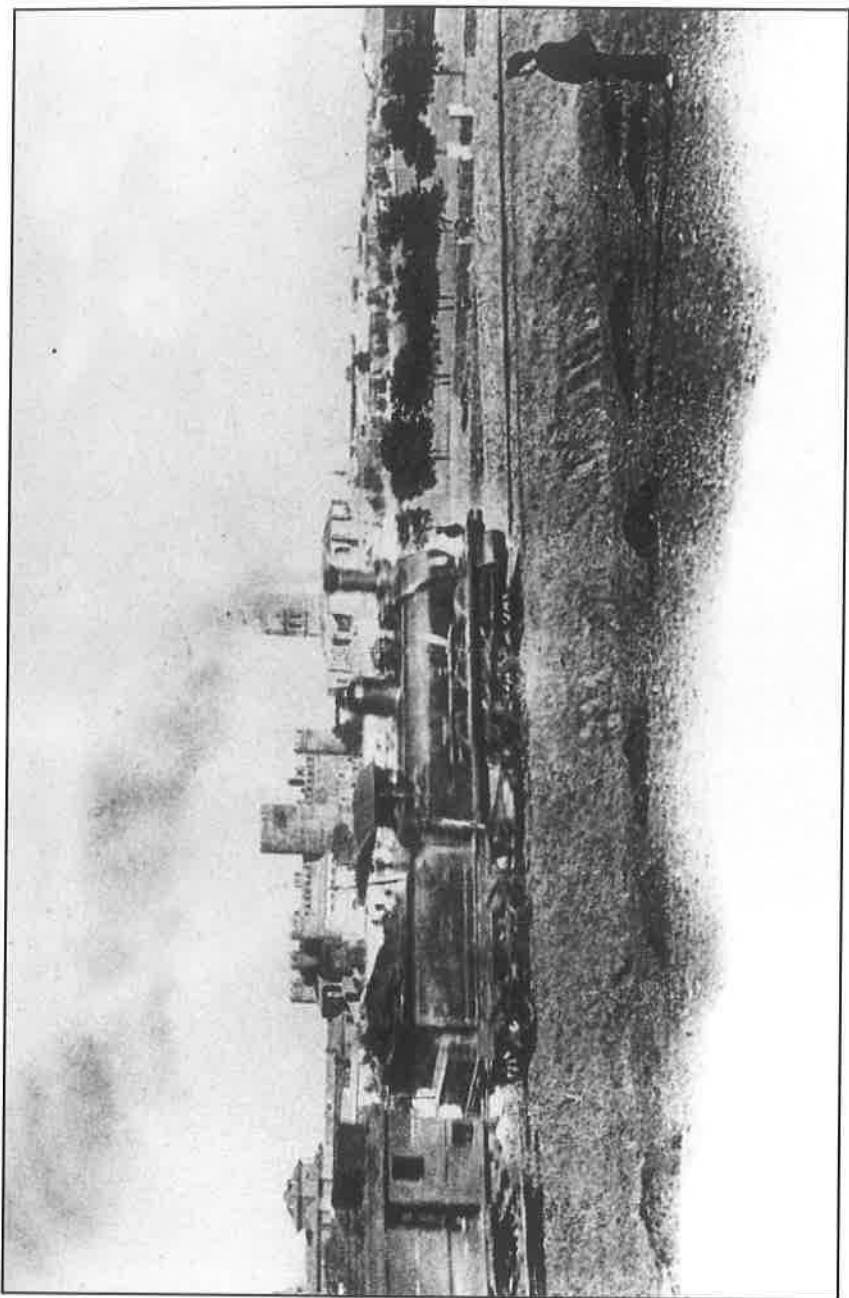
*En 1955 se renueva integralmente el tramo entre Zafra y Fregenal de la Sierra. No obstante, las traviesas siguen siendo de madera.*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo Nacional del Ferrocarril*



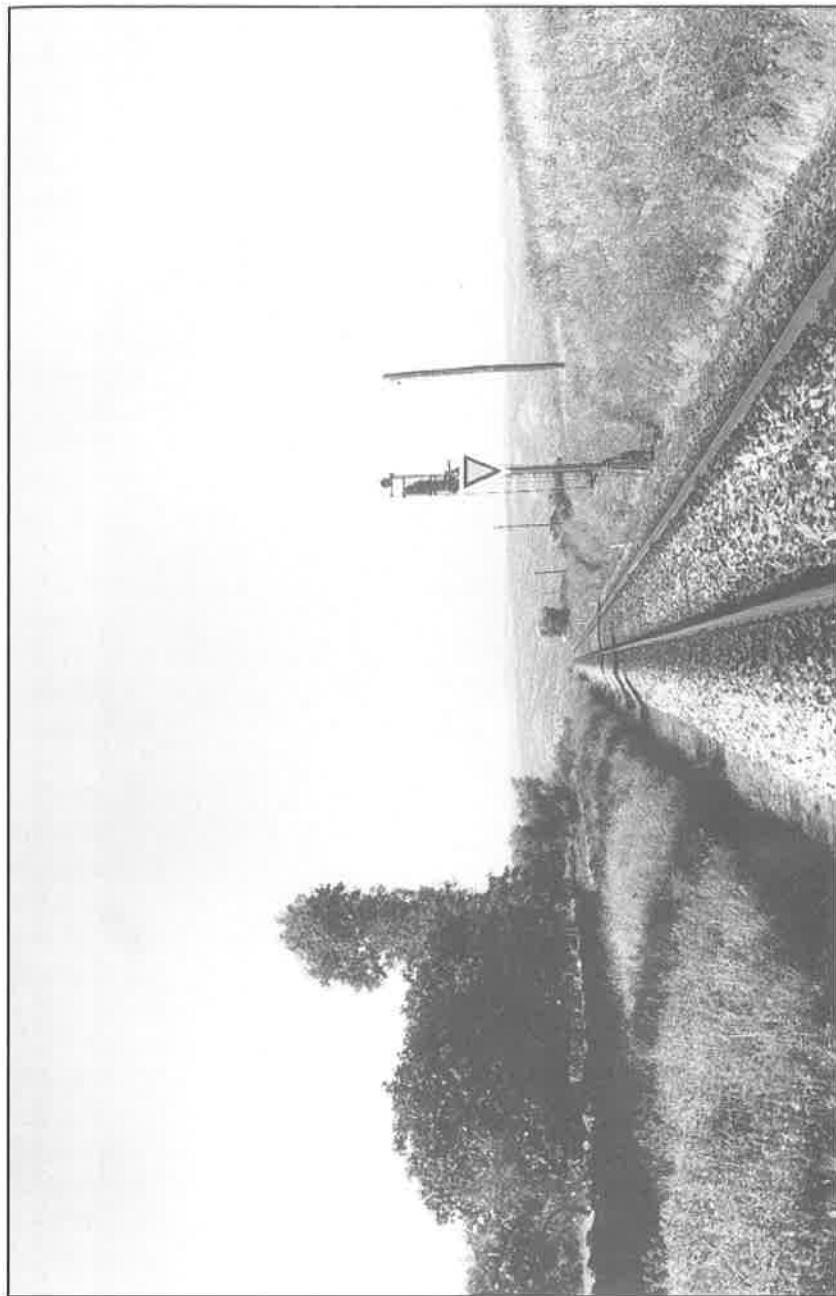
*Línea Zafra-Huelva. Vistas de la vía entre Gil Márquez y Huelva-Odiel*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo del Ferrocarril*



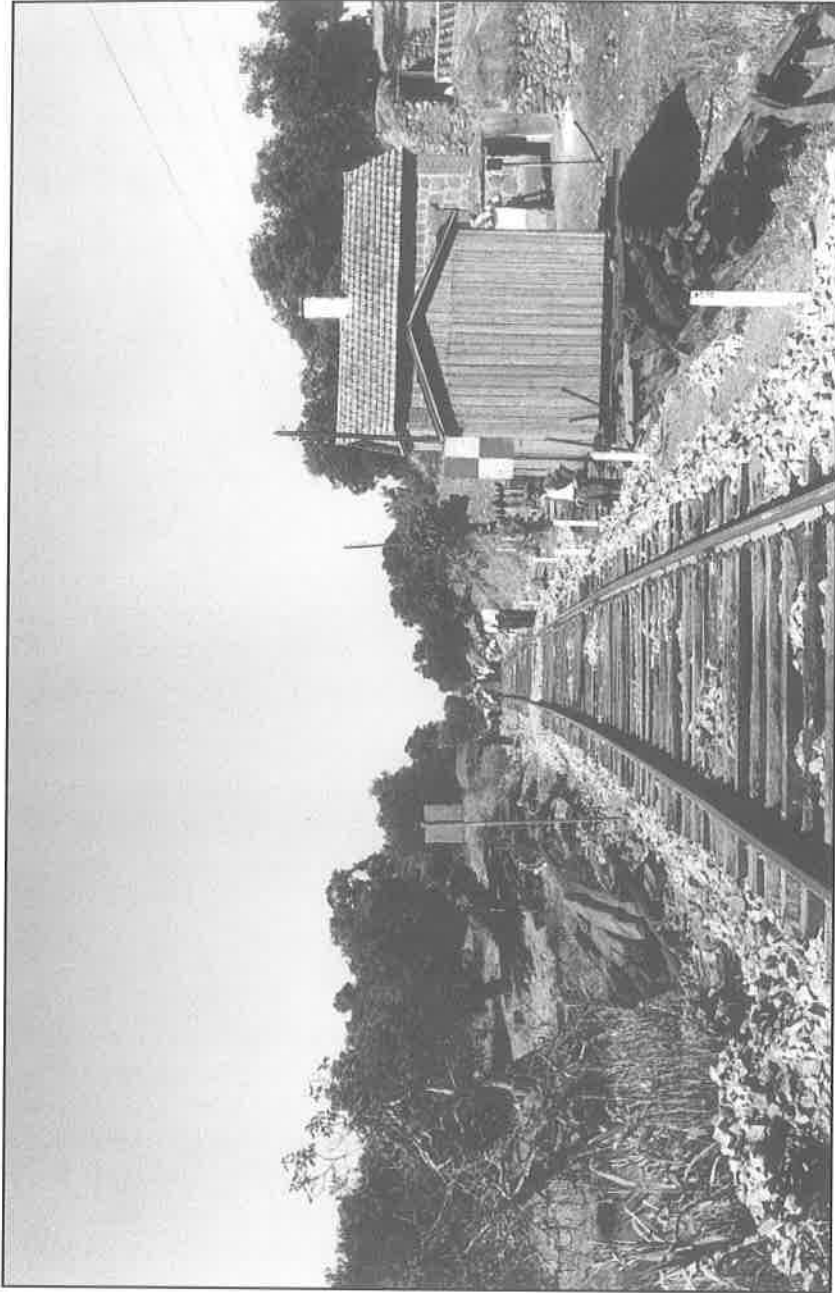
*Tarjeta Postal. Zafra Panorama desde el Puente de Usagre. (principios de siglo)*

*Colección Calderón  
Museo del Ferrocarril*



*Línea Zafra-Huelva. Vía renovada con traviesas de madera.*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo del Ferrocarril*



*Obras de renovación P. K. 38 y 38/200. Cuadrillas de operarios renuevan las traviesas de madera del carril.*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo del Ferrocarril*

después de la llegada del primer ferrocarril de prueba de la línea Sevilla-Huelva, y le dedicaran una importante calle en 1892 con el nombre de «Avenida Sundheim».

Por tanto, la Historia de la Huelva del último tercio del siglo XIX aparece inseparablemente asociada a la figura de Guillermo Sundheim, quien fallecería un 7 de agosto de 1903.

### 3.- EL TRAZADO FERROVIARIO

El F.C. Zafra-Huelva, en cuanto a su trazado y orografía, puede segmentarse en los siguientes tramos:

- **Zafra-Km. 16,5:** Este primer segmento se caracteriza por una topografía llana. Abundan los tramos rectos hasta Medina de las Torres (Km. 8), no existiendo apenas obras de fábrica importantes.

- **Valencia del Ventoso-Fregenal de la Sierra:** Este tramo está situado entre el Km. 16,5 y el 47. La vía discurre por una topografía accidentada, con abundantes curvas y cambios de rasante. De los 12 rasantes que hay en toda la línea, la mitad de los mismos se hayan comprendidos entre Medina de las Torres y Fregenal de la Sierra.

- **Fregenal de la Sierra-Cumbres Mayores:** Este tramo discurre entre el Km. 47 y el Km. 63., con pendientes de tipo medio. Los kilómetros más difíciles, en lo que a trazado se refiere, son los que preceden a la estación de Cumbres Mayores. Precisamente, cerca de esta localidad serrana, en el punto kilométrico 52.9, está la mayor altura de la línea, con una cota de 585 metros.

- **Cumbres Mayores-Valdelamusa:** Comprendido entre el Km. 63 y el km. 112,2. Sin lugar a dudas, se trata del segmento más accidentado y sinuoso de toda la línea. Abundan las curvas de escaso radio y las pendientes con inclinaciones de hasta 20 grados. Sólo hay un intervalo recto, pero con mucha inclinación, a la salida de Cumbres Mayores, en dirección a Huelva, entre el Km. 63 y el Km. 67. A partir de aquí, comienza un laberinto de trincheras, túneles y puen-

tes que incrementan la belleza forestal y paisajística de estos parajes singulares.

Todos los túneles existentes en la línea se hallan comprendidos en este segmento ferroviario, a excepción de uno localizado en las proximidades de Valencia del Ventoso. Los viaductos más importantes también fueron construidos casi todos en esta zona.

En la actualidad, son frecuentes los desprendimientos de tierras en este tramo, debido al lamentable estado de conservación de las trincheras que obliga a una limitación de la velocidad.

- **Valdelamusa-Calañas**, situado entre el Km. 112,2 y el Km. 129,8. La fisonomía del paisaje varía por completo, cuando se atraviesa este corredor minero del Andévalo. La vegetación es menos abundante y son frecuentes los paisajes calcinados como consecuencia de las explotaciones mineras.

- **Calañas-Gibraleón**, entre el P. Kº. 129,8 y 166,4. La topografía y las pendientes descienden de forma gradual hacia la Costa. Precisamente en este tramo se halla el Puente de Alcolea, sobre el río Odiel, el mas largo de cuantos se construyeron.

- **Gibraleón-Huelva Término**, situado entre el P. Kº. 166,4 y el 185. El ferrocarril discurre por un terreno casi completamente llano y recto, a excepción de la "hoz" de 13 kilómetros de desarrollo que constituye la variante de Peguerillas, antes de llegar a la capital y que incrementa en varios kilómetros la longitud que antaño tenía la línea Zafra-Huelva.

#### 4.- LA VARIANTE DE PEGUERILLAS

Según el proyecto inicial, este ferrocarril tenía una longitud de 179 kilómetros, entre las estaciones de Zafra y Huelva-Odiel. Pero, a partir del 26 de Julio de 1976, fue clausurada la estación Huelva-Odiel, y con ella, los últimos siete kilómetros (desde el P. Kº 172 al 179).

Como alternativa se construyó la variante de Peguerillas; que, partiendo de dicho P. Kº. 172, bordea la capital onubense por su cos-

tado oriental hasta el P. Kº 102 de la línea Sevilla-Huelva, y desde este lugar discurre en paralelo a este ferrocarril hasta la estación de Huelva-Término.

Dicha variante tiene 13 kilómetros de longitud, de modo que el final de la línea Zafra-Huelva queda establecido en el P. Kº 185, lo que supone seis kilómetros más que su trazado original.

Las verdaderas razones que aconsejaron sustituir este último tramo de la línea férrea serían de orden urbanísticas, ya que con su supresión se ha dotado a Huelva de una importante superficie de suelo edificable, en la zona de contacto con las marismas del Odiel.

Lo único que se conserva todavía de la estación Huelva-Odiel son sus legendarias Oficinas; que, después de ser restauradas, han pasado a ser dependencias de la Junta de Andalucía. Estas oficinas se componen de un cuerpo central y otros dos simétricos adosados, de planta rectangular, donde se mezclan acertadamente rejas de fundición, ladrillos vistos y azulejos sevillanos de la época.

El edificio que sirvió como Estación original fue desguazado, habiéndose perdido de este modo una valiosa muestra del patrimonio histórico de Huelva.

### 5.- INFRAESTRUCTURA TÉCNICA

#### 5.1. EL CARRIL

El ferrocarril de Zafra-Huelva se construyó íntegramente con **carriles** de 45 Kg/m. El ancho de vía coincide con el de la red nacional (1,670 metros). Las traviesas utilizadas fueron de madera, hasta que, a partir de la década de los setenta, se fueron sustituyendo algunos tramos por traviesas de hormigón, monobloques y bibloques. También los raíles de 45 Kg/m. se han ido cambiando gradualmente por otros de 54 Kg/m, desde que la línea pasara a manos de Renfe en 1941. Aún así, todavía quedan algunos tramos de carril antiguo con traviesas de madera, que están a la espera de ser sustituidos por carril soldado y traviesas de hormigón.

Los tramos en los que existen todavía raíles de 45 Kg/m y traviesas de madera son los siguientes:

1º.- Zafra (Kº 0) y Fregenal de la Sierra (Kº 46,646).

2°.- El Repilado (K° 89) y la estación de Valdellamusa (K° 112).

3°.- El Cobujón (K° 148, 868) y las cercanías de Huelva-Término (K° 180).

Para el tendido de la línea, hubo que perforar además 18 **túneles**; de los cuales, 17 se encuentran entre Valdellamusa y Cumbres Mayores. También fue necesario construir numerosos puentes, algunos de ello de complicada ejecución.

## 5.2.- LOS TÚNELES

Hemos visto que el trazado Zafra-Huelva es, por lo general, bastante montuoso, especialmente entre Cumbres Mayores y Valdellamusa. Por ello, de los 18 túneles existentes, 17 se construyeron precisamente en dicho tramo ferroviario, entre el P. K°. 67,6 y el P. K°. 109,5. De este modo, si se divide esa longitud diferencial entre el número de túneles resulta una asombrosa media de un túnel por cada 2,4 Kms. de recorrido.

La adversidad del relieve, la notable longitud de algunos túneles, los medios tan rudimentarios de la época y las numerosas dificultades que entrañaban casi todos ellos, hicieron que, en su día, las obras de ejecución se dilataran más de lo previsto.

De estos 17 túneles excavados en la Sierra de Huelva, sólo dos son menores de los cien metros. Por contra, los cuatro más largos son:

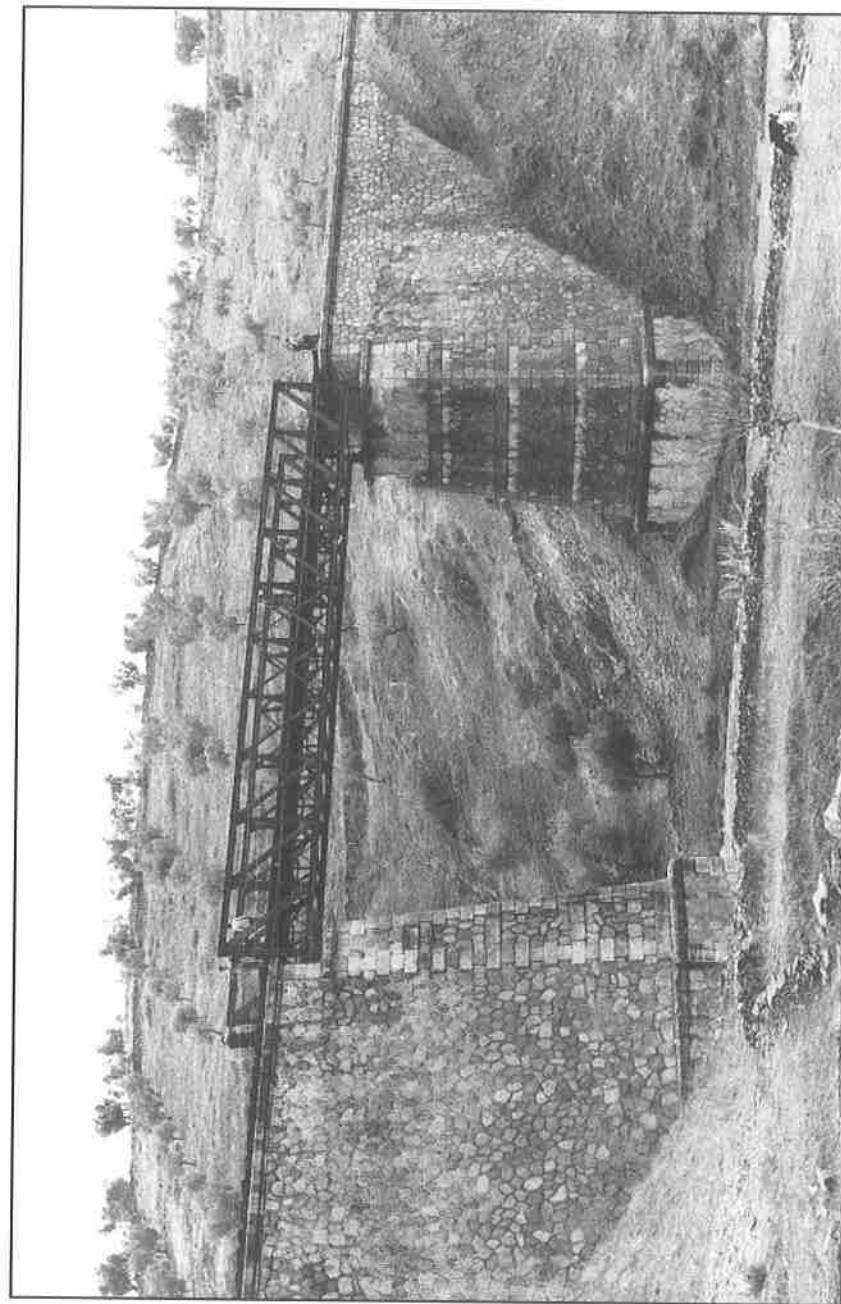
1°. El de Almonaster, de 1350 metros, situado en el paraje conocido como Umbría de San Roque.

2°. El de Valle-Monte, de 587 metros, situado en la Sierra de las Herrumbres.

3°. Un tercero, de 439 metros, localizado en las Cumbres de la Corte, en las cercanías de Valdellamusa.

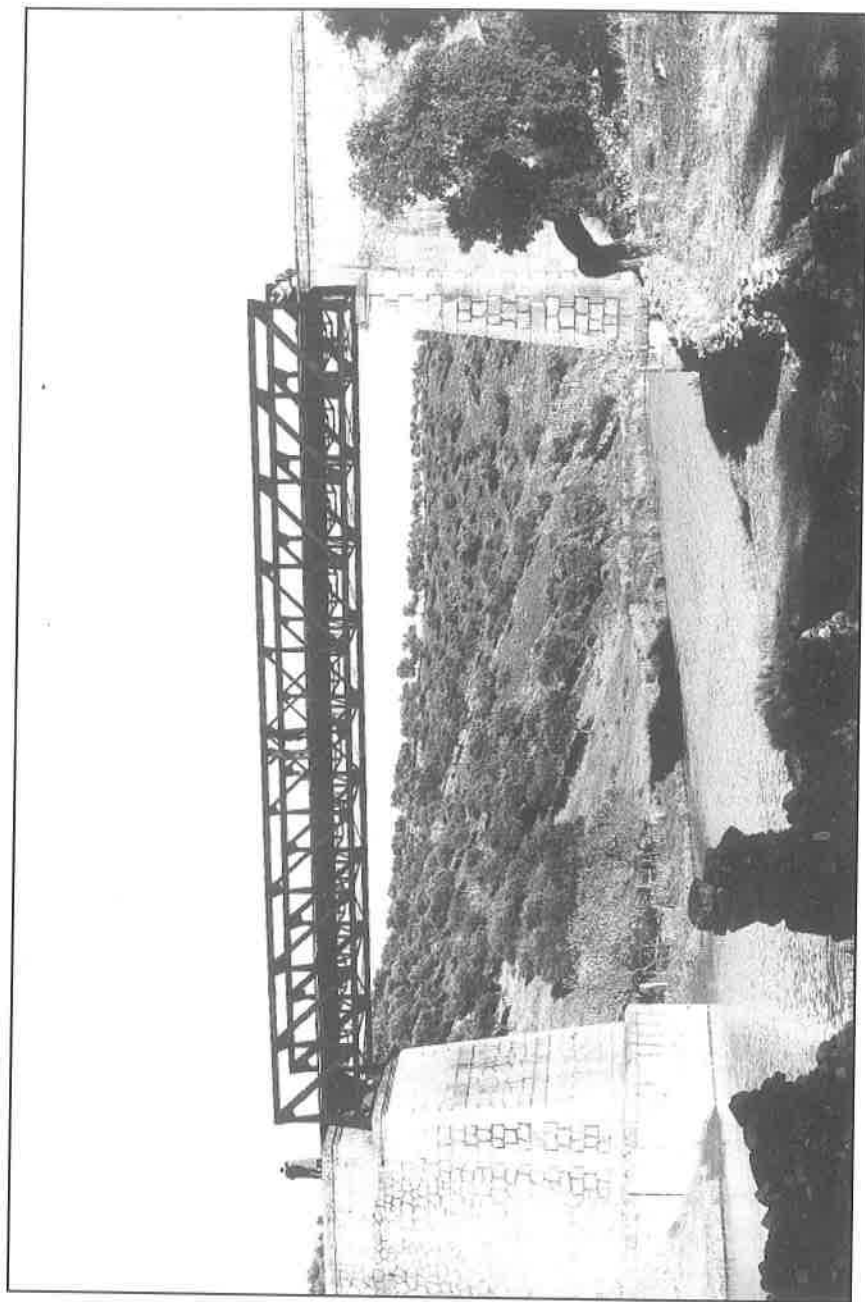
4°. El de Monte-Blanco, de 385 metros, en las proximidades del apeadero de Gil Márquez.

En la actualidad, todos los túneles se hallan en precario estado de conservación. Algunos de los mismos están muy abandonados, con las cunetas densas en vegetación y con importantes goteos procedentes de las filtraciones. Además, son frecuentes los desprendimientos de rocas del techo.



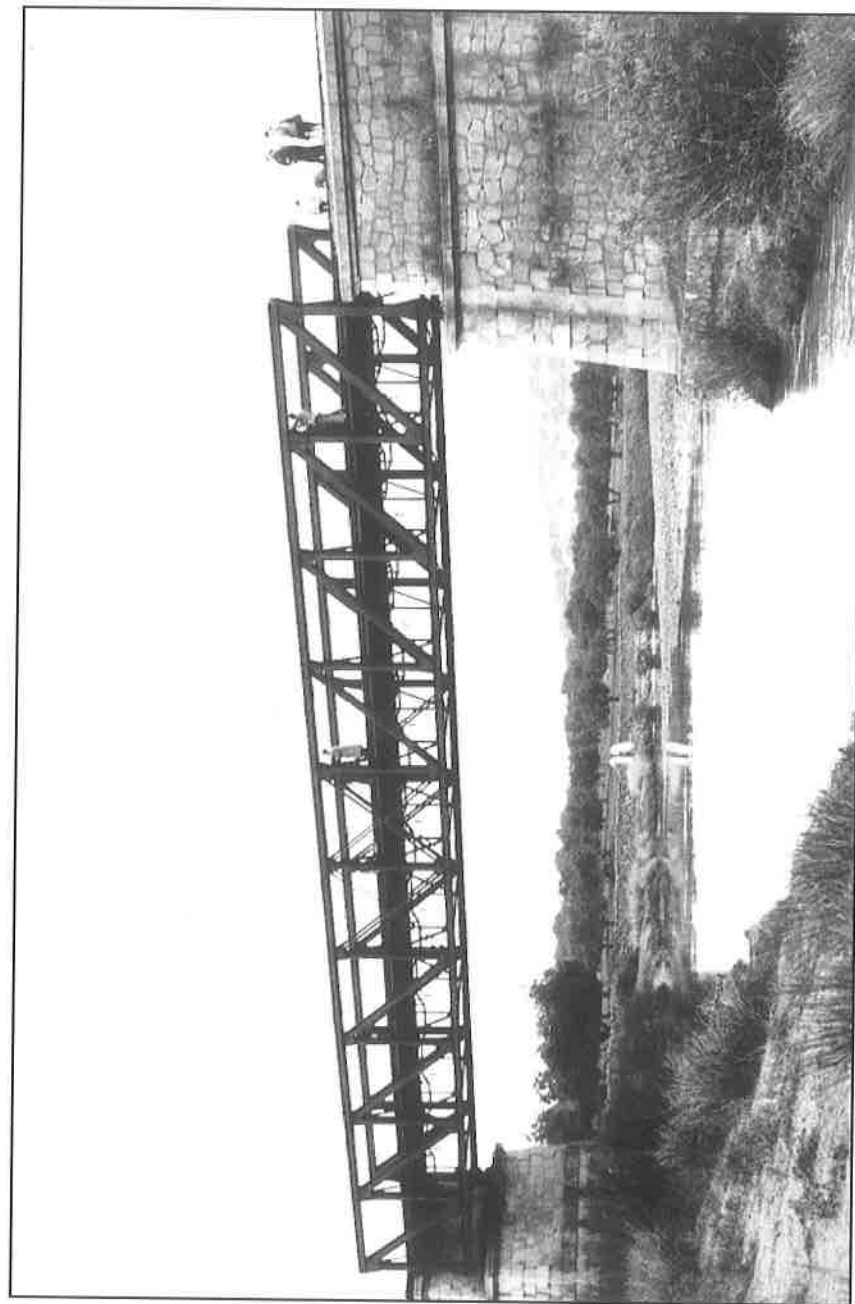
Puente Alájar. P.K. 11/360.

Se halla en tierras extremeñas, entre Medina de las Torres y Valencia del Ventoso.



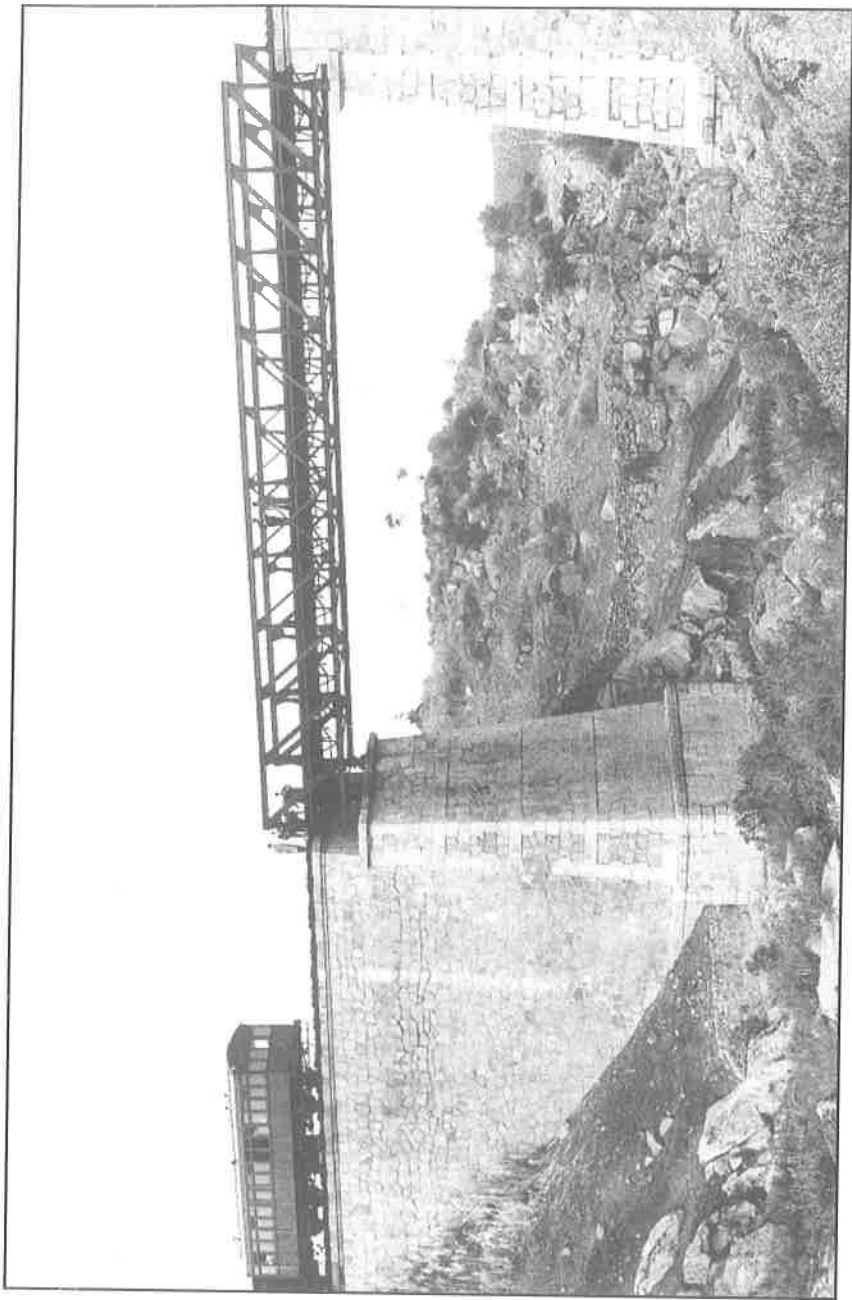
*Puente Burlón. P.K. 15/875. Este modelo de pequeño viaducto, de 16 metros, se repite en varias ocasiones a lo largo de la línea férrea.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



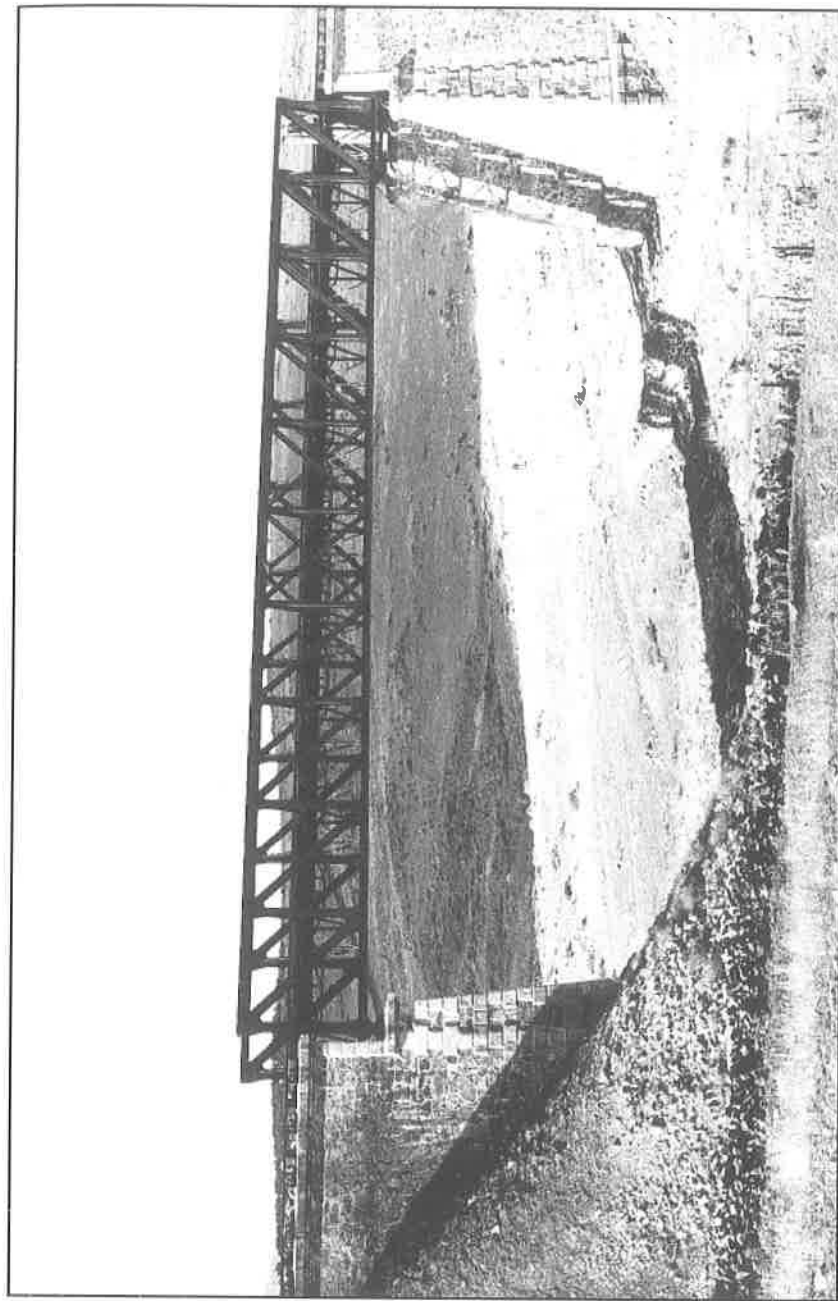
*Puente Ardila, P.K. 28/500. Posee 30 metros de longitud, aunque con una disposición metálica similar a la de los pequeños viaductos.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



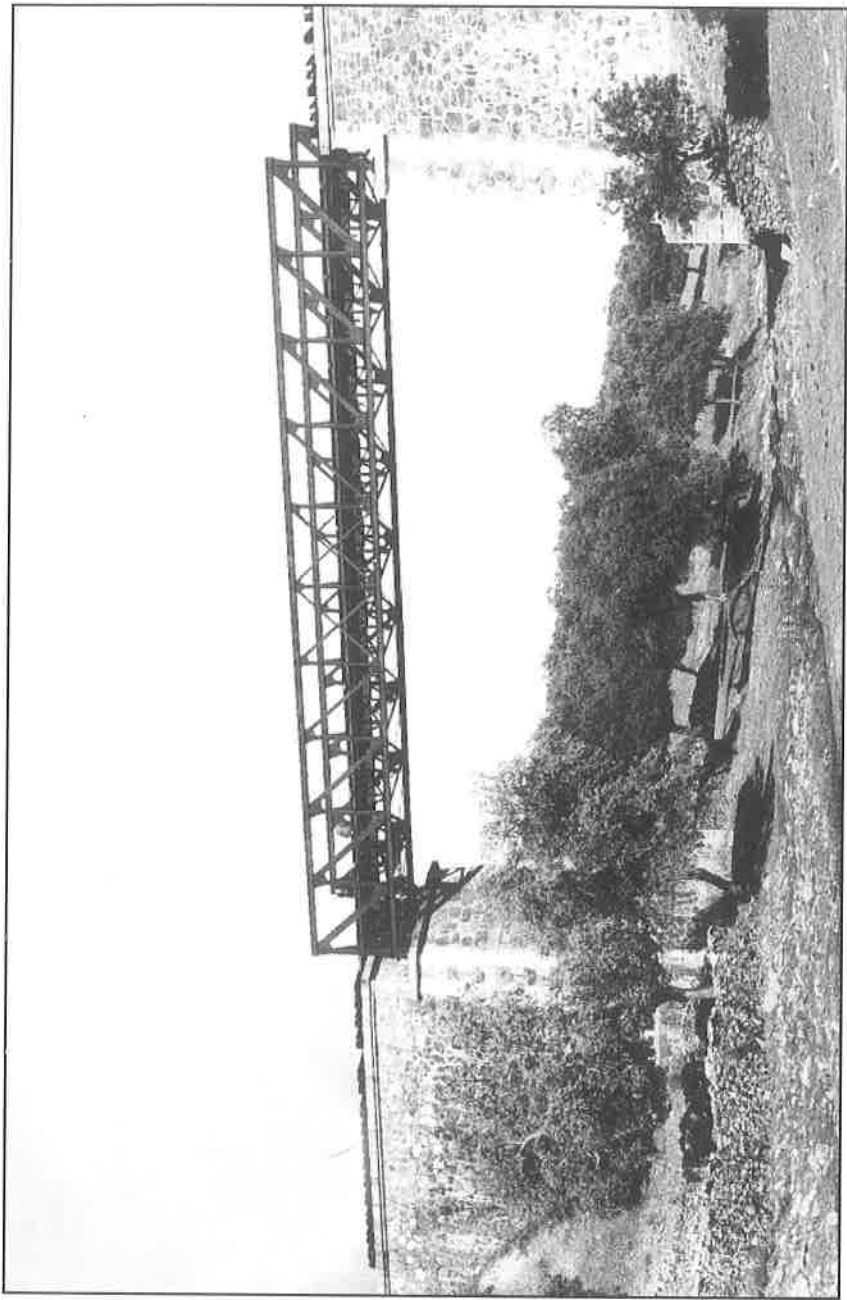
*Puente Pedrúgano. P.K. 35/256. Algunas zonas barrancosas se salvan con estos viaductos compuestos por paredes de hormigón y mampostería y estructuras metálicas.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



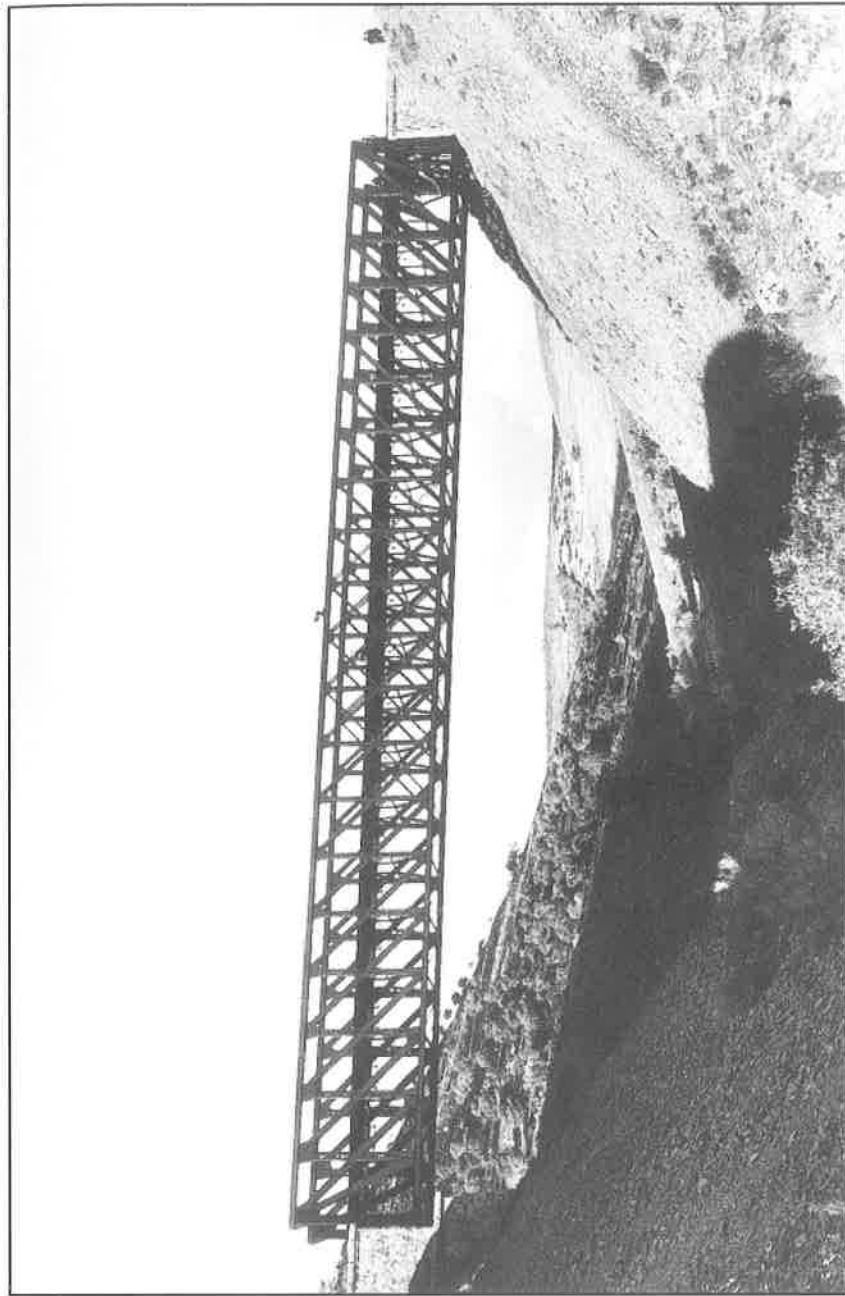
*Puente Moriamao. P.K. 51/913  
Posee una longitud de 48 metros.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



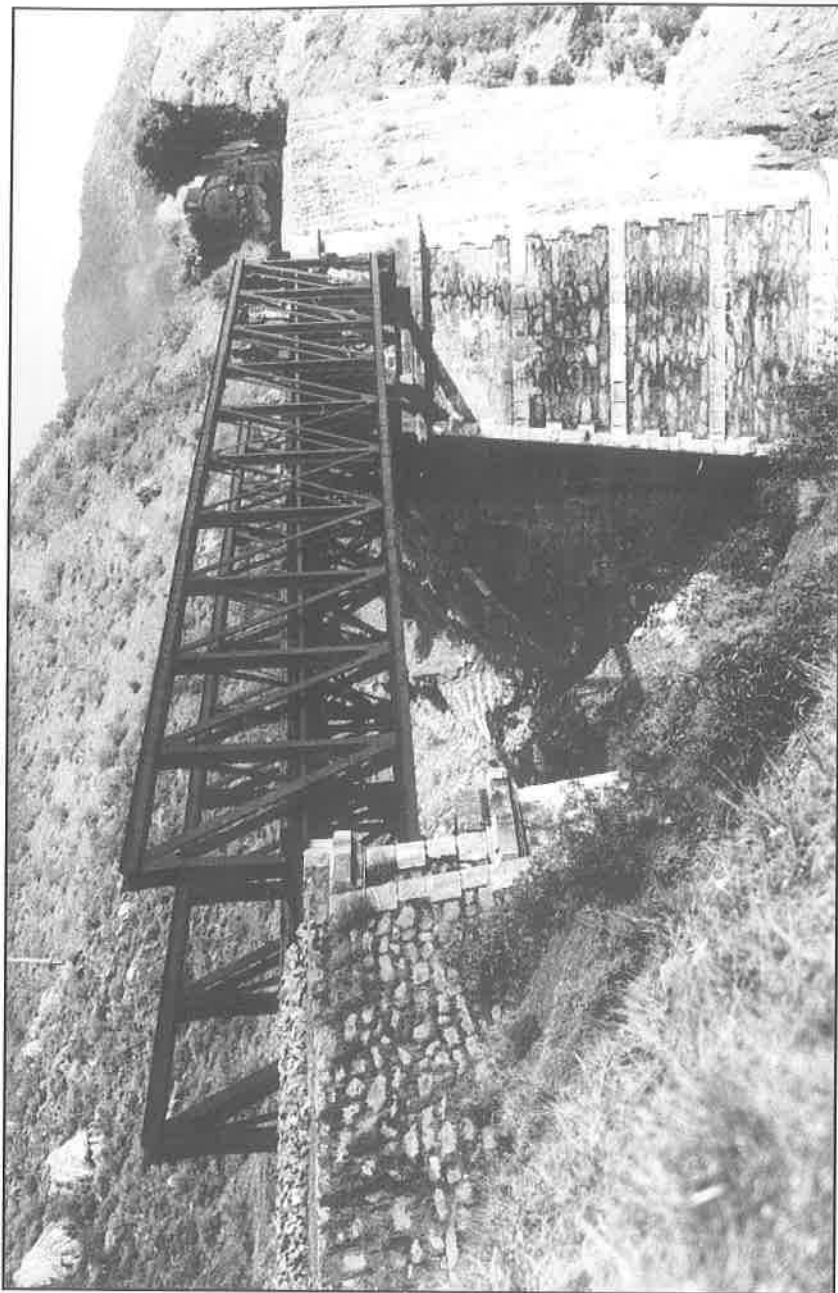
*Puente Sillo. P.K. 55/815. Este puente de 16 metros es significativo por cuanto marca el límite entre Huelva y Badajoz.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



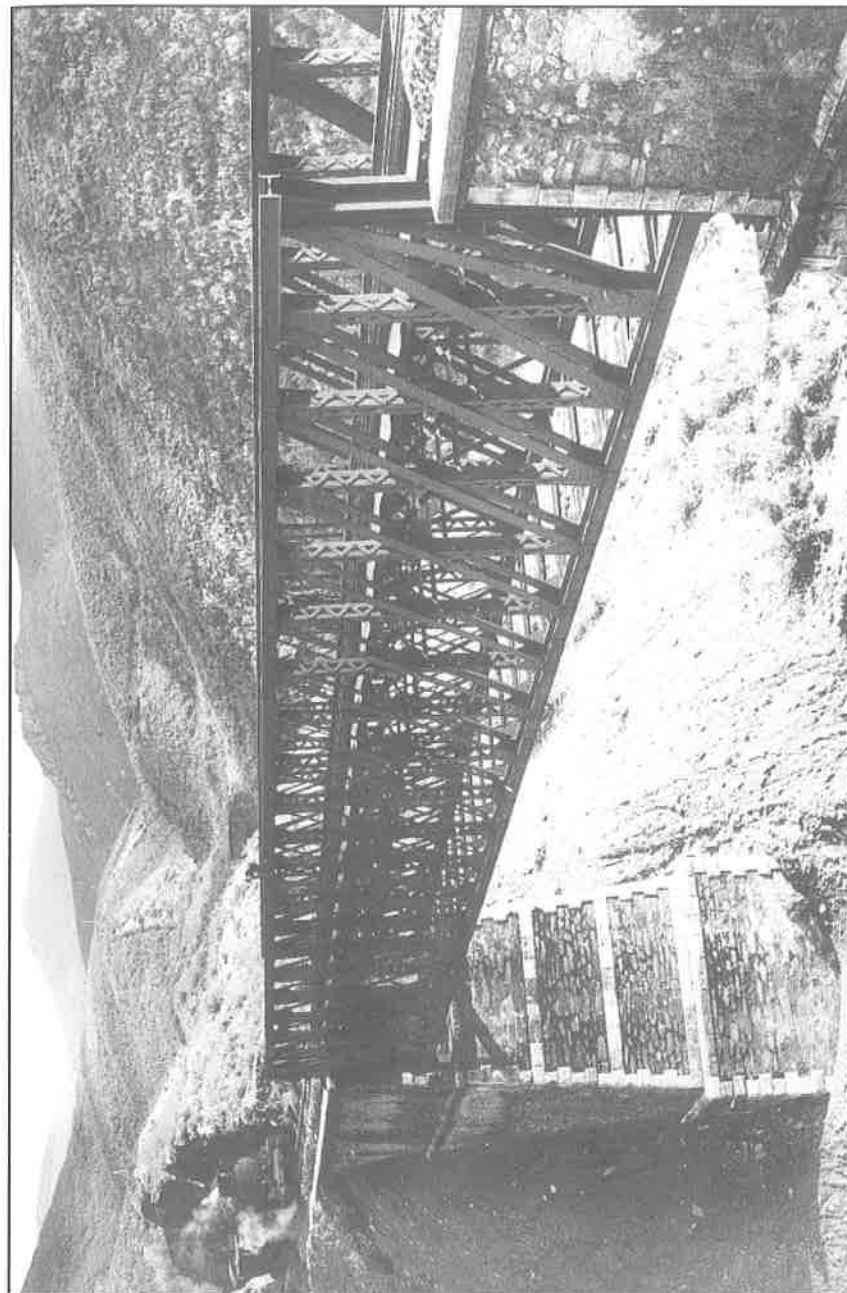
*Puente Valdemoral. P.K. 71/001. Posee 48 metros de longitud y se sitúa entre Cumbres Mayores - La Nava.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



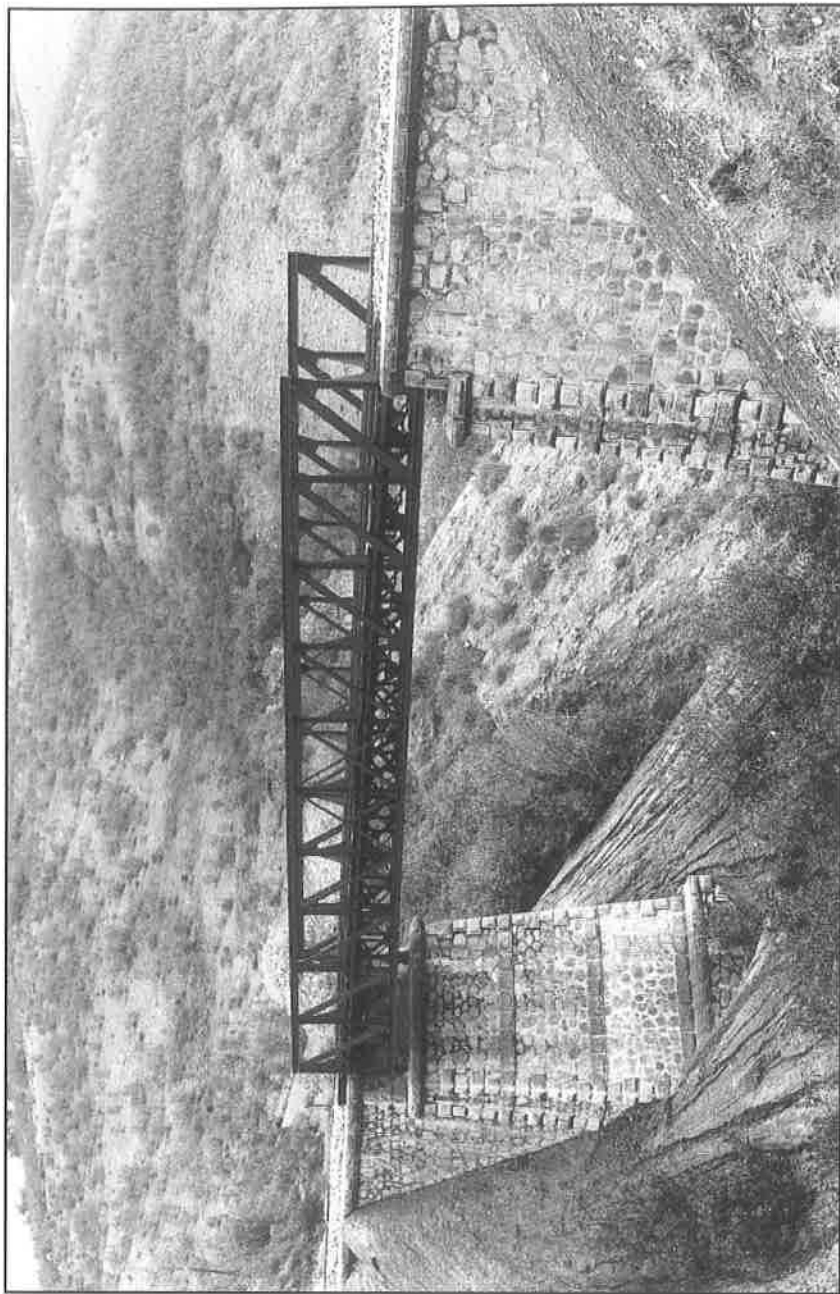
*Pequeño viaducto metálico. P.K. 97/770.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



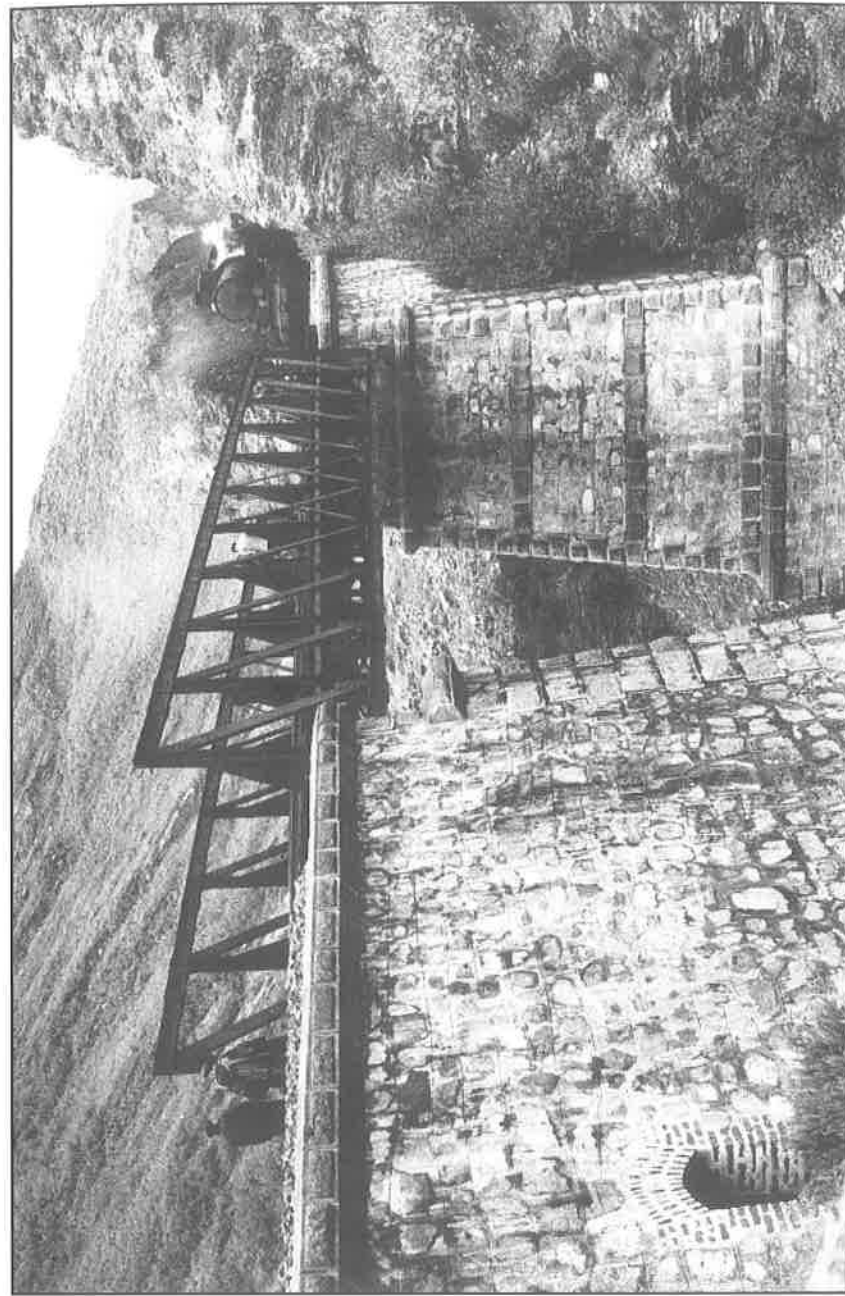
*Puente Fresno. Km. 98/888. Posee 48 metros de longitud y se halla entre Almonaster y Gil Márquez.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



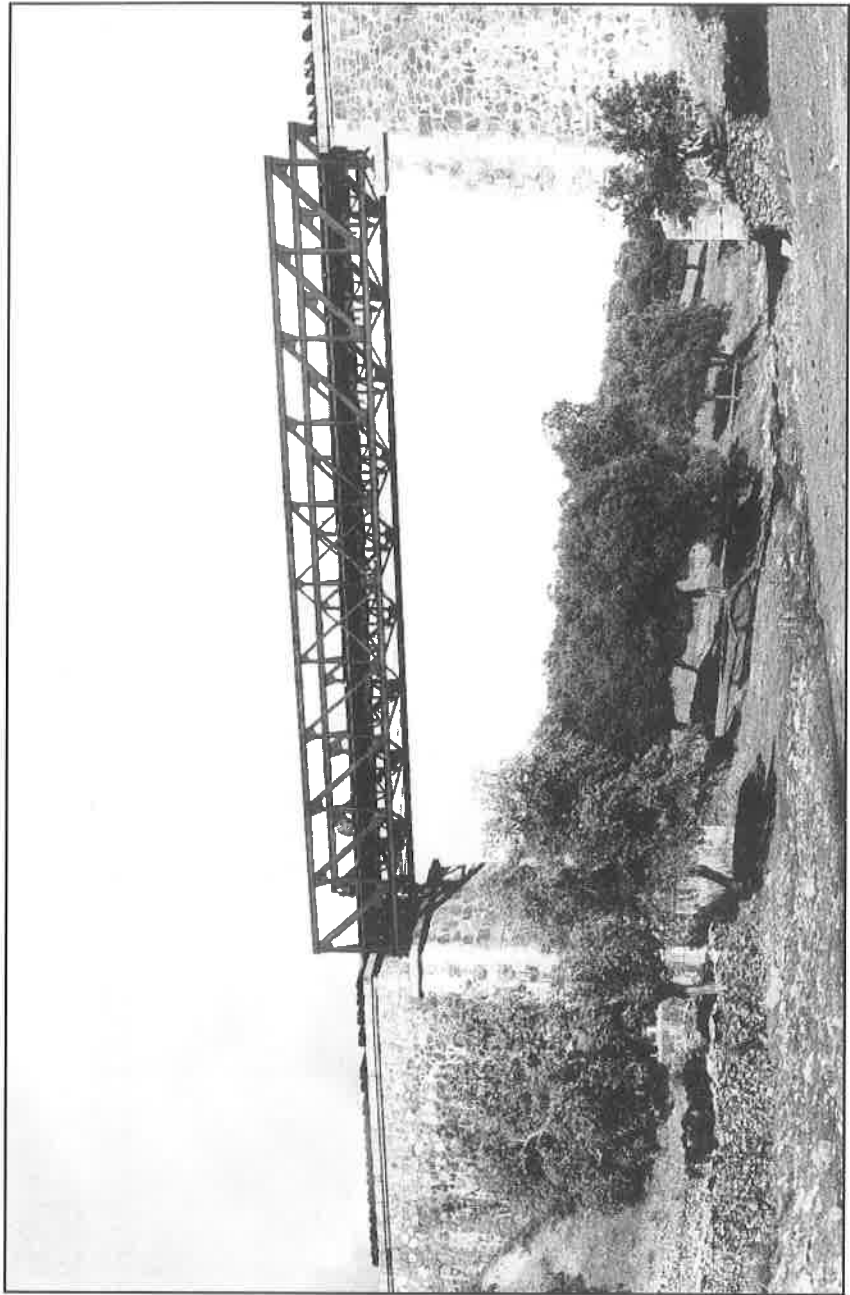
*Puente Galapera. Km. 103/660.  
Se halla en las cercanías de Gil Márquez.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



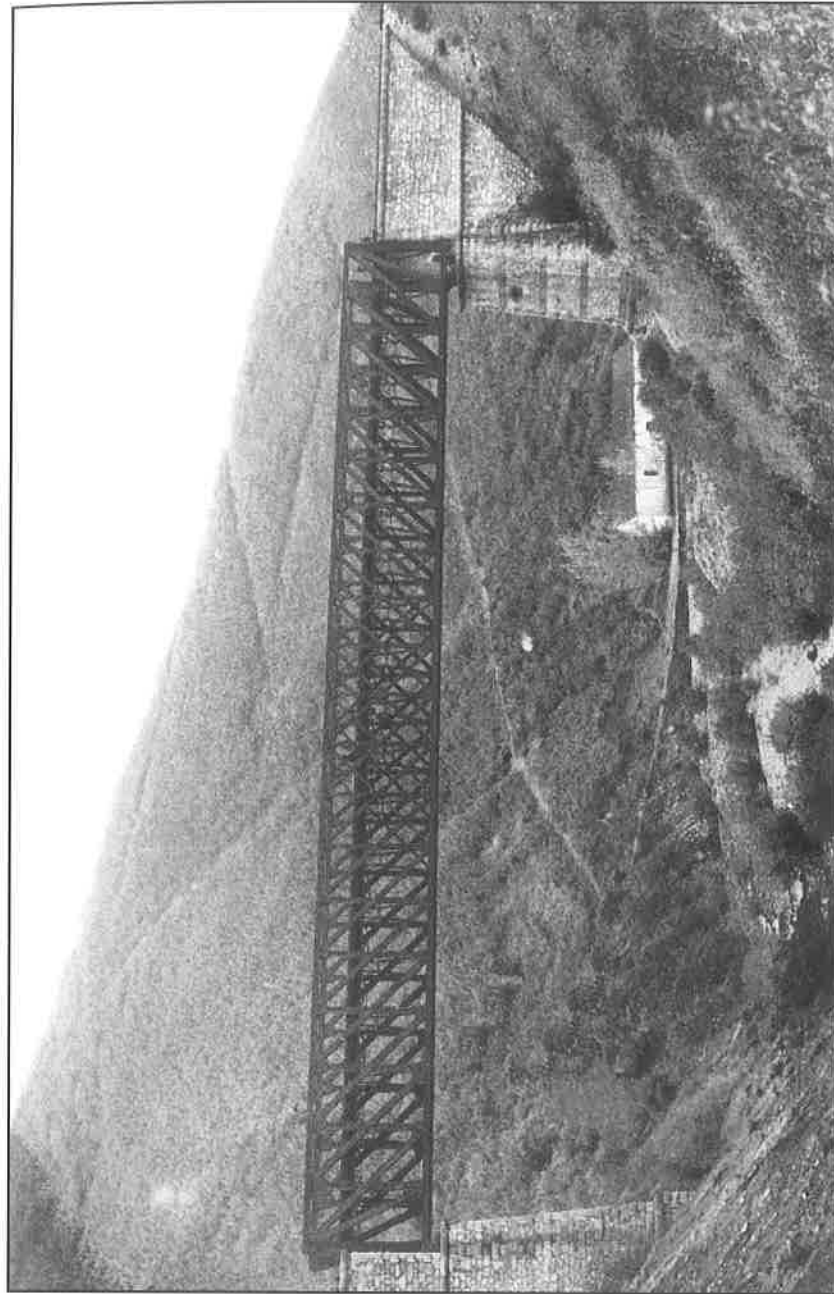
*Puente Cerquijo 1°. P.K. 106/438. En menos de un kilómetro la topografía del terreno obligó a la construcción de dos pequeños viaductos: Cerquijo 1° y Cerquijo 2°.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



*Puente Cerquijo 2º. P.K. 106/601*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



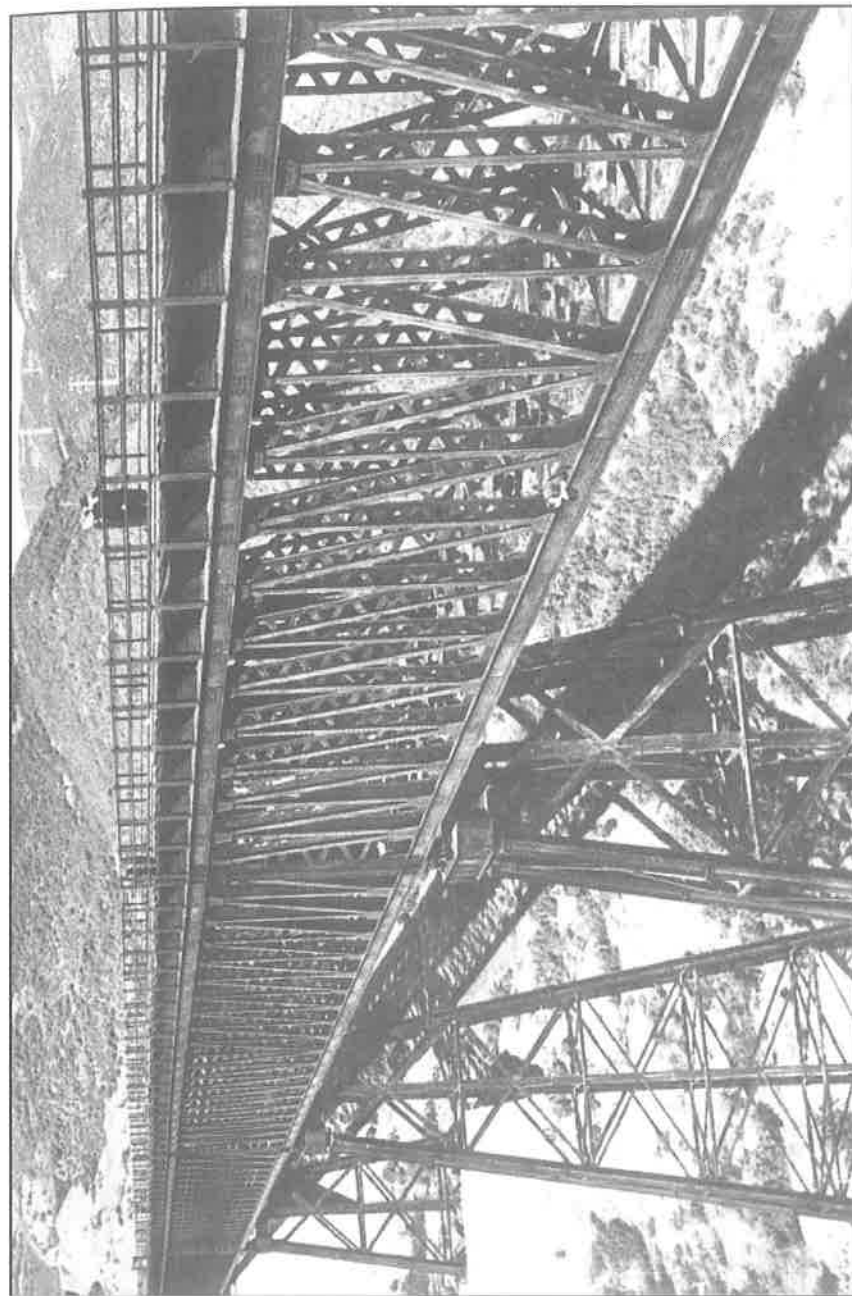
*Puente Valdehornos. P.K. 108/300. Posee una longitud de 48 metros y se localiza muy cerca de Valdelamusa.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*



*Puente metálico sobre el Odiel. P.K. 151/200. Obras de mejora (1954-56)*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo del Ferrocarril*



*Puente de Alcolea sobre el río Odiel. P.K. 152/000. Situado entre El Cobujón y Belmonte, es el de mayor envergadura de cuantos se construyeron, con 200 m. de longitud y 51 de altura.*

*Archivo M. Z. A. (1941)  
Museo del Ferrocarril*

Otra prueba más del abandono que sufre la línea Zafra-Huelva, ha sido el desmantelamiento eléctrico del sistema de encendido en el túnel de Almonaster.

### 5.3.- LOS PUENTES

La orografía también obligó a la construcción de un notable número de puentes y alcantarillas, para salvar las hondas vaguadas que existen entre Gibraleón y Cumbres Mayores. Constatamos unos 19 puentes o viaductos aunque los tres más importantes, en sentido Norte-Sur, son:

1º. El Puente del Múrtigas (P. K. 76.1), cerca de La Nava, de 90 metros de largo y 35 de altura.

2º. El Puente de Tres Fuentes (P. K. 100,3), entre Almonaster y Gil Márquez, de 134 metros de largo y 66 m. de altura.

3º. El Puente de Alcolea sobre el río Odiel (P. K. 152,0), entre El Cobujón y Belmonte, de 200 metros de longitud y 51 m. de altura.

Todos los viaductos metálicos fueron sustituidos por otros de hormigón entre 1954 y 1956<sup>1</sup>.

Hay que destacar que las barandillas peatonales de estos tres puentes más largos están resueltas a base de hormigón armado, mientras que en las restantes son metálicas. Otra reforma introducida en los últimos años consiste en alargar las barandillas metálicas originales, para que los peatones estén mejor protegidos.

## 6. EQUIPAMIENTO TÉCNICO

### 6.1.- LAS ESTACIONES Y EDIFICIOS COMPLEMENTARIOS

Después del tendido de la vía, hubo que dotar al ferrocarril Zafra-Huelva de una infraestructura complementaria constituida por estaciones, muelles, casas para guardavías, etc..

<sup>1</sup> Estas mejoras se introdujeron a raíz del trágico accidente que se produjo a principios de Agosto de 1954, cuando un tren de mercancías se hundió en el Puente de los Jarales, entre Fregenal de la Sierra y Valencia del Ventoso. Este grave suceso es significativo del estado en que se encontraban la mayoría de los puentes por aquella época.

Las **estaciones** obedecen casi todas a un mismo patrón arquitectónico, con escasas diferencias. Se construyeron de una o dos plantas según su categoría. Junto a ellas se levantaron cantinas, aseos, fuentes, etc. Uno de los complejos ferroviarios más nobles de la línea, es el de Cumbres Mayores<sup>2</sup>, dado que conserva casi intactos todos sus edificios originales.

Las estaciones con dos plantas son las de Jabugo-Galaroza, Almonaster-Cortegana, Fregenal de la Sierra y Zafra. Cabe la posibilidad de que todos los edificios de la línea Z-H fuesen construidos originalmente con elementos de granito; pero a juzgar por las iniciales que conservan algunos, año de 1923, es bastante probable que se reformaran hacia esa fecha tomando el aspecto actual (Estación de El Repilado, Fregenal, etc.). Estas mismas reformas pueden apreciarse en algunas estaciones de una sola planta (Valdelamusa y Calañas), donde parece que el granito se oculta detrás del mortero de cemento.

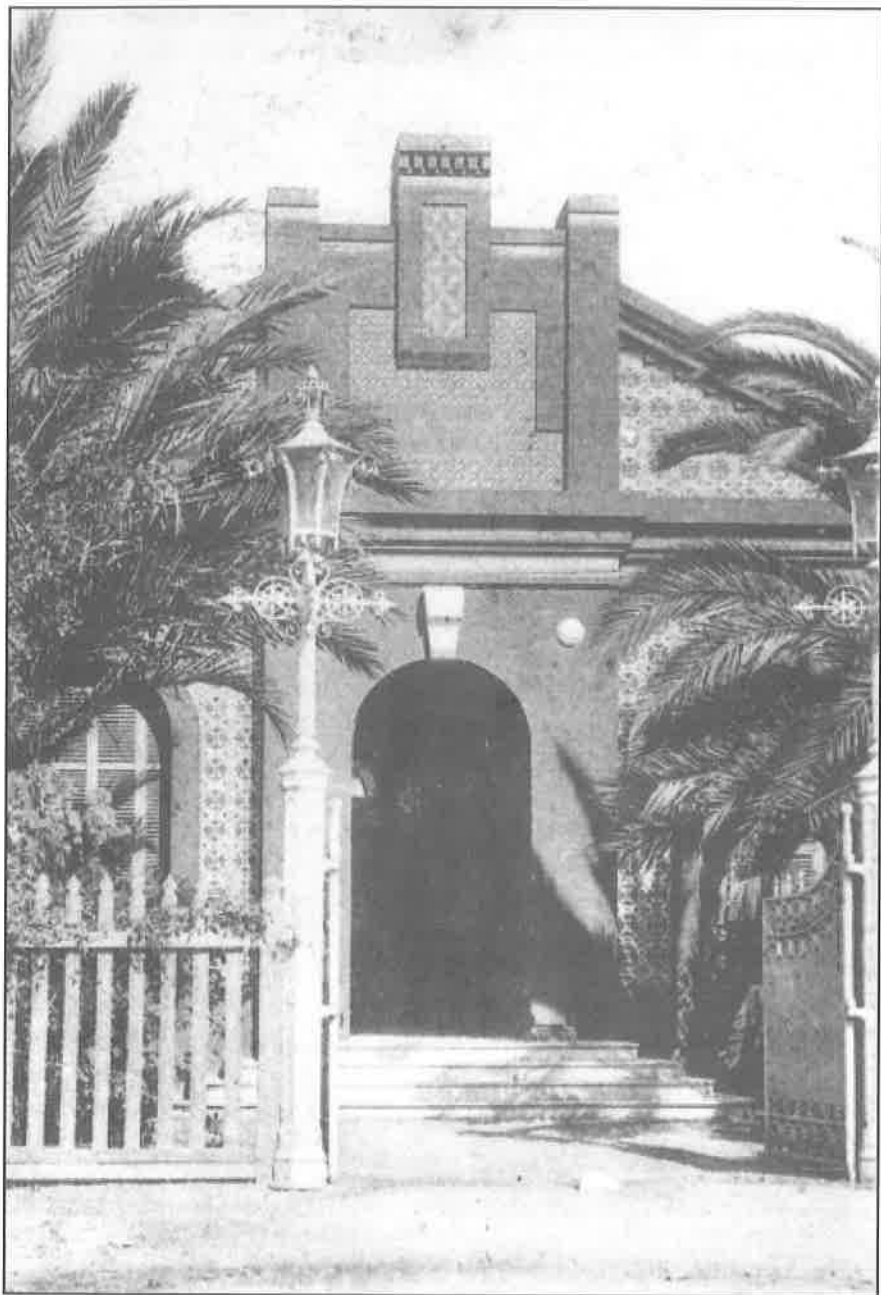
La única estación de dos plantas que conserva su antigua estructura de granito es la de Almonaster - Cortegana; siendo, además, la más pequeña de las de su clase. Sin embargo, las mayores estaciones de dos plantas son las de Fregenal y Zafra, con 9 puertas en la planta baja y 7 ventanas simétricas en la planta superior.

Teniendo en cuenta el abandono gradual a que están siendo sometidas todos los puntos de embarque, el estado de conservación, en general, es todavía aceptable.

También existían otros edificios anexos como eran los **muelles** de carga y descarga. Son construcciones amplias, planta rectangular, resueltas con pilares de fundición de sección cilíndrica. Las columnas se atornillaban en el suelo sobre sillares cuadrados de granito y los tejados eran de chapas de zinc acanaladas.

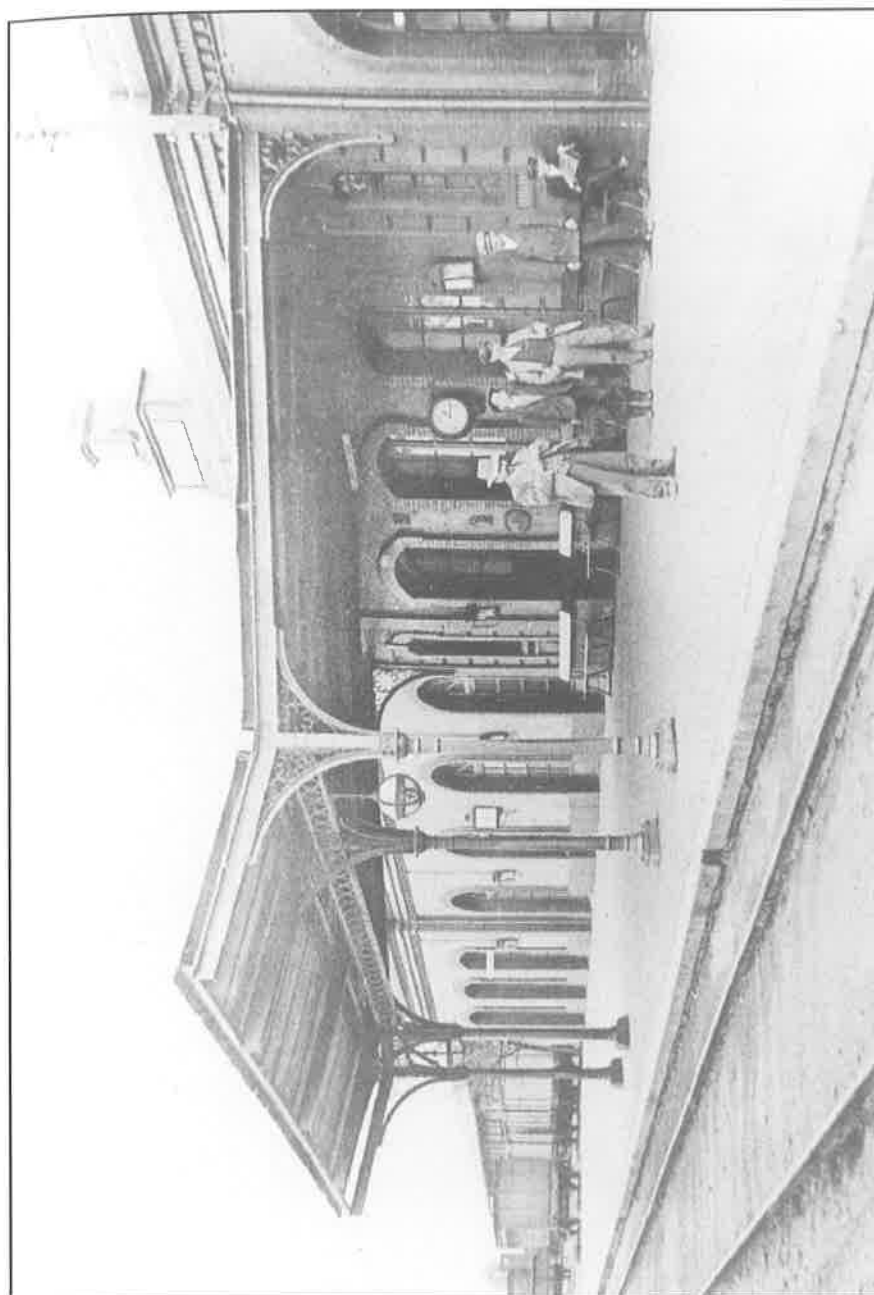
El tipo de muelle más pequeño se compone de ocho columnas pareadas, seis puertas laterales y dos puertas frontales algo más am-

<sup>2</sup> La estación de Cumbres Mayores, catalogada como apartadero, es un edificio de mampostería de granito visto, de una sola planta, teja plana y tejado a cuatro aguas. Fueron clausurados sus servicios a principios de 1994 por lo que languidece en un progresivo abandono. Al lado de este edificio existe otro de mampostería de granito, de una sola planta y tejado a dos aguas, donde vive en la actualidad un funcionario del ferrocarril. Un tercer edificio se utilizó como cantina hasta la clausura del apartadero.



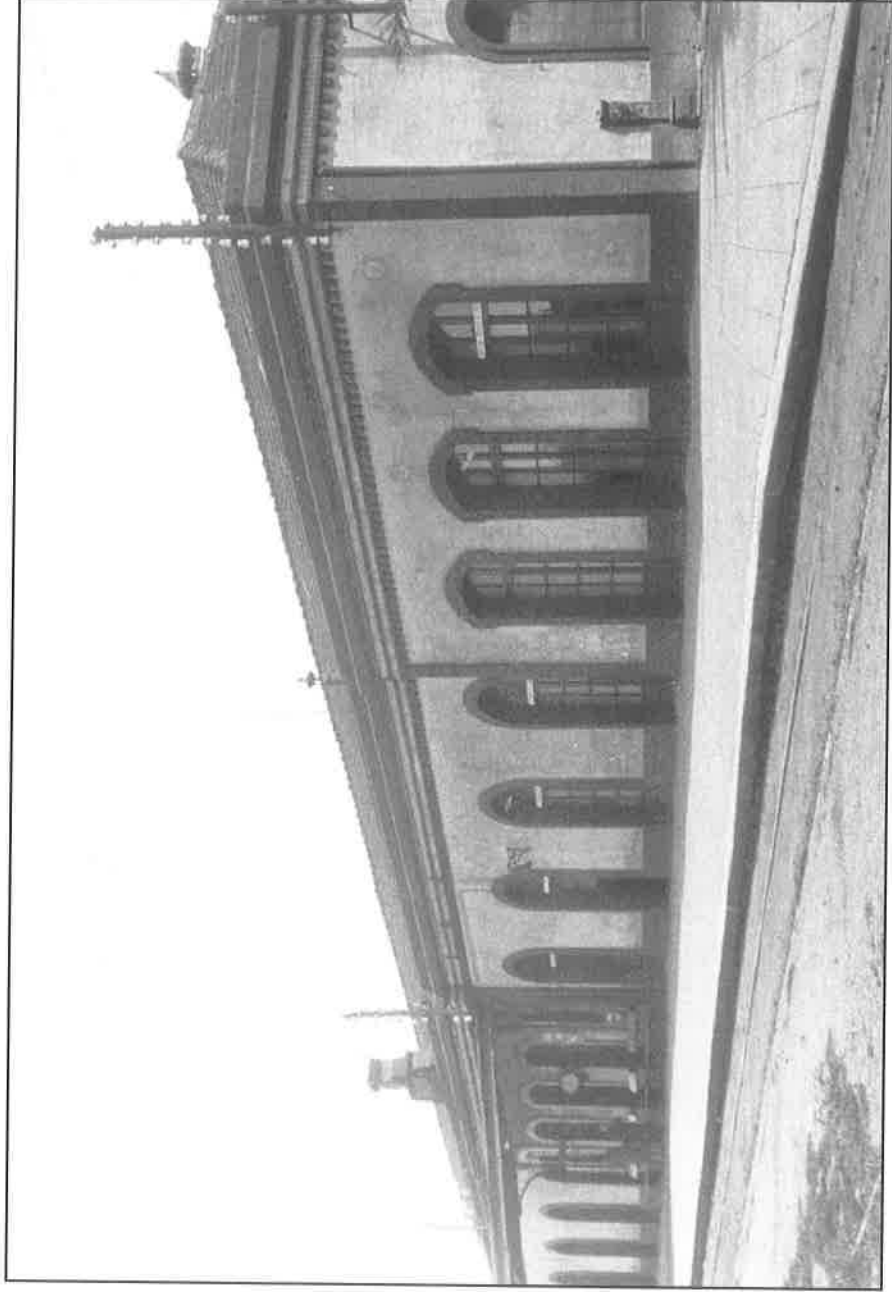
*Antiguo edificio de oficinas de la estación de ferrocarril Huelva-Odiel.  
Fachada principal de la Avenida de Alemania.*

*Museo Nacional Ferroviario*



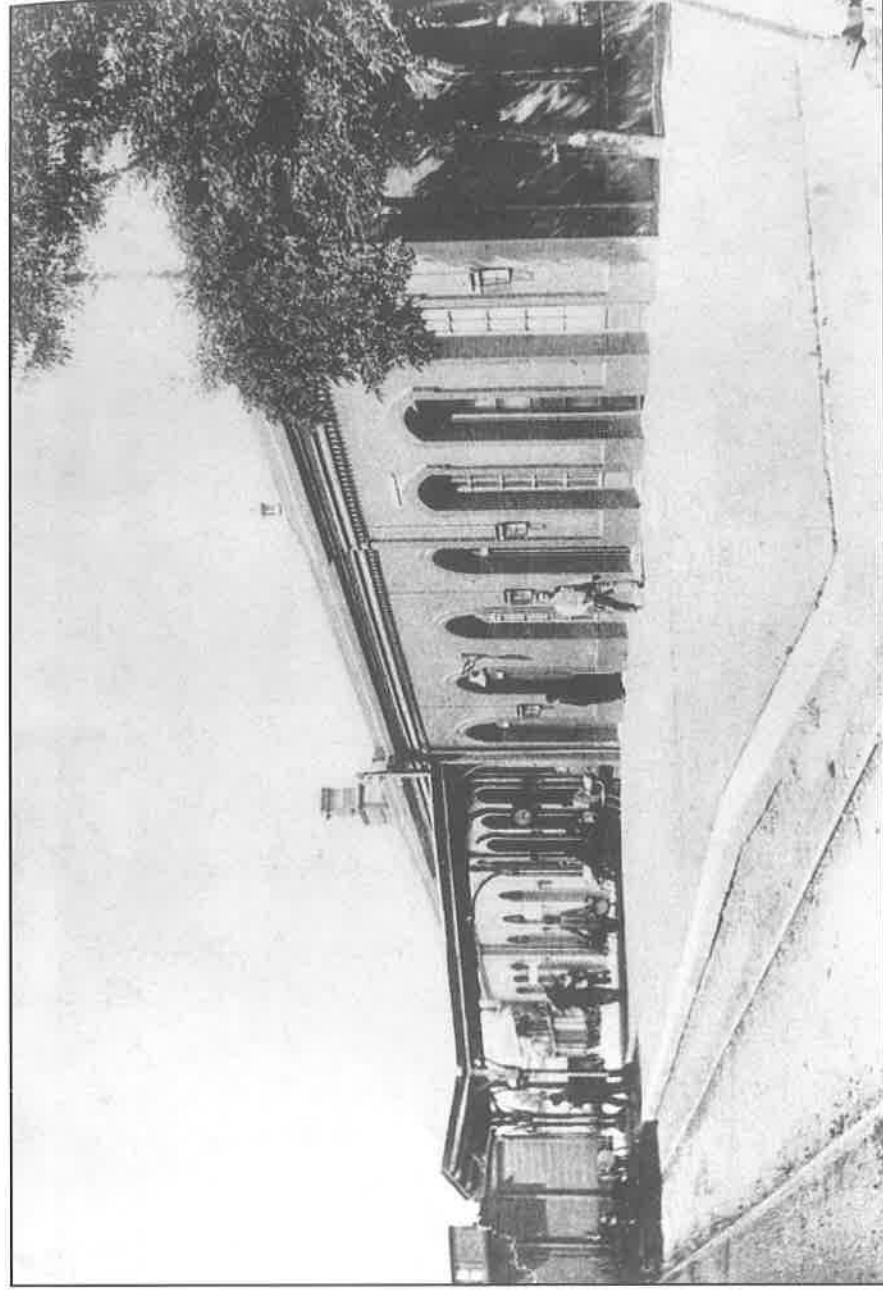
*Estación de Huelva-Odiel o de Zafra en 1925. Andén de embarque.*

*Museo Nacional Ferroviario*



*Estación de Huelva-Odiel, también conocida como estación "de Zafra", en 1932.*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*



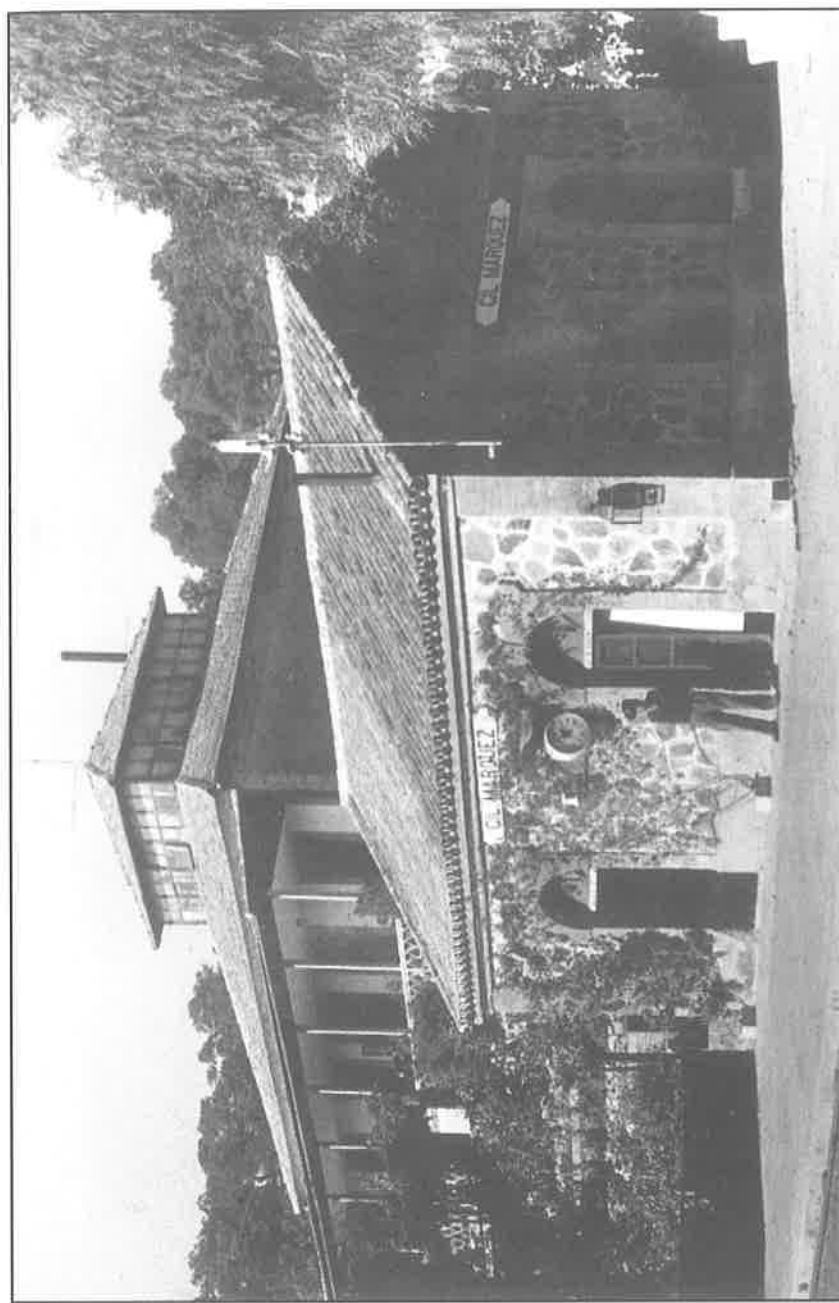
*Tarjeta Postal. Huelva: estación de Zafra.*

*Museo Nacional Ferroviario*



*Casa del Jefe de material y tracción junto a la Estación de Zafra en Huelva (1941).*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*



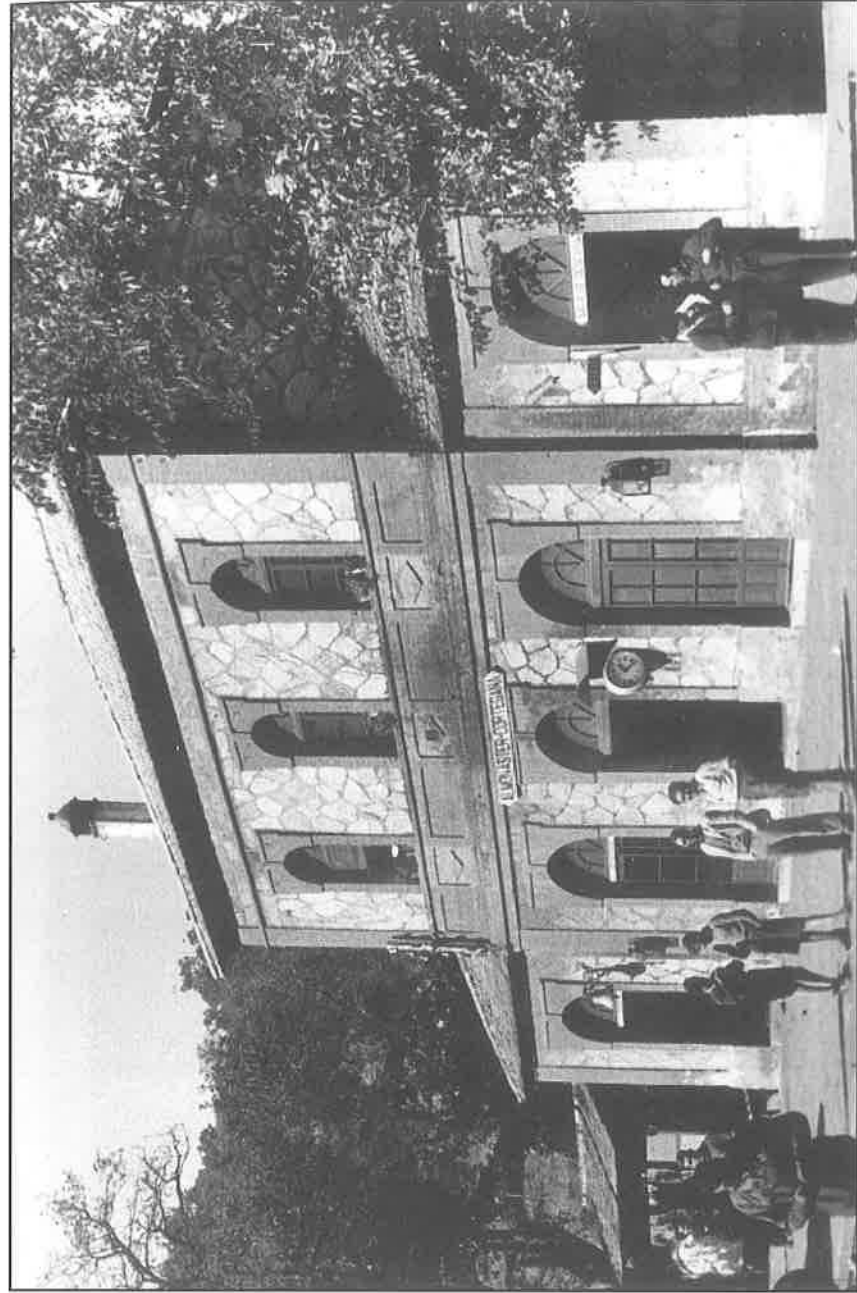
*Apeadero de Gil Márquez. Esta antigua estampa contrasta con el estado de abandono y ruína que presenta este punto de embarque en la actividad.*

*Archivo Vicente Garrido  
Museo Nacional Ferroviario*



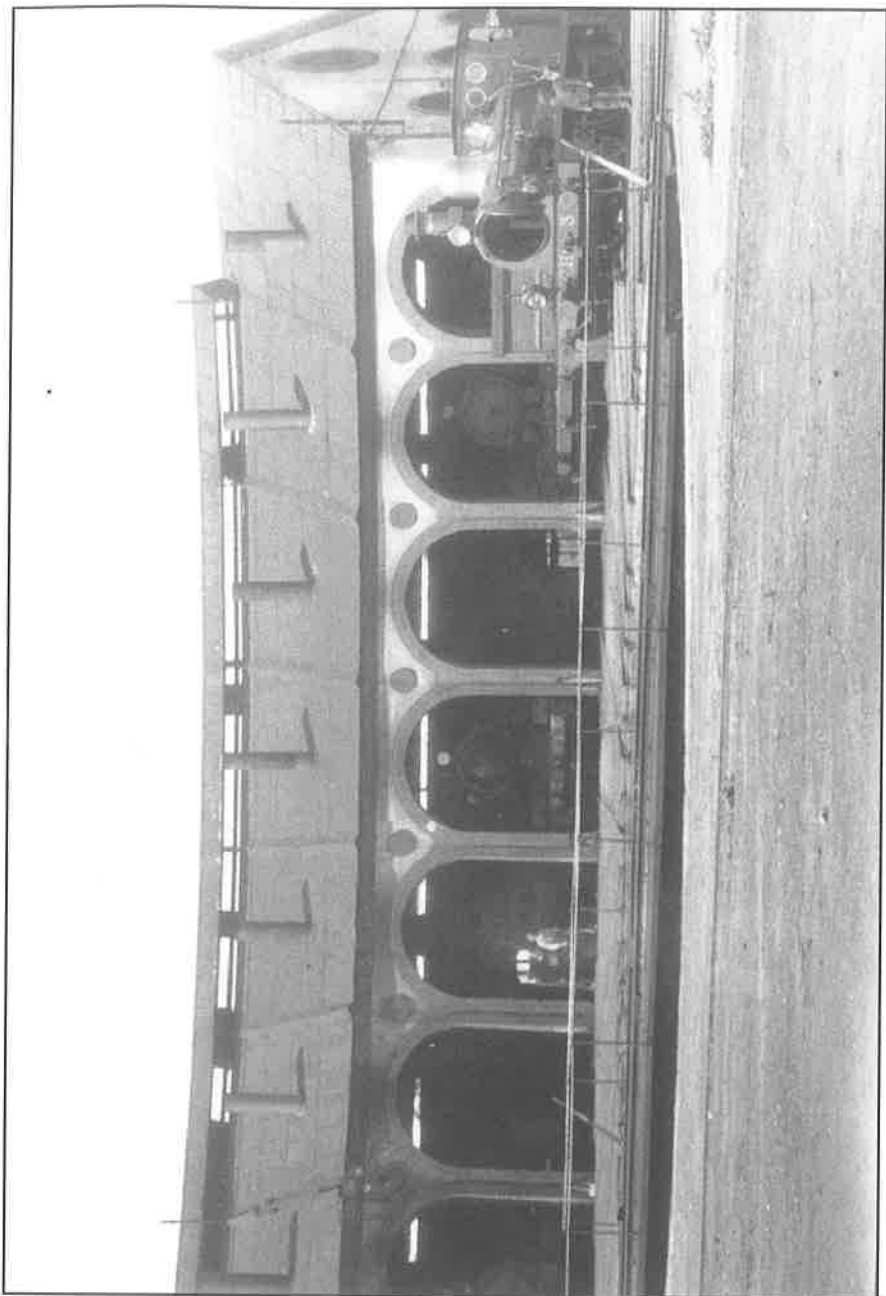
*Casa del Director del Ferrocarril, junto a la Estación de Gil Márquez en 1932. El abandono y ruina de este edificio provocó que hace unos años fuera finalmente derruida.*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*



*FFCC: Zafra a Huelva. Apartadero de Almonaster-Cortegana. En otros tiempos sostuvo un importante tráfico de viajeros. Hoy el edificio se halla cerrado.*

*Cesión Fundación del FFCC*



*Cochera semicircular de ferrocarriles en 1932. Estación de Huelva-Odiel.*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*

plias. Existen edificios de esta clase en Cumbres Mayores y en Calañas. El tipo más grande se compone de diez columnas pareadas, ocho puertas laterales y dos frontales y que se encuentran en El Repilado, Fregenal y Zafra.

Casi todos los muelles se hallan en la actualidad en buen estado de conservación. No obstante, algunos, como el de la estación de El Cerro, han sido desguazados recientemente.

## **6.2.- LOS DEPÓSITOS DE AGUA**

Antiguamente, las locomotoras de vapor necesitaban grandes cantidades de agua para funcionar; por lo que se construyeron depósitos o aljibes en la línea Zafra-Huelva.

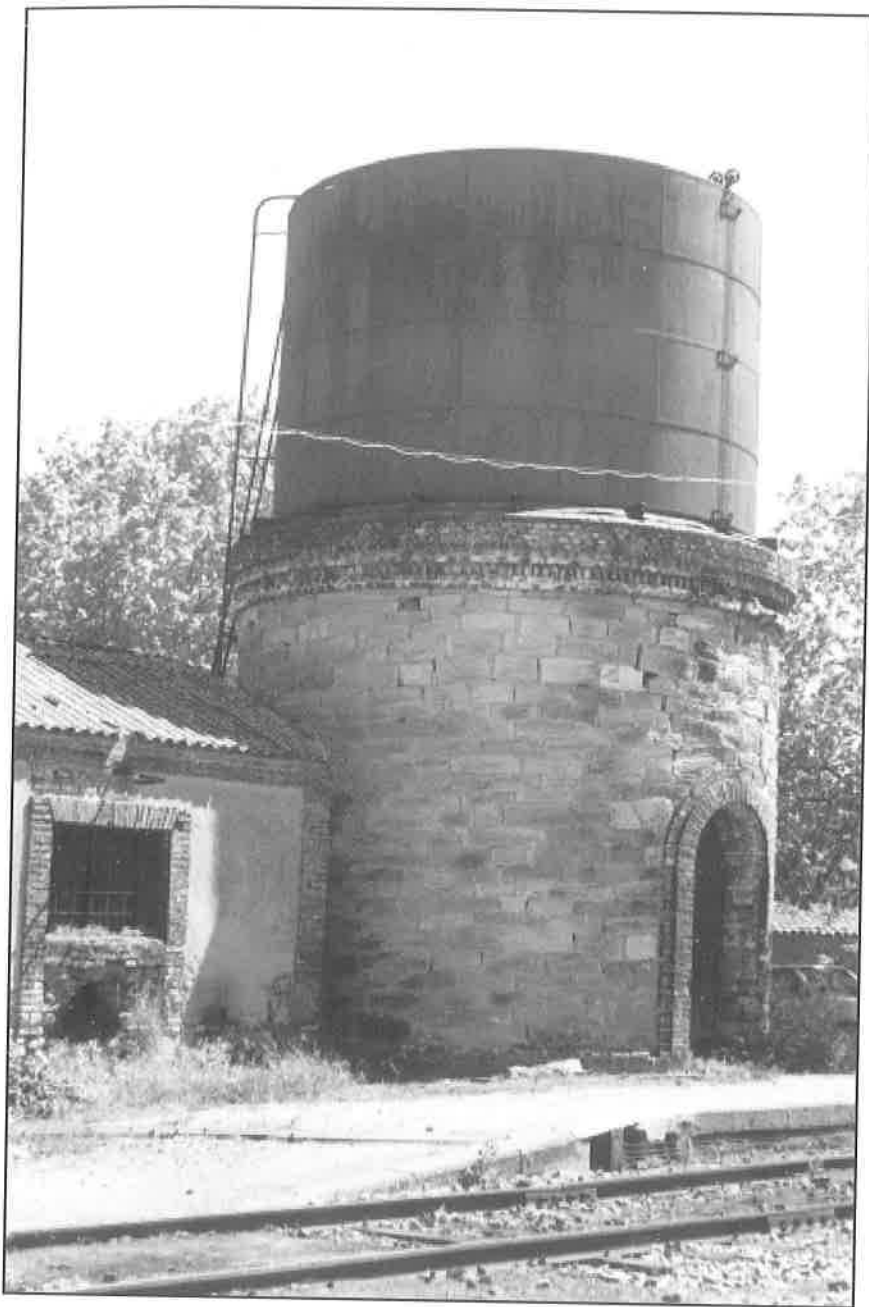
El modelo más extendido consistía en un cilindro hueco de mampostería a base de piedras de granito, coronado por 16 vigas metálicas, en doble T, que se apoyaban uniformemente, en sentido radial, sobre las paredes del cilindro y en una columna central de fundición. Al hueco de la parte baja se accedía por una puerta de madera con arco en medio punto, practicada sobre el muro de granito. El espacio interior era aprovechado para guardar materiales ferroviarios e, incluso, como vivienda.

Sobre esta sólida estructura se apoyaba el depósito de hierro, también cilíndrico, donde se almacenaba el agua. El conjunto se componía también de una escalera de hierro fija y una regleta graduada de madera, para medir el nivel de agua contenida en el depósito.

En casi todas las estaciones quedan aún restos visibles de estos depósitos de agua, al menos en lo que se refiere a la estructura de mampostería.

Sólo había dos depósitos en la línea Zafra-Huelva que rompían, en cierto modo el modelo clásico, situados en las estaciones de Calañas y Huelva-Odiel. Se apoyaban, a diferencia de los demás, sobre 8 columnas cilíndricas de fundición, a modo de octógono inscrito sobre una circunferencia imaginaria.

Cada pareja de columnas culminaba en una viga central, paralela a la base del depósito. A su vez, estos dos huecos resultantes se unían rígidamente mediante cruces de "San Andrés", a base de vari-



*Aljibe de agua en el apartadero de Almonaster-Cortegana, Mayo 1994. Se convierte en testigo de una época en que las locomotoras eran de vapor y necesitaban ingentes cantidades de agua para su funcionamiento.*

*Foto Antonio Perejil*

llas roscadas que se atornillaban interiormente a unos aros metálicos<sup>3</sup>.

De todos los depósitos de agua que se construyeron, aquellos que mejor se han conservado son los de Valdelamusa, Almonaster-Cortegana y Fregenal de la Sierra. Desgraciadamente, en algunas estaciones no queda ya testimonio de ellos.

### 6.3.- EL PARQUE DE LOCOMOTORAS

Debido a la orografía tan difícil que presentaba la sierra onubense y el Sur de Badajoz, la Compañía ferroviaria impulsada por Guillermo Sundheim se vio obligada a elegir máquinas potentes y, a la vez, ligeras. Casi todas las empleadas en este ferrocarril fueron de fabricación inglesa o alemana y tenían un aspecto bastante similar.

La línea Zafra-Huelva llegó a tener en propiedad 87 locomotoras de vapor. A la hora de clasificarlas por orden cronológico y numérico, hay que tener en cuenta dos períodos claramente diferenciados. El primero abarca desde la apertura parcial de la línea en 1886 hasta 1941, que pasa a manos de RENFE. En esta fase, el Depósito «Huelva-Odiel» llegó a contar con 27 locomotoras de vapor, adquiridas entre 1883 y 1921. Desde que RENFE se hizo con la titularidad de la línea, se aumentó el parque de locomotoras en otras 60 unidades, empezando a desguazarse de forma gradual las más antiguas.

Las primeras 6 locomotoras en servicio, para trenes mixtos, fueron fabricadas por la DÜBS AND COMPANY, domiciliada en Glasgow y absorbida en 1903 por la British Locomotive. Las ruedas de esas máquinas tenían un diámetro de 1524 mm (debido a la dureza de la línea), 384 CV de potencia y desarrollaban velocidades de 70-80 Km/hora. En la compañía primitiva estuvieron numeradas desde la ZH-1 hasta la ZH-6.

10 nuevas máquinas se destinaron al transporte de mercancías, también fabricadas por DÜBS en 1885. Tenían una potencia de 486 CV, pesaban 40 toneladas y tenía un diámetro de ruedas de 1219 mm,

<sup>3</sup> En la actualidad, sólo se conservan algunos depósitos de esta clase en el ferrocarril Sevilla-Huelva, en concreto, en la estación de Escacena; construido, lo mismo que el de Zafra, por la intervención de Guillermo Sundheim.

lo cual hacía que se adaptasen muy bien a las pendientes. Al principio, estuvieron numeradas desde la ZH-21 a la ZH-30 y, posteriormente, a partir de 1941, desde RENFE 030-2251 hasta la RENFE 030-2260.

El tercer tipo de locomotoras de vapor fue un lote de 8 unidades, numeradas desde la ZH-51 a la ZH-58 (en RENFE, desde la 040-2291 a la 040-2298). Eran del tipo 0-4-0 y, al igual que las anteriores, fueron construidas por DÜBS hacia 1898. Pesaban 77 toneladas, tenían un diámetro de ruedas de 1219 mm y desarrollaban 630 CV de potencia. Cuatro de estas locomotoras (040-2293/2295/2297 y 2298) fueron desguazadas entre 1963 y 1965.

El auge de la minería pirítica de principios de siglo en la provincia de Huelva obligó a la Compañía a adquirir locomotoras más potentes, que produjeran unos rendimientos más satisfactorios. En base a esta exigencia, se adquirieron en 1914 dos del tipo «Mallet» 0-3-0 + 0-3-0, fabricadas en Munich por MAFFEI. Se numeraron inicialmente con la ZH-101 y ZH-102 y por RENFE, con los dígitos 060-4021 y 060-4022. Tenían 990 CV de potencia y un diámetro de ruedas de 1230 mm. Eran muy adherentes pero demasiado lentas. En 1921 fue adquirida para reforzar el servicio, una tercera MAFFEI, numerada con la ZH-103 (en RENFE, sería la 060-4023). Los últimos días de estas tres locomotoras transcurrieron en los trenes de mercancías Sevilla-Mérida, pero fueron dadas de baja muy pronto y se desguazaron en 1954.

A estas 27 locomotoras de vapor que prestaron servicio en el ferrocarril Z-H durante su primera época, hay que añadir un curioso automotor, apodado «El Piojo Verde», que en la antigua compañía de Sundheim tenía las iniciales XF-1001 y en RENFE el número 9091. Fue construido por la empresa SENTINEL-CAMMELL, y recepcionado en Huelva, totalmente desmontado, el 15 de Abril de 1929. Después de incendiarse en 1933, sería reconstruido en Barcelona por la compañía «Construcciones Metálicas del Llobregat». Durante los últimos años de su vida desempeñó la función de tren obrero en Sevilla, entre las estaciones de San Fernando y San Jerónimo, hasta que una riada acaecida en 1961 lo inutilizaría. Posteriormente, se conservó como pieza de museo en el Depósito de Sevilla-San Jerónimo, hasta que en 1990 fue trasladado a Zaragoza. «El Piojo Verde»

disponía de 35 asientos, desarrollaba una potencia de 100 CV y alcanzaba una velocidad de 80 Km/h.

La **segunda época** del F.C. Zafra-Huelva se inicia en 1941, cuando es absorbida esta línea por RENFE, actual propietaria. Se envían al Depósito de Huelva-Odiel numerosas locomotoras de vapor procedentes de otras compañías ferroviarias (en total, 60). Para reforzar los trenes de mercancías, se traen las 130-2003/2004/2005 y 2006 procedentes de los Ferrocarriles Andaluces y se reciben otras 16 unidades de las famosas 0-4-0, apodadas «verracos», de los Ferrocarriles del Norte.

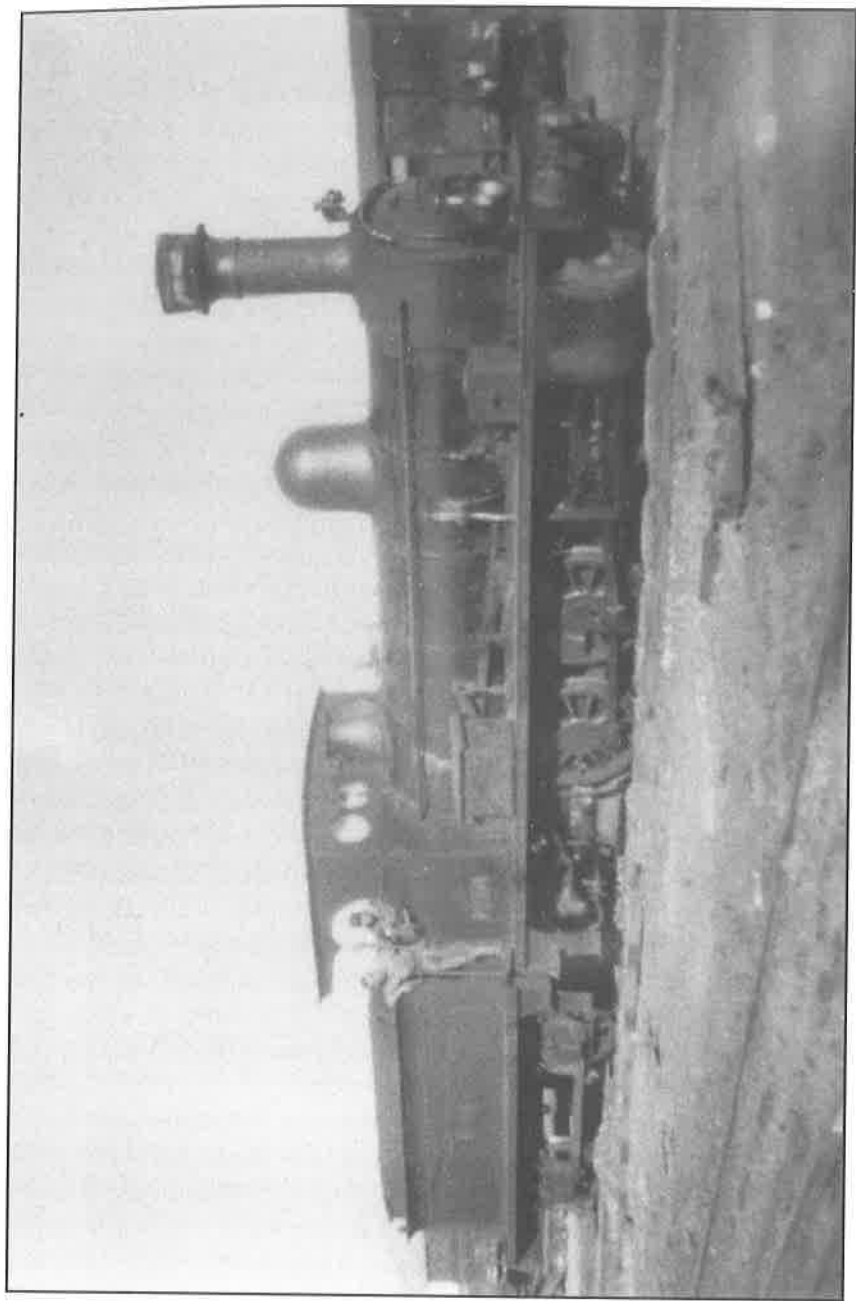
Para los trenes correos y mixtos se recepcionan otras 6 unidades de Ferrocarriles Andaluces, que se numeraron desde la 240-2001 hasta la 240-2006. Estas locomotoras poseían un diámetro de ruedas bastante grande (1620 mm) y desarrollaban una potencia de 1.575 CV.

A finales de los años cincuenta, RENFE añade otras 27 locomotoras al Depósito Huelva-Odiel, del tipo 2-4-0/1100 de la antigua compañía MZA. Fueron numeradas desde la 240-2091 hasta la 240-2117. Las últimas locomotoras que se enviaron fueron 7 unidades apellidadas «Mikados del Norte», más conocidas como «americanas». Eran del tipo 1-4-1 y tenían los números 141-2001/2014/2029/2037/2039/2042 y 2051. La mejor de estas siete locomotoras resultó ser la 141-2039, apodada «la podría», debido al mal estado en que llegó a Huelva.

Cuando el vapor desaparece en la línea férrea Zafra-Huelva durante la década de los sesenta, los servicios de viajeros comienza a atenderse mediante ferrobuses. Más recientemente, dicho parque de locomotoras sería sustituido por automotores diésel de diversos tipos.

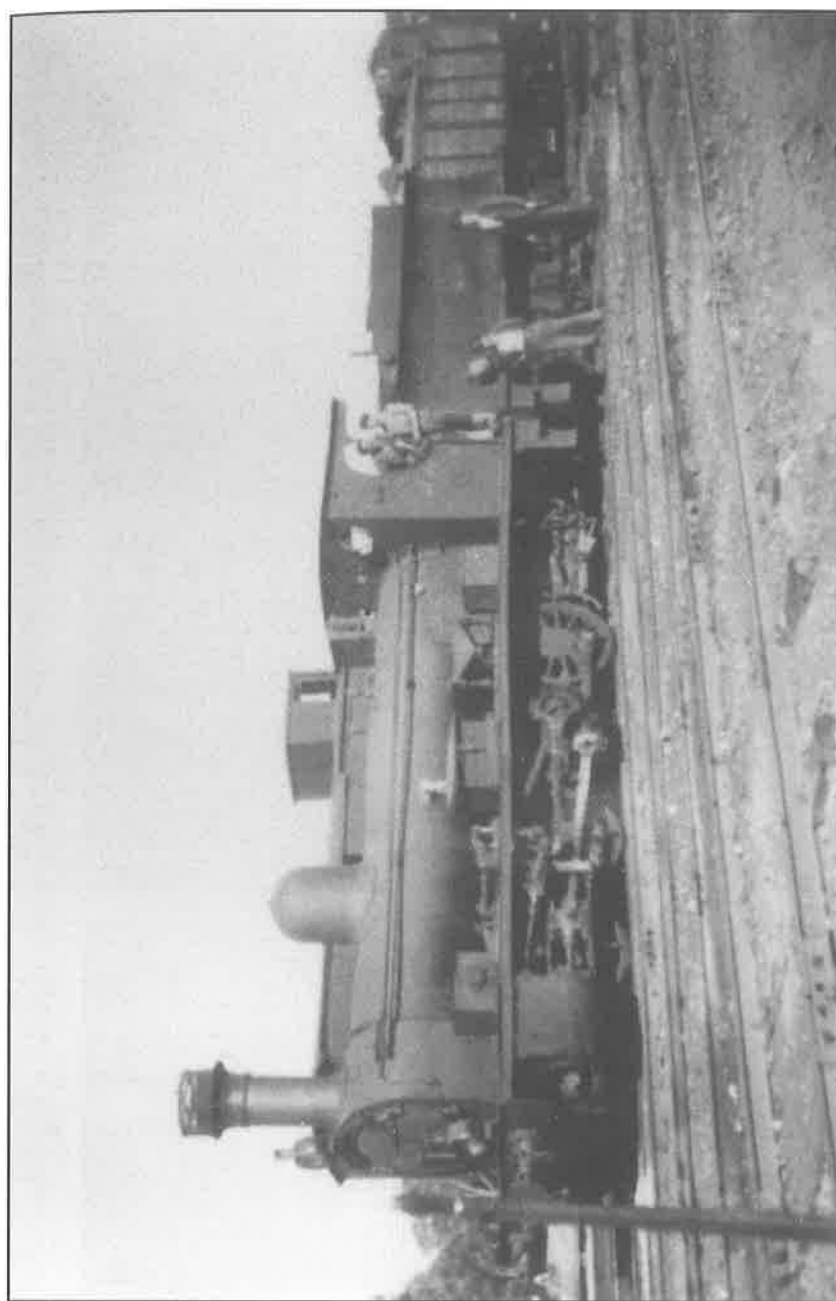
## 7.- LOS RAMALES MINEROS DE VÍA ESTRECHA

Cuando se hizo la línea Zafra-Huelva, las tres compañías más poderosas de la minería onubense de aquellos tiempos ya habían construido sus respectivos **ferrocarriles de vía estrecha**. Siguiendo un orden cronológico, el primero en construirse fue el de Buitrón-San Juan del Puerto (1869); le siguió el de Tharsis-Río Odiel (1870); y por último, el de Riotinto-Huelva, en 1875.



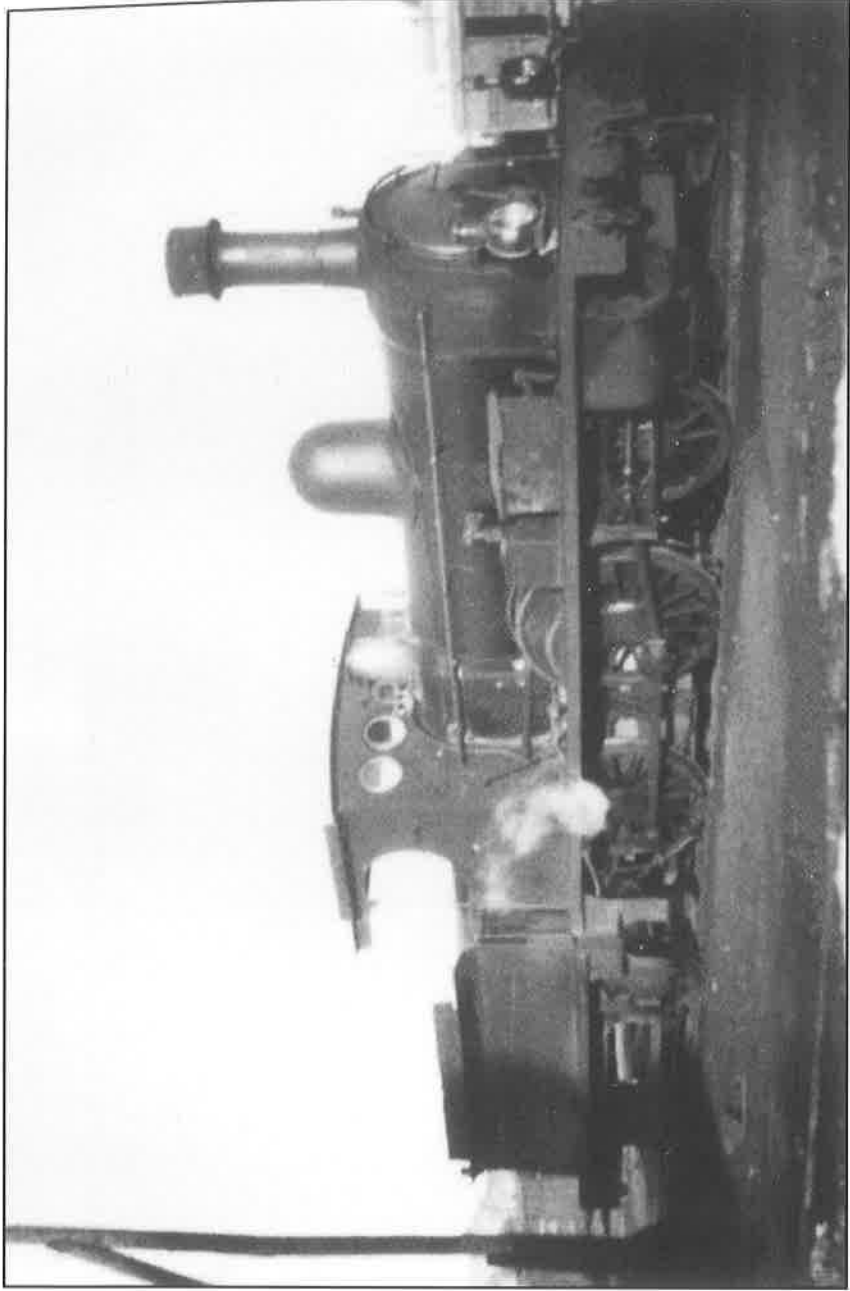
*Locomotora de vapor 030-2253 construida por Dübs (Escocia) en 1884.  
Ferrocaril Zafrá-Huelva.*

*Museo Nacional del Ferrocarril*



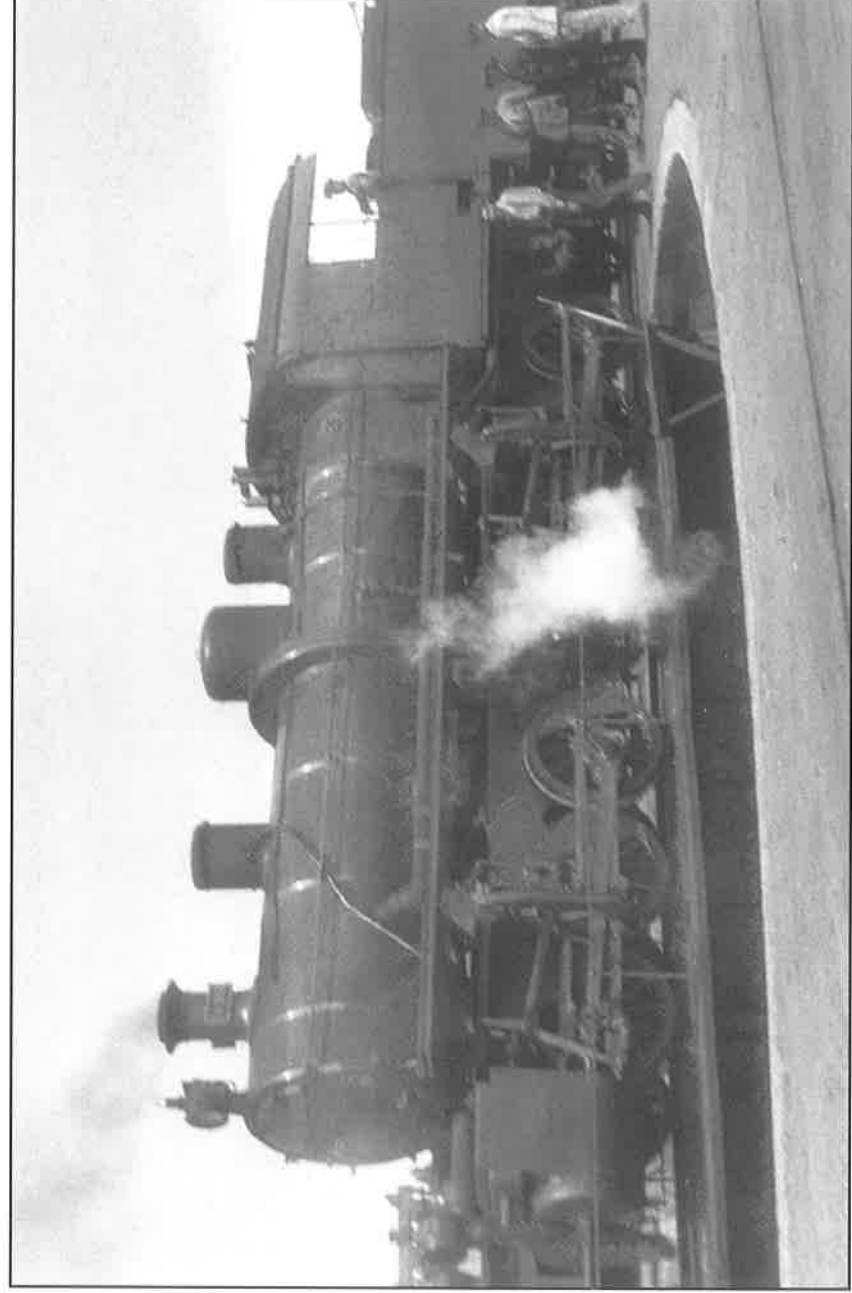
*Locomotora de vapor 120-2294 construida por Dübs (Escocia) en 1898.  
Ferrocaril Zafrá-Huelva.*

*Museo Nacional del Ferrocarril*



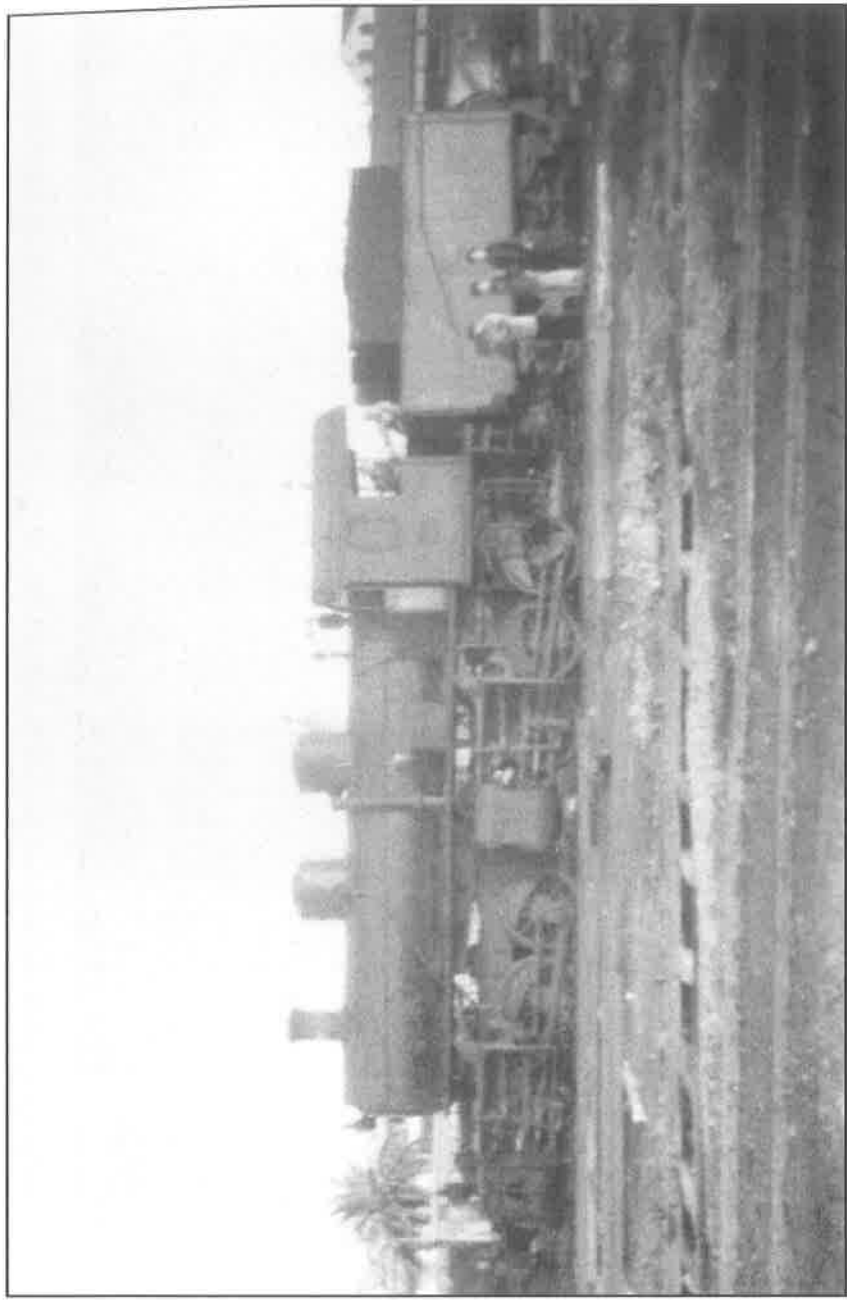
*Locomotora de vapor 040-2296. Fue construida por DÜBS (Escocia) hacia 1898.  
Ferrocarril Zafra-Huelva.*

*Museo Nacional del Ferrocarril*



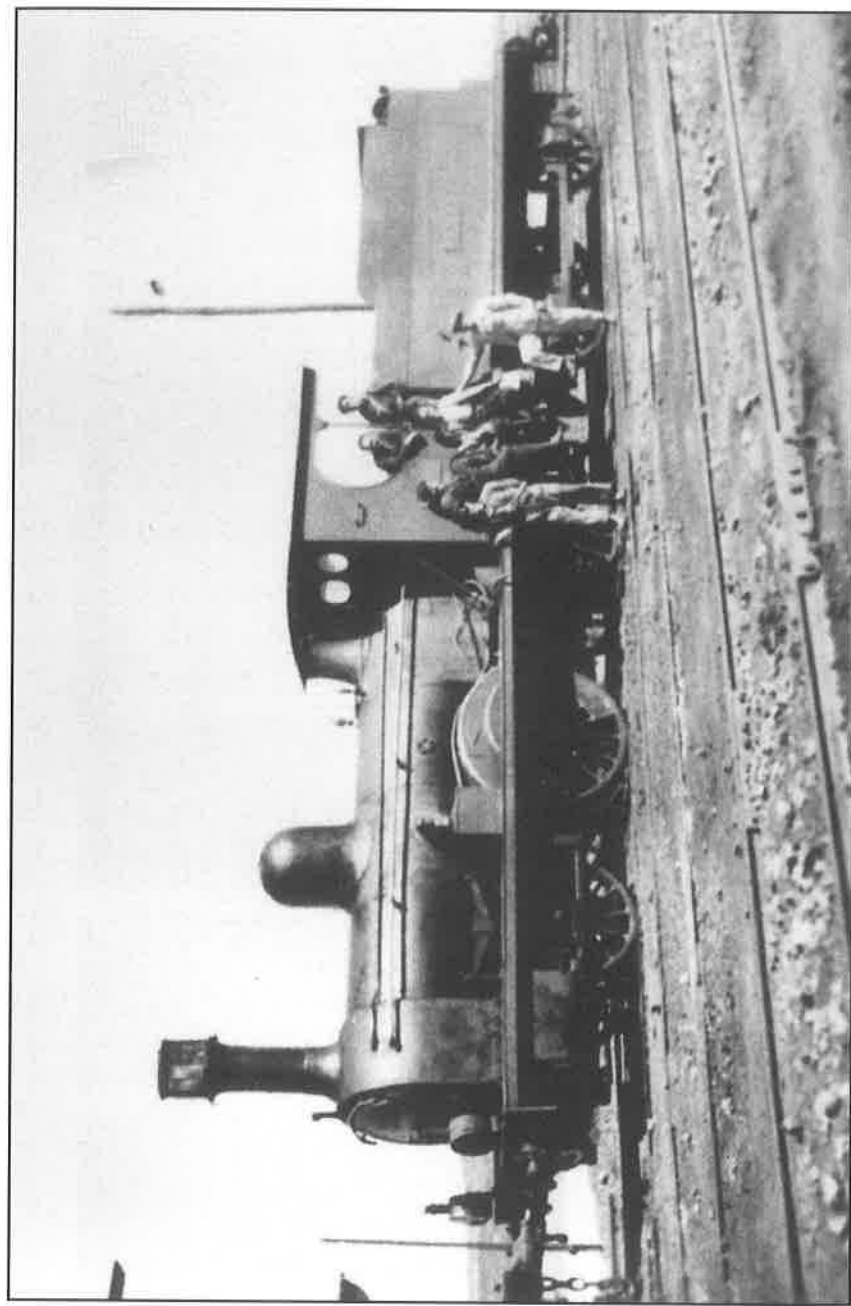
*"La Máquina Gorda", como popularmente se conocía a las ZH-101, 102 y 103.  
Fabricadas en Alemania fueron adquiridas en 1914.*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*



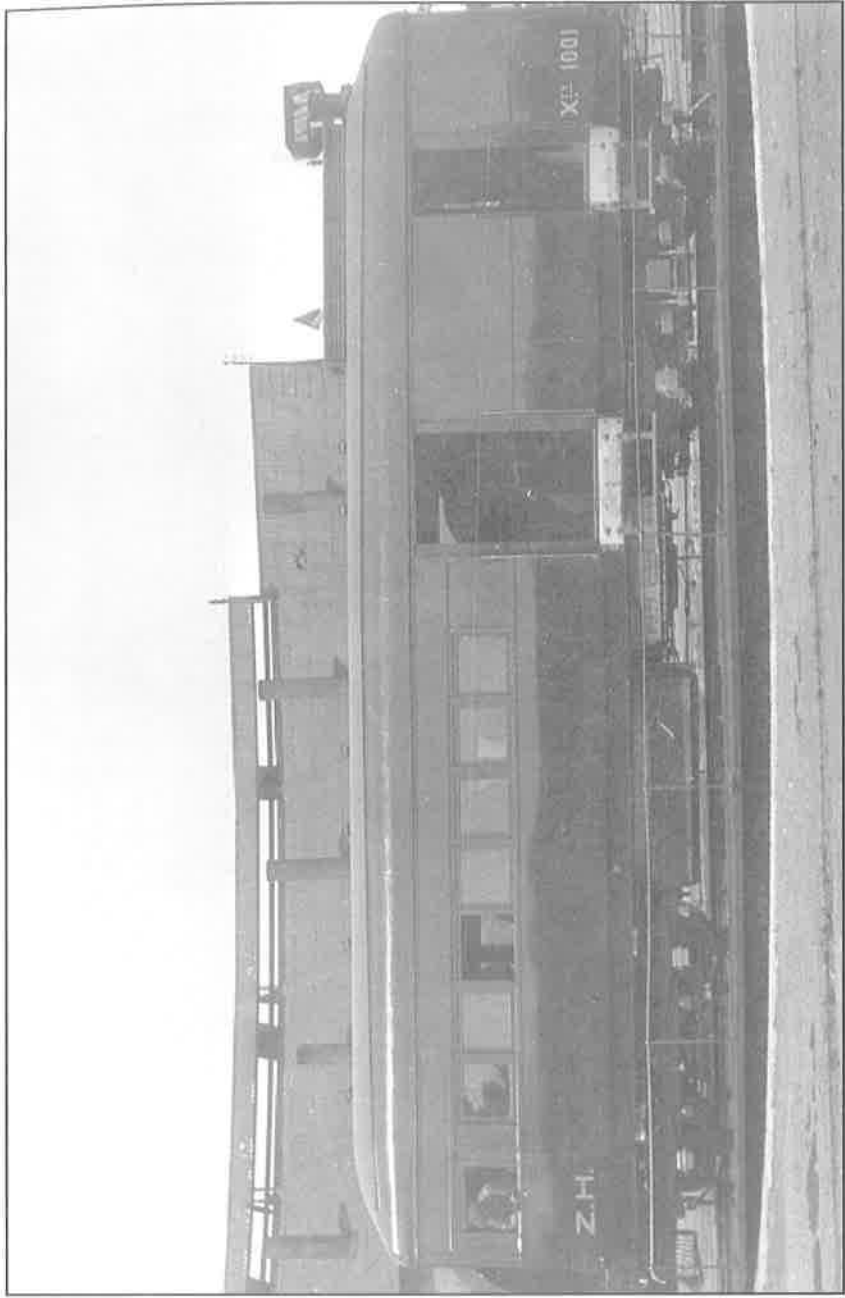
*Locomotora de vapor 060-4022, construida por Maffei (Alemania) en 1911 y adquirida en 1914 por la Compañía del Ferrocarril Zafra-Huelva.*

*Museo Nacional Ferroviario*



*Locomotora de vapor 060-4022 construida por Maffei (Alemania) en 1911. Ferrocarril Zafra-Huelva.*

*Museo Nacional del Ferrocarril*



*Automotor de vapor X-FV 1001, popularmente conocido como "El Piojo Verde". Fue recepcionado en Huelva en 1929, prestando servicio hasta 1961. Hoy es una pieza de museo que se halla en Zaragoza.*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*



*Estampa de época (1932). Apeadero de La Nava*

*Cesión Isabel Naylor Moreno*

Como las otras minas del Andévalo onubense quedaban muy lejos de estos ferrocarriles, a partir de 1886, cuando entró en servicio el tramo Valdelamusa-Huelva, las empresas propietarias de dichas minas construyeron independientemente sus propios ramales de vía estrecha hasta los puntos de enlace disponibles en el ferrocarril de Zafra-Huelva. Se convertía en la única forma de que las compañías mineras más modestas solucionaran los graves problemas de transporte que padecían con anterioridad.

Estos puntos de enlace disponibles eran la estación de **Valdelamusa** por el Norte, y el apeadero de **Tamujoso** por el Sur. Por el primero, al Oeste, se le unía a la línea de Zafra el F.C. de San Telmo, de 11 kilómetros de longitud y 0,762 metros de ancho de vía, y, al Este, el F.C. de Cueva de la Mora (1897), que discurría en sentido opuesto, con una longitud de 7,730 kilómetros y el mismo ancho de vía que el anterior. Por el Sur, se le unían el F.C. de San Miguel, también del mismo ancho y con 19 kilómetros de longitud; y el F.C. de La Joya (1908), que era el más estrecho de todos, con 0,60 metros de ancho y una longitud de 14,648 kilómetros. (Ver mapa).

El tráfico de minerales más intenso se produjo en el nudo de Valdelamusa, debido a que fueron sus minas más próximas las últimas en cerrar. Los primeros ferrocarriles de vía estrecha que se clausuraron fueron los ramales de San Miguel y La Joya, en la década de los cuarenta, y el último que quedó fuera de servicio fue el de San Telmo, en la década de los setenta.

Mucho más al Sur que los ramales anteriores, entre el apeadero de Los Milanos y la mina Torerera, existió también un cable aéreo de 2,3 kms. de longitud, por el cual se transportaban la pirita de dicha mina hasta 1960 en que cerró. Por último, a la altura de la mina Perrunal, cerca del apeadero de El Cerro, también existió un pequeño ramal de unos 2 km, propiedad de RENFE, que sirvió para transportar por el F.C. de Zafra la pirita de esta mina.

## 8. LOS TRÁFICOS<sup>4</sup>

### 8.1.- EL TRÁFICO DE VIAJEROS

Es evidente que la vida de cualquier línea férrea depende en gran parte de la evolución económica y social de las poblaciones que atraviesa. Siempre existe un paralelismo entre esos dos conceptos; de modo que las variaciones que se producen con el tiempo afectan por igual al ferrocarril y al territorio.

La idea de establecer un corredor ferroviario entre Huelva y Zafra, a través del entonces próspero Andévalo de principios de siglo y las deprimidas comarcas de la Sierra, despertó gran interés en todas las poblaciones afectadas. Era la única forma de dar salida a los grandes recursos mineros y agrícolas de la región, y de establecer un tránsito de viajeros regular. Durante las primeras décadas de existencia, el tráfico de viajeros por la línea Z-H, superó las previsiones oficiales realizadas ya que, hasta entonces, era el único medio de transporte disponible. Desgraciadamente, esta situación fue agravándose con el paso de los años, en paralelo al auge del tráfico por carretera. Los viajeros se han ido pronunciando gradualmente por los autobuses y los vehículos particulares.

La crisis del tráfico de viajeros de la línea Zafra-Huelva se remonta a la década de los sesenta, cuando las compañías de autobuses privadas comenzaron a ampliar sus servicios hacia las zonas más alejadas de la Sierra y el Andévalo onubenses. Como era de esperar, el tráfico por carretera ha desplazado en gran medida al ferrocarril. Las únicas estaciones que mantienen un flujo de viajeros notable son las de Huelva y Calañas, debido a la corta distancia que las une. En cambio, los apartaderos de Almonaster-Galaroza y Cumbres Mayores han visto descender drásticamente su aportación de viajeros.

Otros factores que han influido negativamente en el transporte de viajeros son las continuas modificaciones horarias de los últimos años y las bajas velocidades, debido al pésimo estado de las vías.

<sup>4</sup> Este epígrafe será desarrollado con mayor profundidad por el profesor Jurado en la segunda parte de este estudio. En el mismo, destacará la problemática actual en lo que concierne al tráfico de viajeros y de mercancías.

## 8.2.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y MINERALES

Al margen de los minerales cobrizos del Andévalo, la línea Zafra-Huelva ha sostenido desde su construcción un importante tráfico de productos químicos y agrícolas. Tan determinante ha sido el transporte de sustancias químicas que, precisamente la causa más grave de su crisis arranca de la notable pérdida de mercado de este tipo de productos, desde 1992 en adelante. A partir de octubre de dicho año entraría en servicio el oleoducto Puertollano-Zafra, lo cual ha significado suprimir el transporte de carburante desde Huelva hacia la zona extremeña.

Respecto a las sustancias químicas, los primeros productos que se reciben en Huelva fueron los fosfatos de Cáceres, para su enriquecimiento como abonos con los sulfatos cobrizos onubenses. Luego comenzó la febril actividad de los combustibles líquidos, sobre todo, gasolina, procedentes de la refinería de Palos de la Frontera; llegando a significar en 1991, el 63,2 % del tonelaje total transportado. El ácido sulfúrico, que se recibe en Calañas, también era una sustancia muy importante, a raíz de la puesta en marcha de la fábrica de Minas de Almagrera en Sotiel Coronada. Pero, en la actualidad, su transporte ha quedado reducido a unos mínimos testimoniales, como consecuencia de los graves problemas por los que atraviesa la minería pirítica. De esta manera, en 1991 se transportaron solamente 78.573 toneladas de ácido sulfúrico; mientras que tres años antes, en 1988, habían sido 229.563 toneladas.

El único transporte que se mantiene es el de la madera, siendo Valdellamusa y Fregenal de la Sierra los centros de recepción más importantes. En 1991, se embarcaron 20.942 toneladas desde Valdellamusa con destino, principalmente, a Gerona.

La **riqueza minera** del Andévalo fue el soporte económico más importante de la línea Zafra-Huelva desde finales del siglo XIX hasta la década de los sesenta, cuando cerraron casi todas las explotaciones de pirita y manganeso.

Antes de la apertura del tramo Valdellamusa-Huelva, en Julio de 1886, sólo eran tres las compañías mineras que llegaban hasta el puerto onubense a través de sus propios ferrocarriles. Pero otros numerosos y pequeños criaderos, que no eran propiedad de esas poderosas

empresas, no pudieron explotarse de forma rentable hasta la apertura de la línea Z-H, ya que los métodos de transporte empleados hasta entonces eran demasiado rudimentarios y, además, resultaban poco rentables. A partir de entonces, se explotarán a gran escala todas las minas próximas a este ferrocarril, construyéndose diversos ramales auxiliares de vía estrecha que enlazaban con la línea general, comunicando las mismas con la capital portuaria.

Los nudos de recepción del tráfico de mineral estaban ubicados en el apartadero de Valdellamusa y en el apeadero de Tamujoso. Este último apeadero registró una intensa actividad hasta mediados de siglo. De las dos minas que embarcaban sus minerales, San Miguel cerró hacia 1959 y La Joya veinte años más tarde pero, con anterioridad, su ferrocarril había sido clausurado, y sus piritas se enviaban en camiones hasta Huelva.

Por tanto, la mayor parte de los minerales onubenses se recibían en la estación de Valdellamusa; debido a la cercanía de otros notables criaderos de mineral. Además, las minas de su entorno fueron las últimas en clausurarse: en 1922, la mina Carpio; hasta 1926, la mina Angelita; en 1934, fue Aguas Teñidas; en 1950, Monte Romero; en 1977, la de Cueva de la Mora; en 1985, Lomero-Poyatos; y la última que dejó de embarcar sus minerales en Valdellamusa fue la de San Telmo, en Febrero de 1991. Actualmente, pueden verse los muelles de mineral arruinados, numerosas vías muertas y oxidadas y una rica coloración de grises de las piritas esparcidas en el suelo.

También existieron otros puntos de embarque en los apeaderos de Los Milanos y El Cerro; pero sus cercanas minas de Torerera y Perrunal cerraron en 1960 y 1968, respectivamente.

Por otra parte, también se ha perdido el embarque de minerales en Fregenal de la Sierra procedente de las minas de hierro de Cala.

Sólo se reciben algunas partidas de pirita, procedentes de Tharsis, en la estación de Gibralferrón, pero sus cantidades son inapreciables si se comparan con las cifras de años pasados.

No obstante, los recientes descubrimientos de nuevos criaderos en Aguas Teñidas (Almonaster) y Aguas Blanca (en las cercanías de Cala) pueden revitalizar la actividad minera de este corredor, para lo cual el ferrocarril es una baza importante.

Es de esperar que ello suceda así, por su contribución al desa-

**Piritas Embarcadas por el Ferrocarril Zafra-Huelva**

Nº Orden	Nombre-Mina	Tm. Embarcadas	Periodo	Ferrocarril Auxiliar
1	Carpio	326.894	1902-1921	F. C. de San Telmo
2	San Telmo	1.327.275	1903-1960	F.C. de San telmo
3	Lomero-Poyatos	1.554.812	1905-1960	F. C. de San Telmo
4	Valdelamusa	176.000	1886-1888	F.C. de San Telmo
5	Angelita	540.000	1906-1925	F.C. de Cueva de la Mora
6	Monte Romero	800.000	1904-1928	F.C. de Cueva de la Mora
7	Cueva de la Mora	1.097.326	1888-1960	F.C. de Cueva de la Mora
8	Aguas Teñidas	583.553	1917-1933	F.C. de Cueva de la Mora
9	La Joya	433.418	1909-24/1953-60	F.C. La Joya-Tamujoso
10	San Miguel	837.349	1888-1960	F.C. San Miguel-Tamujoso
11	Torerera	424.571	1925-1960	Cable aéreo hasta Los Milanos
12	Perrunal	7.549.309	1901-1960	Ramal de RENFE
Total de toneladas embarcadas hasta 1960: 15.650.507 Tm.				

rollo económico de estas deprimidas comarcas y por la garantía de supervivencia que obtendría el ferrocarril Zafra-Huelva.

**9.- BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES**

- \* JURADO ALMONTE, J.M. (1994): "La crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva", en Huelva en su Historia, nº 5, pp. 287-326.
- \* RAMÍREZ CEPEDA, M. (1993): La gestación de un ferrocarril en la Palma del Condado. Asociación Cultural "Amigos de La Palma".
- \* RAMÍREZ COPEIRO, J. (1985): Ingleses en Valverde. Aspecto humano de la minería inglesa en la provincia de Huelva. Imprenta Jiménez. Huelva.
- \* LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): M.Z.A. Historia de sus estaciones. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- \* PINEDO VARA, Isidro (1963): Piritas de Huelva. Su historia, minería y aprovechamiento. Edit. Su mina, Madrid.
- \* WAIS, Francisco (1974): Historia de los ferrocarriles españoles, Madrid. Edit. Nacional, 2ª edición.
- \* Revista Vía Libre, Nº 301 (Febrero-89)
- \* Revista Doble Tracción, Nº 12 (Agosto/Sept-95)
- \* Revista Clientes-RENFE, Nº 90 (Dic-87/Enero-88)
- \* Boletín de Circulación de Trenes (RENFE-SE/1-3-94)
- \* Boletín de Creación de Trenes (RENFE-H/10 93)
- \* B.O. de la Provincia de Huelva, Nº 90 (7-12-1887)
- \* FETCOMAR-CC.OO./Huelva
- \* Diario El País, 17-7-94
- \* Diario-16, 28-9-90
- \* Diario Huelva Información,
- \* " " " 18 - 8 - 91
- \* " " " 15 - 11 - 91
- \* " " " 17 - 11 - 91
- \* " " " 1 - 12 - 91
- \* " " " 23 - 3 - 92
- \* " " " 10 - 11 - 94
- \* " " " 26 - 11 - 94
- \* " " " 8 - 1 - 95
- \* " " " 31 - 3 - 95
- \* " " " 1 - 4 - 95
- \* Sondeo - entrevistas con habitantes de Fregenal de la Sierra, Cumbres Mayores, Valdelamusa, El Repilado y Calañas.

**LA LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA:  
UN EJEMPLO DE PRECARIEDAD  
Y ABANDONO EN LA POLÍTICA FERROVIARIA**

**JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE.**

Doctor en Geografía  
Profesor Asociado del Departamento de  
Geografía e Historia. Facultad de Humanidades.  
Universidad de Huelva.

## 1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y CONTENIDOS.

He intentado aprovechar toda oportunidad que se me ha ofrecido para comentar y escribir acerca del **ferrocarril**: un medio de transporte que, en los últimos años, está siendo reiteradamente olvidado, imponiéndosele la injusta espada de la rentabilidad económica pero sin atender otro tipo de ventajas que ofrece por su propia naturaleza.

Es la segunda vez que agradezco la invitación de la *Asociación de Amigos del Ferrocarril de la Cuenca Minera de Río Tinto*, que tanto está luchando en defensa del ferrocarril en esta provincia o en cualquier otra zona del país.

Mis inicios en este tema se remontan a la realización de un trabajo de investigación durante 1988-89 para el entonces *Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes* sobre el tema monográfico "**Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva**". Posteriormente este trabajo fue actualizado, haciéndose extensible también al segundo eje ferroviario onubense en activo: la *línea Sevilla-Huelva*. Con dicho bagaje se publicó un amplio artículo con el título "*La crisis permanente del ferrocarril en Huelva*", dentro de la obra miscelánea "*Huelva en su Historia*" nº 5.<sup>1</sup> También aproveché la oportunidad que me ofreció el diario provincial "*Huelva Información*" para publicar, en aras a una mayor divulgación, un amplio dossier del mismo tema dividido en dos partes y que apareció en enero de 1994.

Quiero de nuevo, a través de esta publicación, aportar mis conocimientos y de paso contribuir en el persistente y problemático debate sobre la viabilidad económica y social de la **línea férrea Zafra-Huelva**. Lamentablemente ésta no consigue zafarse de las reiteradas especulaciones de su cierre, frente a la oposición de los pueblos afectados y de distintos grupos asociativos y políticos con pun-

---

<sup>1</sup> El presente estudio constituye una ampliación y, a la vez, una actualización del contenido que se expresa en dicho artículo.

tos de vista, anhelos y versiones algo diferentes a la postura que ha mantenido *RENFE* en diversas situaciones.

Dado que este capítulo se complementa con el del *Antonio Perijil*, quien se ha centrado más en el origen histórico y la estructura técnica de la línea, son mis **objetivos** principales la realización de un breve **diagnóstico** de las condiciones actuales de esta línea férrea, **evaluando**, grosso modo, su rentabilidad económica, social y territorial, para determinar, por último, y en la medida que nos cabe, las **propuestas y alternativas** a desarrollar para un posible mejor funcionamiento de la misma.

Ciertamente el futuro de esta línea<sup>2</sup> no está asegurado; inmersa en graves problemas estructurales que impiden una mayor viabilidad económica y social. De alguna manera, es nuestra intención contribuir y hacer una llamada de atención no sólo para que esta línea no desaparezca sino para instar a la Administración, capitaneada por *RENFE*, *Ministerio de Fomento* y *Junta de Andalucía*, de que son necesarias y urgentes determinadas y contadas inversiones para fortalecer los servicios ferroviarios y no recurrir a los tristes recortes presupuestarios que conducen al abandono, precariedad y, finalmente, al desmantelamiento de las líneas.

Partiendo de tales objetivos, el **contenido** de este estudio se ha estructurado en los siguientes epígrafes:

- Origen, encuadre geográfico, accesibilidad y transporte público por carretera y ferrocarril del corredor ferroviario.
- Breves características de la línea Zafra-Huelva en cuanto a factores estructurales y nivel de servicios.
- Análisis de la oferta de transporte: actual tráfico de mercancías y viajeros.
- Balance económico y social.
- Problemática reciente, manifestaciones y estado de opinión.
- Propuestas de actuación, donde se incide en las mejoras de infraestructuras, equipamientos, calidad de servicios y potenciación de tráficos.

<sup>2</sup> Extensible también al transporte regional o de corto recorrido de la línea Huelva-Sevilla.

## 2. ANCESTRALES PROBLEMAS DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBENSE Y POLÍTICAS DE ACTUACIÓN.

El rico y denso sistema ferroviario onubense ya no es el de décadas pasadas. Toda la densa **red de líneas de vía estrecha** que comunicaban los principales centros mineros con el puerto de Huelva actualmente está cerrada e incluso desmantelada<sup>3</sup>. En cuanto a las tres líneas de vía ancha y que tenían su centro en la capital onubense, ya se ha perdido una, la de *Huelva-Ayamonte*, y las dos restantes no tienen su futuro asegurado.

Es importante realizar e introducir un breve texto de la línea *Huelva-Ayamonte*<sup>4</sup> para mostrar el abandono de la que fue objeto por parte de la política ferroviaria y la escasa defensa que, en su día, ofrecieron las autoridades y grupos asociativos locales, y ello con la esperanza de que éste no sea el destino de la línea Zafra-Huelva. Aquella línea, en su tramo Gibrleón-Ayamonte, fue cerrada en Septiembre de 1987, con pocas resistencias de los más directamente afectados, y unos años después, se fue procediendo al desmantelamiento del carril. Se ha perdido una oportunidad histórica, más bien **error histórico**, de comunicar por vía férrea *Andalucía* con *Portugal* al no contar con una calzada para el ferrocarril el nuevo *Puente Internacional sobre el Guadiana*. Paradójicamente y frente a este panorama,

<sup>3</sup> Del conjunto de líneas de vía estrecha sólo permanece con su estructura vial el tramo Minas de Riotinto-Niebla, que parte del mismo se usa para el recorrido turístico del tren minero, y la línea Tharsis-Río Odiel que, aunque abierta, no registra tráficos en estos momentos.

<sup>4</sup> Construida por la compañía estatal del Oeste fue inaugurada en 1938. Sólomente un 10% de esta línea se implantaba sobre un balasto de piedra y el resto se asentaba sobre tierra. Ello generaba problemas de desagües y hundimientos del raíl lo que obligaba a un descenso de las velocidades: en ningún caso superiores a los 60 kms/hora. Durante los años 80 la línea estuvo sometida a un total abandono que incluía también a las locomotoras. A ello se unieron horarios totalmente anticomerciales. Con estos datos, entre otros muchos, es fácil comprender por qué se alcanzaron balances económicos deficitarios. Todo ello generó un descenso progresivo durante los años 70 y 80 en las cuotas de competitividad, por la menor aceptación de los usuarios, frente al servicio de transporte público por carretera, lo que, finalmente, condujo a su cierre. El último tren que circuló lo haría un 26 de Septiembre de 1987. La Junta de Andalucía no hizo todo lo posible por mejorar o subvencionar dicha línea. La inversión en su día de unos 500 millones de ptas para el cambio del balasto hubiera posibilitado alcanzar velocidades máximas de 120 Kms/hora. No se hizo eso y en cambio, por las mismas fechas, se invirtieron 800 millones en mejorar sólo el tramo de carretera entre Lepe y Ayamonte.

todavía en 1992, e incluso más recientemente, diferentes grupos sindicales y algún grupo político, solicitaban la reapertura y electrificación de la esta línea. De igual manera, el consejero andaluz de *Obras Públicas y Transportes* en diciembre de 1992 justificaba la no desmantelación de esta línea “porque el pasillo entre Portugal y Ayamonte debe mantenerse y porque los sectores económicos de la provincia de Huelva y el Algarve habían mostrado su interés para que se proceda a la reapertura de la línea”.

Es más, en abril de 1994, esta misma *Consejería* de la Junta de Andalucía, en el *Plan Regional de Infraestructuras*, anunciaba la reapertura de la línea Huelva-Ayamonte y la inversión de 30.000 millones. Frente a esta postura autonómica encontramos manifestaciones coetáneas totalmente opuestas por parte del *MOPTMA* y *RENFE*, éstas últimas en favor de proseguir con la situación real de cierre. Por tanto, asistíamos atónitos a un debate contradictorio en cuanto al futuro de una línea que estaba ya muerta.

La realidad era que desde hacía unos años, e incluso antes de dichas proclamas públicas, se estaba procediendo al desmantelamiento de buena parte de su recorrido en lo que concierne a carriles, terraplenes, tricheras y entornos de las estaciones. Además el carril de la vía al paso por algunas de sus poblaciones, como Lepe y Cartaya, ha sido incluso urbanizado. Ahora, y como última novedad, se anuncia y se aprueba desde la *Diputación* convertir este trazado en una **Ruta Verde** o ecológica para el disfrute de ciclistas y caminantes: Estas obras se están llevando a cabo en estos momentos y el trazado y la estructura vial de lo que fue el ferrocarril Huelva-Ayamonte sólo permanecen en el recuerdo.

En cuanto a la **línea Sevilla-Huelva** tampoco está libre de problemas. Sufre la competencia de empresas de tranposte público por carretera que aprovechan la mayor accesibilidad de la **Autovía del V Centenario**. Pero ello no debe ser razón para que *RENFE* dé por perdida la batalla de la competitividad. Al contrario, debe intentar mejorar los servicios regionales y no acudir sólo a los recortes. Acortar su recorrido, suprimiendo el famoso **rodeo** de 25 kilómetros entre Carrión y Sanlúcar la Mayor y la utilización del apeadero de la *Expo 92* serían buenas medidas para poner ambos servicios de transporte, la carretera y el ferrocarril



Estación de Huelva Termano, conocida como la de "Sevilla", actual fin de las líneas Zafra-Huelva y Sevilla-Huelva. Construida entre 1880 y 1887 presenta un estilo artístico ecléctico, con tendencia al neomodéjar, al gusto del propio Guillermo Sundheim. Foto: Antonio Perejil



Estado actual de la Estación Huelva-Odiel, conocida popularmente como la "Estación de Zafra", hoy convertida en sede de la Delegación Provincial de la Consejería de Industria y Turismo de la Junta de Andalucía. Foto: Antonio Perejil

rril, en igualdad. Algunos<sup>5</sup> consideran que el cierre de la estación Plaza de Armas y su no transformación como *Estación Intermodal de Transportes* con viales subterráneos hacia Santa Justa u otras zonas de Sevilla fue un nuevo y **grave error histórico** en el marco de una política de transportes y urbana que prima el asfalto, el automóvil y la gasolina frente a un marginado ferrocarril.

En lo que concierne a la **línea Zafra-Huelva**, objeto de estudio en profundidad en esta publicación, se halla ancestralmente en un preocupante estado de abandono, siendo su servicio de viajeros poco deseado debido sobre todo a las bajas velocidades y a las numerosas irregularidades en el trayecto. Y ello, a pesar de que sostiene todavía un tráfico de mercancías y a la mayor aceptación potencial de los usuarios que, según confirman los sondeos y entrevistas realizadas, en condiciones algo más óptimas, prefieren el tren a la carretera.

Se ha criticado a la Dirección de *RENFE*, desde diferentes grupos asociativos y político- sindicales, por propiciar el abandono definitivo de los usuarios del tren y ello mediante una política de gestión que busca por encima de todo la rentabilidad<sup>6</sup> y con ella se auspician los recorres frente a las inversiones. De esta manera, se recurre a la supresión de paradas, los horarios ilógicos y anticomerciales, la obligada bajada de velocidad ante el mal estado de la infraestructura vial, además de algunas otras irregularidades. Con ello, sin duda, caerán los niveles de uso y aprovechamiento, y no sólo del tráfico de viajeros sino también del comercial. Por tanto, se cierne la sospecha, con fundamentos aceptables, de que el tren casi desaparecerá de la **provincia de Huelva**.

Resulta significativo que de las líneas catalogadas por *RENFE* en 1984 para el conjunto nacional como **altamente deficitarias** tenemos que en **Andalucía**, unos años después, se cerraron prácticamente todas: Huelva-Ayamonte, Puerto de Sta. María-Sanlúcar de Barrameda, Jaén-Puente Genil, Córdoba-Peñarroya-Mérida y

<sup>5</sup> Argumento basado en las declaraciones de *Vicente Uceda*, Responsable Provincial del Sector Ferroviario de UGT en Huelva, en diario "El País", 2/10/1995.

<sup>6</sup> Es cierto que la Unión Europea en su Directiva Comunitaria 440 recomendaba que los ferrocarriles europeos deben alcanzar unos mínimos de autofinanciación. Sin embargo, no se tiene en cuenta que los ferrocarriles españoles llevan años sin las inversiones necesarias de cara a su modernación frente al resto de los europeos (Declaraciones de *Vicente Uceda*, responsable del Sector Ferroviario de UGT en Huelva, en el diario Huelva Información, 13/4/1994)

Guadix-Almendricos- Lorca. Sin embargo, en *Cataluña* existían dos líneas predispuestas al cierre como aquéllas: Barcelona-Puigcerdá y Lérida-Pobla de Segur. Tras las presiones de la Generalitat el resultado fue la modernización de la primera y la subvención autonómica para la segunda, por lo que siguen abiertas. Por tanto, las comparaciones en este aspecto y entre estas dos Comunidades son obvias.

En este sentido, es incomprensible que la *Junta de Andalucía* no haya querido entrar de lleno en la *política de subvenciones*, alegando *tesis de rentabilidad*. Mientras, otras Comunidades Autónomas defienden a ultranza sus trenes regionales, igual o más deficitarios, en un deseo de corregir los desequilibrios territoriales que originarían abandonar a su suerte determinadas líneas de este tipo. Esta política de subvenciones se mantiene en Cataluña, Aragón, Murcia, Valencia e incluso en Extremadura.

También existen acuerdos entre varias *Universidades* y *RENFE* para subvencionar y fomentar el uso del tren por parte de los estudiantes. Sólo desde fechas recientes estas positivas prácticas se realizan en Andalucía.

### 3. ORIGEN, ENCUADRE GEOGRÁFICO Y COMPETENCIA CARRETERA-FERROCARRIL.

El *origen*<sup>7</sup> de la línea *Zafra-Huelva* se remonta a fines del pasado siglo (1881-1889) y su instalación viene directamente influenciada por la explotación de los recursos mineros y ganaderos y también como proyección de un gran eje territorial Norte-Sur que uniera la capital onubense con las costas cantábricas. De esta manera se constituiría en el extremo Sur de la llamada *Ruta de La Plata*<sup>8</sup>. Nace este ferrocarril como manifestación de la semicolonización económica del Huelva del siglo XIX por parte de empresas y capitales extranjeros. El tráfico de mercancías representó el motivo principal para su construcción; prue-

<sup>7</sup> En la segunda parte de esta obra, Antonio Perejil aborda con mayor profundidad la historia del ferrocarril Zafra-Huelva, por lo que no es el propósito ahora desarrollar este aspecto.

<sup>8</sup> A finales del siglo pasado, Zafra era ya un núcleo económico y demográfico importante. Figuraba ya como estación de la línea Mérida-Sevilla cuando se pensó arrancar de allí el nuevo ferrocarril Zafra-Huelva.

ba de ello es su mismo trazado que se aleja un tanto de las poblaciones para acercarse a los núcleos de explotación (minas). Precisamente, gracias a su tráfico comercial sobrevive este ferrocarril hasta la actualidad, La línea es de competencia directa de RENFE desde que en 1941 se nacionalizó.

En 1984 fue catalogada como *altamente deficitaria*, por lo que se especuló su cierre frente a la oposición general de los municipios afectados, empresas y diversos colectivos sociales. Superados aquellos difíciles años (1984-87), finalmente, permanece abierta aunque, insistimos, *su futuro es incierto*, con gravísimos y olvidados problemas estructurales, que serán abordados con mayor profundidad en próximos capítulos.

En cuanto al *encuadre geográfico*, esta línea, con 185 Kms de longitud, se convierte en eje complementario de comunicación y articulación territorial entre las comarcas del Andévalo y la Sierra de Huelva con la capital-puerto marítimo y zonas agrícolas y turísticas de La Costa, a lo que se suma las relaciones que se establecen entre Huelva y Extremadura. Posibilita a poblaciones tradicionalmente marginales y alejadas de los principales centros funcionales del Sur provincial una comunicación alternativa a la carretera, para dar salida a sus productos y para la adquisición de bienes y servicios.

Este *territorio* se caracteriza por una topografía accidentada, con alturas que ascienden hacia el Norte y que condicionarán, en gran medida, el trazado de la red. Asimismo, encontramos un fuerte desequilibrio demográfico, económico y funcional entre los municipios de la **Sierra y el Andévalo**, de menor desarrollo y suministradores de materias primas (recursos forestales, ganaderos y mineros), y los del **Litoral y Área periurbana de la capital**, con economías más potentes y diversificadas (industrias, comercios y funciones públicas en la capital, y agricultura de regadío, pesca, turismo y construcción en el resto de los núcleos) y una población en continuo crecimiento.

Este corredor septentrional presenta globalmente unos *índices de accesibilidad* bajos y, por contra, unos *índices de rodeos* altos por las dificultades orográficas, antigüedad de la red de transporte, su situación periférica y las pésimas condiciones de sus dotaciones infraestructurales, no sólo para el ferrocarril sino también para la red de carreteras (Ver cuadro).

**EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA POBLACIÓN (1) (1900-1995).  
MUNICIPIOS DEL CORREDOR ZAFRA-HUELVA**

MUNICIPIOS	1900 (5)	1920	1940	1960	1970	1981	1991	1995 (4)
<b>PROVINCIA DE BADAJOZ</b>								
ZAFRA	6.136	6.681	8.545	10.723	11.977	12.902	14.065	14.930
PUEBLA S. PÉREZ		2.786	3.554	3.827	3.083	2.913	2.968	3.045
MEDINA DE LAS T.		3.718	3.973	3.524	2.890	1.917	1.558	1.666
VALENCIA VENTOSO		6.016	5.941	5.292	3.605	2.818	2.394	2.500
FREGENAL DE LA Sª		11.119	10.806	10.498	7.706	5.722	5.436	5.544
SUBTOTAL (2)		30.320	32.819	33.864	29.261	26.272	26.421	27.685
<b>PROV. BADAJOZ</b>	<b>520.246</b>	<b>644.625</b>	<b>742.547</b>	<b>834.370</b>	<b>687.599</b>	<b>635.375</b>	<b>647.654</b>	<b>670.783</b>
<b>PROVINCIA DE HUELVA</b>								
CUMBRES MAYORES	2.893	3.354	3.484	4.185	4.045	2.543	2.183	2.263
LA NAVA	435	798	820	1.025	687	395	350	347
JABUGO	2.397	3.094	3.540	3.376	3.010	2.492	2.525	2.620
ALMONASTER	4.182	9.131	4.770	5.171	4.285	2.418	2.064	2.147
CORTEGANA	5.710	6.742	7.179	8.344	7.970	5.588	5.221	5.346
CERRO ANDÉVALO	4.504	5.460	4.960	5.221	4.601	3.268	2.848	2.885
CALAÑAS	8.307	11.794	11.285	11.444	7.796	5.445	4.932	5.017
GIBRALEÓN	4.861	5.405	6.917	8.865	8.602	9.102	9.838	10.283
SUBTOTAL (3)	33.289	45.778	42.955	47.631	40.996	31.251	29.961	30.908
HUELVA (Capital)	21.359	34.437	56.427	74.384	96.689	127.822	143.822	145.712
<b>PROVINCIA HUELVA</b>	<b>258.143</b>	<b>331.527</b>	<b>375.180</b>	<b>404.517</b>	<b>403.405</b>	<b>418.584</b>	<b>443.476</b>	<b>458.674</b>

(1) Población de hecho, a excepción de 1995.

(2) Población acumulada de los municipios extremeños.

(3) Suma de la población de los municipios onubenses del corredor ferroviario, sin incluir a la capital.

(4) Población de derecho (1995)

(5) No se posee la población referida para 1900 de algunos municipios pacenses, aunque sí la del censo de 1910. Estos son sus registros: Puebla de Sancho Pérez (2.941 hbtes.), Medina de las Torres (3.587 h.), Valencia del Ventoso (5.533 h.) y Fregenal de la Sierra (10.415 h.)

FUENTE: Censo de población (1991), I.E.A.

**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN (Índice 100 = población de 1900).  
MUNICIPIOS PACENSES DEL CORREDOR ZAFRA-HUELVA**

MUNICIPIOS	1900	1920	1940	1960	1970	1981	1991	1995
ZAFRA	100	109	139	175	195	210	229	243
PUEBLA S. PÉREZ	100	94	121	130	105	99	101	103
MEDINA DE LA T.	100	103	110	98	80	53	43	46
VALENCIA VENTOSO	100	108	107	95	65	50	43	45
FREGENAL DE LA Sª	100	106	103	100	74	55	52	53
SUBTOTAL (1)	100	106	114	118	102	92	92	97
<b>PROVINCIA BADAJOZ</b>	<b>100</b>	<b>124</b>	<b>142</b>	<b>160</b>	<b>132</b>	<b>122</b>	<b>124</b>	<b>129</b>

(1) Crecimiento de los municipios pacenses del corredor ferroviario en relación a la población de 1900.

FUENTE: Instituto de Estadística. Elaboración propia.

**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN (Índice 100 = población de 1900).  
MUNICIPIOS ONUBENSES DEL CORREDOR ZAFRA-HUELVA**

MUNICIPIOS	1900	1920	1940	1960	1970	1981	1991	1995
CUMBRES MAYORES	100	116	120	145	140	88	75	78
LA NAVA	100	183	188	235	158	91	80	80
JABUGO	100	129	148	141	126	104	105	109
ALMONASTER	100	218	114	124	102	58	49	51
CORTEGANA	100	118	126	146	140	98	91	94
CERRO ANDÉVALO	100	121	110	116	102	73	63	64
CALAÑAS	100	142	136	138	94	66	59	60
GIBRALEÓN	100	132	142	182	177	187	202	211
SUBTOTAL (1)	100	137	129	143	123	94	90	93
HUELVA (Capital)	100	161	264	348	453	598	672	682
<b>PROVINCIA HUELVA</b>	<b>100</b>	<b>126</b>	<b>140</b>	<b>154</b>	<b>152</b>	<b>158</b>	<b>170</b>	<b>178</b>

(1) Crecimiento de los municipios onubenses del corredor ferroviario, exceptuando la capital y en relación a la población de 1900.

FUENTE: Instituto de Estadística de Andalucía.

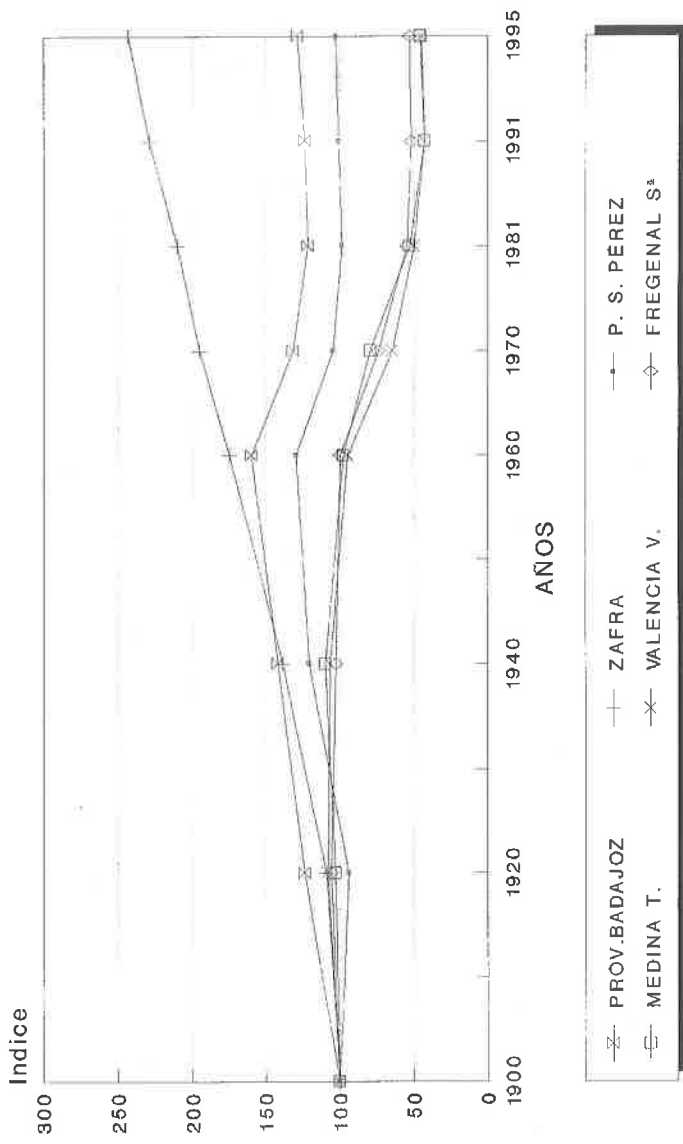
**DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACION ACTIVA POR SECTORES  
DE ACTIVIDAD (1991). MUNICIPIOS ONUBENSES DEL  
CORREDOR ZAFRA-HUELVA**

MUNICIPIOS	POBLACIÓN	POBLACIÓN PRIMARIO	SECUNDARIO	CONSTRUCCION	SERVICIOS	
	TOTAL (1991)	ACTIVA	(%)	(%)	(%)	(%)
CUMBRES MAYORES	2.183	901	27,3	36,4	11,4	24,9
LA NAVA	350	132	42,4	10,6	26,5	20,0
JABUGO	2.525	1.187	12,9	57,6	7,0	22,5
ALMONASTER	2.064	1.018	49,7	16,6	6,3	27,4
CORTEGANA	5.221	2.102	28,0	25,5	12,3	34,2
CERRO ANDÉVALO	2.848	1.123	49,0	19,8	7,7	18,7
CALAÑAS	4.932	2.039	15,7	45,5	5,7	33,2
GIBRALEÓN	9.838	4.053	31,3	11,5	26,6	30,9
HUELVA (Capital)	143.822	56.218	6,0	20,4	10,8	62,8
<b>PROVINCIA HUELVA</b>	<b>443.476</b>	<b>188.726</b>	<b>30,1</b>	<b>17,3</b>	<b>12,4</b>	<b>40,2</b>

FUENTE: Censo de población (1991), I.E.A.; Márquez, J. y Jurado, J.M. (1996): Los pueblos de Huelva.

## EVOLUCION DE LA POBLACION (1900-1995)

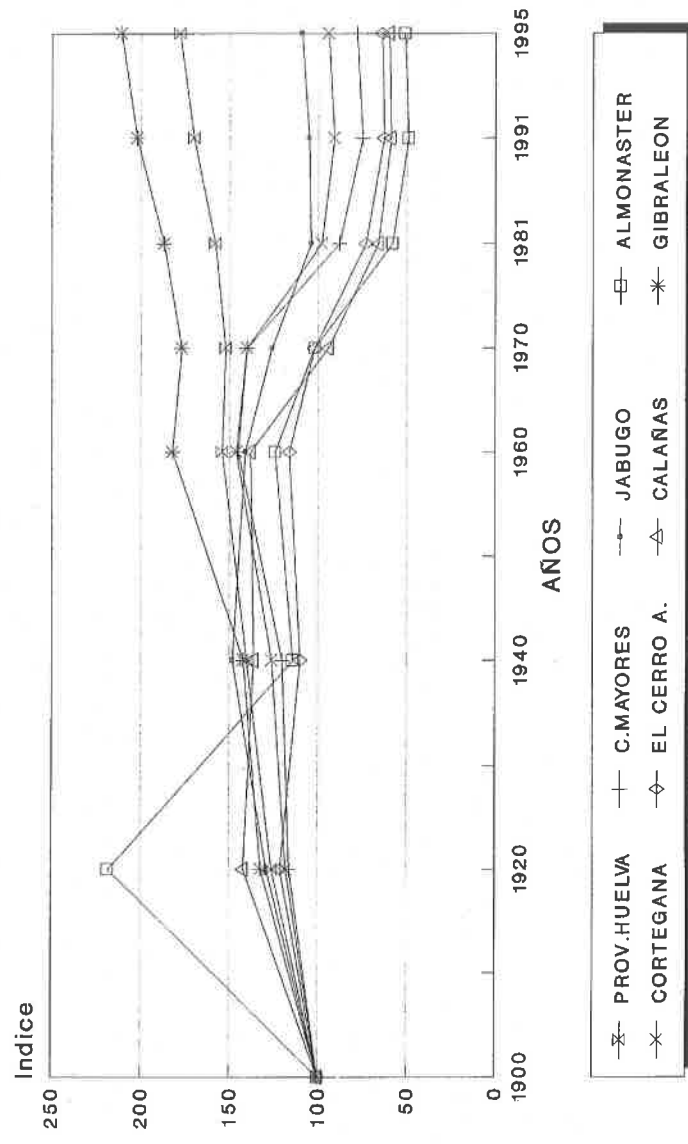
Indice 100 = población de 1900  
Corredor Zafra-Huelva. Prov. Badajoz (1)



Fuente: I.E.A. y elaboración propia  
(1) Sólo se han incluido los municipios pacenses de este corredor ferroviario.

## EVOLUCION DE LA POBLACION (1900-1995)

Indice 100 = población de 1900  
Corredor Zafra-Huelva. Prov. Huelva (1)



Fuente: I.E.A. y elaboración propia  
(1) Sólo se han incluido los municipios onubenses de este corredor ferroviario.

## ENCUADRE TERRITORIAL DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBENSE



## CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA ECONOMÍA LOCAL MUNICIPIOS ONUBENSES DEL CORREDOR ZAFRA-HUELVA

MUNICIPIOS	ECONOMÍA	SECTOR AGROPECUARIO (1)	COMERCIO	LICENCIAS		RENDA PER CÁPITA (3)
				INDUSTRIALES (2)	COMERCIALES (2)	
CUMBRES MAYORES	Intermedia	Intermedio	Algo espec.	29	67	620
LA NAVA	Agrominera	Intermedio	Mínimo	0	12	531
JABUGO	Intermedia	Intermedio	Algo espec.	42	86	828
ALMONASTER	Intermedia	Preponderante	Mínimo	10	69	565
CORTEGANA	Intermedia	Intermedio	Especializado	34	166	631
CERRO ANDÉVALO	Agrominera	Intermedio	Mínimo	5	70	337
CALAÑAS	Agrominera	Intermedio	Algo espec.	10	137	648
GIBRALEÓN	Intermedia	Preponderante	Algo espec.	35	258	639
HUELVA (Capital)	Desarrollada	Nulo	Especializado	349	4,151	923

(1) Peso del sector primario en el conjunto de la economía local. Preponderante: Es la mayor actividad de la población pero no la única; sus valores se encuentran entre el 60-80%. Intermedio: Valores entre un 30 y un 60%. Escaso: Cuando es menor de un 30%. Nulo: Cuando la actividad primaria apenas tiene incidencia en la economía local.

(2) Número de licencias comerciales e industriales (1994) según I.A.E. de actividades empresariales; Consejería de Economía y Hacienda.

(3) Según Esecar: Atlas económico de Andalucía (1992)

FUENTE: Memorias económicas de Huelva (varios años), Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación; Consejería de Economía y Hacienda; Esecar: Atlas económico de Andalucía (1992); Márquez, J. y Jurado, J.M. (1996): Los pueblos de Huelva.

En un intento de comparar ambos índices en cuanto al **transporte público** y con respecto a la capital onubense, tenemos que a pesar del mayor tiempo en las paradas de las estaciones, el índice de accesibilidad por **ferrocarril** es muy similar y, a veces, incluso superior a los obtenidos por la **carretera**<sup>9</sup> en los núcleos serranos de Cortegana, Almonaster, Jabugo y Cumbres Mayores. En sentido contrario, la carretera supera al ferrocarril sólo en Gibraleón. En Calañas y El Cerro de Andévalo, de cara al uso del transporte público por carretera, es preciso hacer transbordos en Valverde del Camino, por lo que, obviamente, se reduce la accesibilidad en favor del ferrocarril.

También, comprobamos con sorpresa cómo para todas las localidades, a excepción de Gibraleón, el **índice de rodeo** por carretera es mayor

<sup>9</sup> El corredor vertical formado por la N. 435 constituye el soporte básico de las comunicaciones del Sur de la provincia con el Norte de la misma y Extremadura. Sin embargo, esta vía de comunicación es sólo paralela al ferrocarril Zafra-Huelva por cuanto hay pueblos, que no se asientan sobre la primera y sí sobre la segunda.

que por ferrocarril; por lo que se convierte en un elemento positivo y que favorece potencialmente a este último medio de comunicación.

Por tanto, a pesar de las deficiencias de la línea Zafra-Huelva, en un principio no presenta apreciables desventajas con respecto al transporte público por carretera. Sin embargo, y como veremos más adelante hemos asistido por parte de la Política de Obras Públicas y Transportes a un progresivo abandono del ferrocarril frente a la carretera.

### ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD Y RODEO EN CUANTO AL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA Y FERROCARRIL (1)

MUNICIPIOS	DISTANCIA FICTICIA (Kms) (2)	TIEMPO MÍNIMO FICTICIO (3)		DISTANCIA REAL (Kms)		TIEMPO MÍNIMO REAL(4)		ÍNDICE RODEO (%)		ÍNDICE DE ACCESIBILIDAD (%)	
		CARR	FERR	CARR	FERR	CARR	FERR	CARR	FERR	CARR	FERR
GIBRALEÓN	13	8	14	18	15	22	92,8	72,2	53,3	36,3	
CALAÑAS (5)	45	27	64	54	50	61	70,3	83,3	54,0	44,2	
CERRO ANDÉV. (5)	52	31	80	62	75	80	65,0	83,8	41,3	38,7	
ALMONASTER	69	41	110	90	110	107	62,7	76,6	37,2	38,3	
CORTEGANA	73	44	121	90	120	107	60,3	81,1	36,6	41,1	
JABUGO	75	44	112	97	120	119	62,5	77,3	36,6	36,9	
LA NAVA	80	48	120	106	125	131	66,6	75,4	38,4	36,6	
CUMBRES M.	96	58	144	121	132	150	66,5	79,3	43,9	38,6	

(1) El índice de accesibilidad y rodeo está medido en relación a la capital onubense. Índice de rodeo= distancia ficticia/distancia real x 100. Índice de accesibilidad = tiempo ficticio/tiempo real x 100.

(2) La distancia ideal se toma en línea recta entre dos puntos y se mide en kms. El núcleo de referencia es Huelva.

(3) Se toma una velocidad ficticia de 100 kms/hora. El tiempo es medido en minutos.

(4) Tiempo real obtenido en transporte público por carretera y ferrocarril.

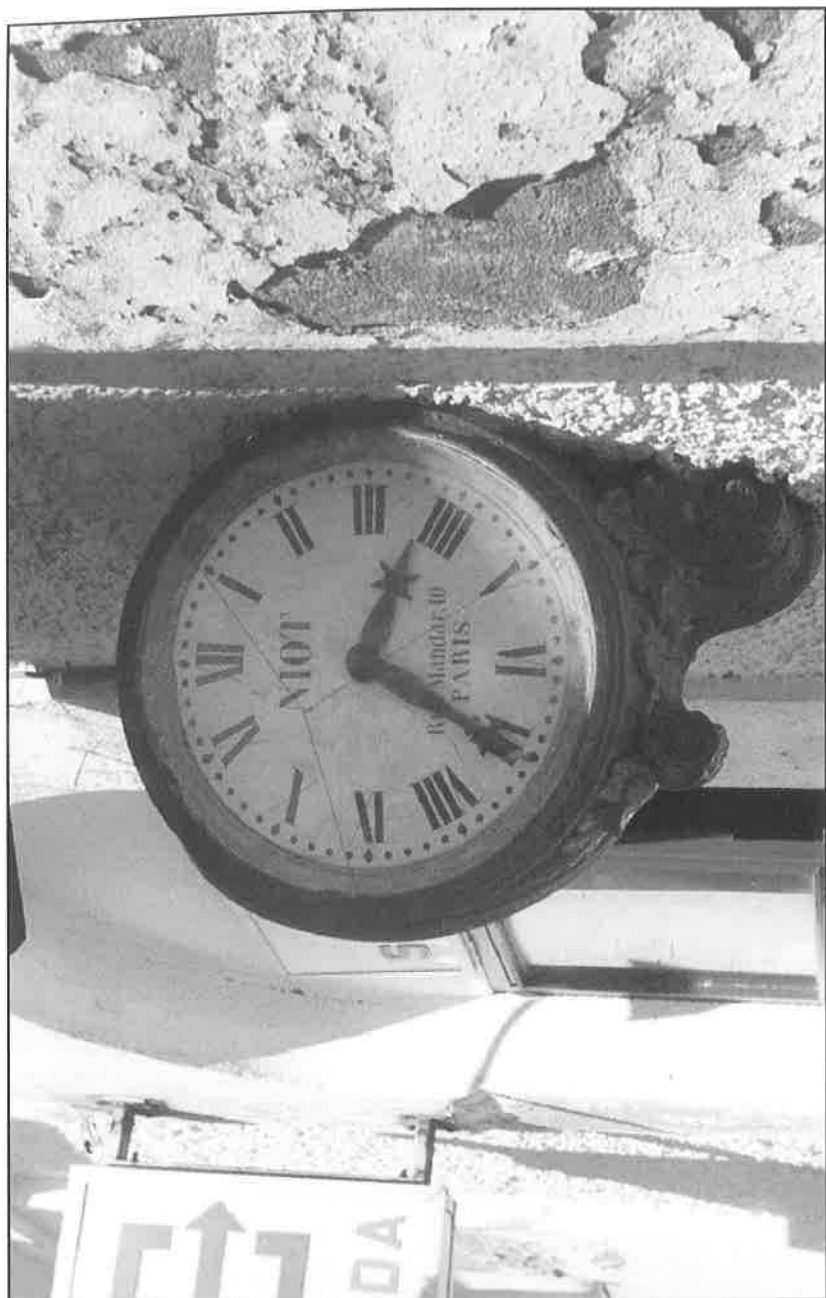
(5) Se ha querido presentar el tiempo invertido entre Huelva y estas dos localidades atendiendo sólo al transporte privado y no en cuanto al transporte público, dado que éste se incrementa considerablemente al efectuarse obligados transbordos en Valverde del Camino.

FUENTE: RENFE y DAMAS, S.A. Elaboración propia. Actualización a enero de 1995.

También es importante el análisis del *servicio* prestado actualmente por el *transporte público por carretera* y, especialmente en lo que concierne a su conexión con la capital onubense. En este sentido, las poblaciones vinculadas a este corredor Zafra-Huelva, salvando la excepción de Gibraleón, dada su clara cercanía a la capital, presentan unos servicios muy escasos que no superan, en su mayoría, un único enlace, ida y vuelta, con la capital: Almonaster, Cortegana, Jabugo, La Nava; e, incluso, ninguno de forma directa para poblaciones importantes como Calañas, El Cerro de Andévalo o Cumbres Mayores. Para estos dos primeros se necesita un transbordo en la localidad de



Vivienda del Director del FFCC, recientemente derruida, junto al apeadero de Gil Márquez



Estado actual de uno de los relojes originales de las estaciones. De todos los relojes antiguos existentes en la línea Zafra-Huelva, el único que se conserva es éste del apartadero de Valdelamusa. Es de la marca Niot y se fabricó en París  
Foto: Antonio Perejil

Valverde del Camino con el consiguiente tiempo de espera.

De esta manera, este transporte por carretera es totalmente **deficitario** en determinados núcleos del Centro y Norte del espacio provincial, ya que no cubre toda la demanda existente. Además, esta oferta de servicios por carretera ya de por sí escasa se reduce casi en su totalidad los sábados y festivos, por lo que la incomunicación con Huelva es completa para la mayoría de la Sierra y zona central del Andévalo. Sin duda, y es una de sus explicaciones, estos servicios de transporte público son suplidos, en buena parte, por el ferrocarril<sup>10</sup>.

### FRECUENCIA DE RECORRIDOS EN SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA (1)

NÚCLEOS	Nº DE ENLACES (1)		
	Laborables	Sábados	Domingos/ Festivos
GIBRALEÓN	21	12	8
CALAÑAS	No hay servicio directo (2)		
EL CERRO DEL ANDÉVALO	No hay servicio directo (2)		
ALMONASTER	1	-	-
JABUGO	1	-	1
CORTEGANA	1	-	-
GALAROZA	1	-	-
LA NAVA	1	-	-
CUMBRES MAYORES	No hay servicios		
FREGENAL DE LA Sª	-	-	1

(1) Número de enlaces ida y vuelta directos con la capital onubense.

(2) Existen tres posibilidades los días laborables y dos los sábados y festivos de realizar un transbordo en Valverde del Camino. Ello significa una duración del viaje mucho mayor.

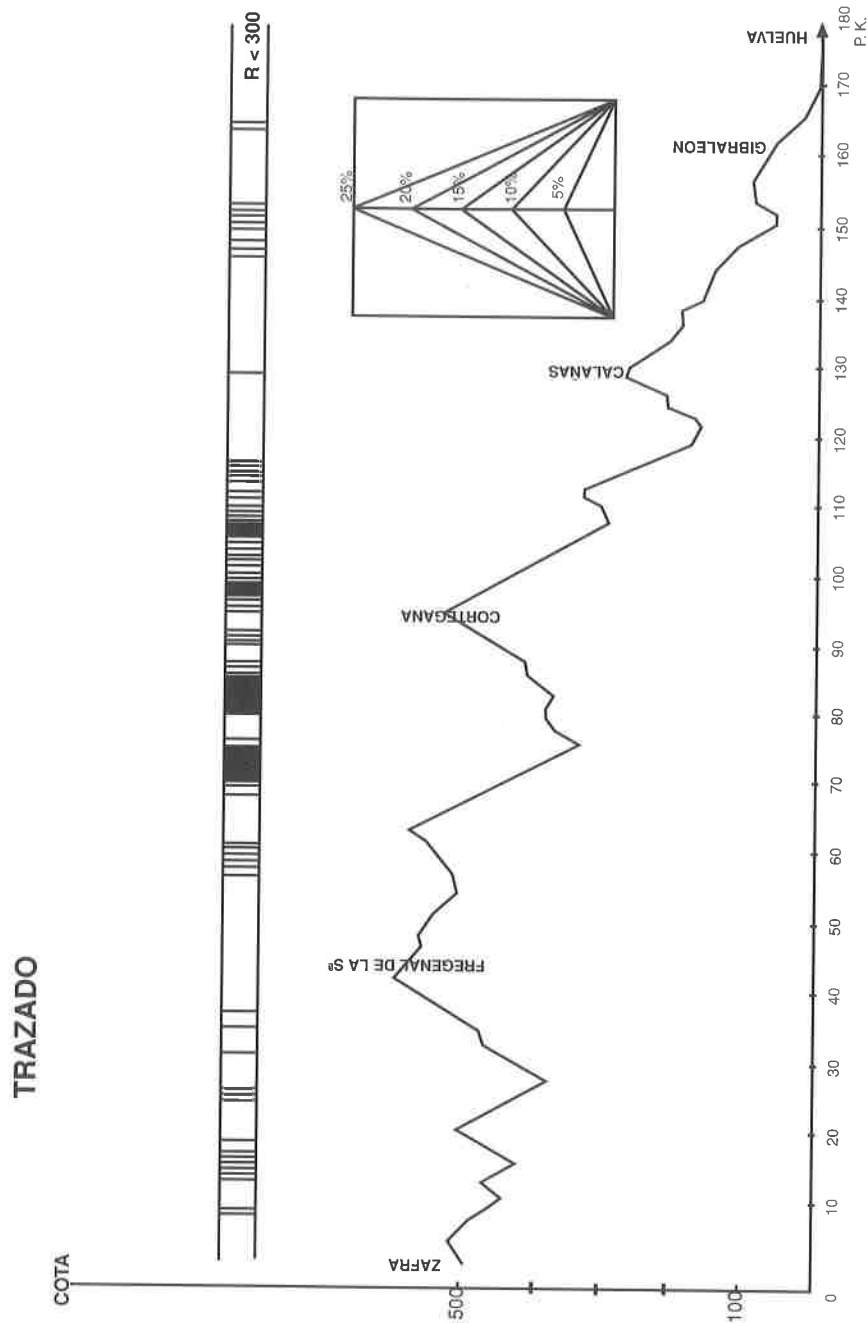
FUENTE: DAMAS S.A. y elaboración propia (1995).

<sup>10</sup> Aunque no se ha podido obtener estadísticas de viajeros en servicios públicos por carretera, disgregados a nivel municipal, sino por la línea de recorrido en su totalidad, se ha recavado según las fuentes que los servicios Aroche-Huelva, Encinasola-Huelva y El Cerro de Andévalo-Huelva son pocos rentables económicamente para la empresa concesionaria (DAMAS, S.A.). Este tipo de servicios se mantienen por las obligaciones de carácter social contraídas por ésta con la Administración Autonómica. Entre las causas aducidas que explica la baja rentabilidad se encuentran la utilización del ferrocarril por parte de usuarios de los núcleos de Almonaster, Jabugo-El Repilado, El Cerro y Calañas. Asimismo, se han realizado intentos para captar tráfico por carretera en el municipio de Cumbres Mayores que no han dado los resultados esperados por la competencia del ferrocarril; que, en posteriores encuestas directas, se justificaba por su mayor comodidad y seguridad.

#### 4. CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES.

La difícil *orografía* del Norte de la provincia de Huelva repercute directamente en el *trazado* de la línea Zafra-Huelva (Ver gráfico), caracterizado por multitud de curvas, rampas y pendientes que llegan a superar el 20%, influyendo en la limitación de la velocidad, aunque ésta se deba más a las malas condiciones de la estructura vial.

La dificultad del relieve obligó a la construcción de 18 túneles que, en su mayoría superan los 200 metros, destacando sobre todo el de Almonaster con 355 metros. Los puentes se convierten en otro elemento infraestructural indispensable; un total de 19 viaducto, metálicos fueron mejorados durante 1954-1956, dentro de un programa de mejoras. La mayoría de estos puentes se encuentran también en las áreas serranas.



## EL TRAZADO. LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA (1)

RADIOS	Número alineaciones	Longitud (m)	Porcentaje
Radio menor de 300 m.	83	23.532	13,1
300 a < 600 m	119	33.218	18,6
600 a < 900	4	1.812	1,0
900 a < 1.200 m.	35	8.370	4,7
Radio >= 1.200 m.	242	112.164	62,6

RAMPAS	Nº tramos	Longitud	Porcentaje
rampas < 14%	21	80.100	44,5
14 a < 19%	27	30.960	17,2
19 a < 24%	40	68.940	38,3

### ALTITUDES EXTREMAS DEL CARRIL

#### Punto más alto

P.K. 52,9 (Cumbres Mayores) 585 metros

#### Punto más bajo

P.K. 180,0 (Huelva) 2 metros

(1) Nos se contabiliza los cinco últimos kilómetros de la línea, en su entrada en la capital onubense, caracterizados por ser un terreno llano y un trazado casi rectilíneo.

FUENTE: RENFE y Dirección General de Transporte (Junta de Andalucía).

## LOS TÚNELES. LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA.

P.K. inicial	LONGITUD	NOMBRE	TRAMO
20,518	132	-	Medina T.-Valencia V.
67,723	224	-	Cumbres M.-La Nava
71,190	209	-	«
73,477	376	-	«
77,833	105	-	«
80,014	587	Valle Monte	La Nava-Jabugo
81,246	131	-	«
82,037	134	-	«
91,503	60	-	Jabugo-Almonaster
94,307	1.355	Almonaster	Almonaster-Gil Márquez
98,048	40	-	«
99,322	241	-	«
99,966	143	-	«
100,628	282	-	«
102,886	385	Gil Márquez	Gil Márquez-Valdelamusa
105,491	439	-	«
108,502	203	-	«
109,119	199	-	«
<b>TOTAL:</b>	<b>5.305 metros</b>		

FUENTE: RENFE y Dirección General de Transporte (Junta de Andalucía).

## LOS VIADUCTOS (1). LÍNEA ZAFRA-HUELVA

P.K. inicial	LONGITUD	NOMBRE	TRAMO
11,369	16	Alájar	Medina T.-Valencia V
15,797	16	Burlón	«
28,797	30	Ardila	Valencia V.-Fregenal
35,100	16	Pedruégano	«
52,642	48	Moriamo	Fregenal-Cumbres M.
55,000	16	Sillo	«
71,102	48	Valdemoral	Cumbres M.-La Nava
76,150	90	Múrtigas	«
84,845	30	-	La Nava-Jabugo
97,873	16	-	Almonaster-Gil Márquez
98,920	48	Puente Fresno	«
100,364	134	Tres Fuentes	«
103,660	16	Galapera	Gil Márquez-Valdelam.
106,442	16	Cerquijo 1º	«
106,500	16	Cerquijo 2º	«
108,332	48	Valdehornos	«
120,671	21	-	Valdelamusa-Tamujoso
123,219	10	-	Tamujoso-Calañas
152,000	200	Río Odiel	El Cobujón-Belmonte

(1) Los viaductos más impresionantes son los del río Odiel, con 200 metros de longitud y 51 de altura; el de Tres Fuentes (134/66); y el del Múrtigas (90/35).

FUENTE: RENFE y Dirección General de Transporte (Junta de Andalucía).

Asimismo, el *armamento de las vías* es muy deficiente en la mayor parte del recorrido. Las mejoras suelen basarse en la sustitución del carril de 45 kg/metro y traviesas de madera por carril de 54 kg/m., soldado sobre traviesas de hormigón monobloque y balasto silicio. Sin embargo, a veces sólo es necesario mejorar el estado de las traviesas de madera, el atornillado y la limpieza de vegetales del carril.

Los 33 kilómetros de la última renovación, que acometieron por partes iguales el *MOPTMA* y *RENFE* en 1993, no son suficientes. Es urgente la renovación de algunos tramos, dado su lamentable estado, y quizás con el siguiente orden prioritario son los siguientes: desde el km. 89,000 al 94,000 (Jabugo-Almonaster); desde el Km. 124,100 hasta Calañas o Km. 129,400; desde el km. 148,800 al 156 (El Cobujón-Belmonte); desde el Km. 159 hasta las cercanías de Huelva y entre Zafra y Fregenal de la Sierra (del km. 0,000 al 46,646). También, desde los últimos años asistimos a un progresivo deterioro de los kilómetros finales desde Gibrleón hasta las inmediaciones de Huelva, lo que ha repercutido en una bajada gradual de las velocidades máximas permitidas.

**PONTONES Y ALCANTARILLADOS.  
LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA**

TIPO (1)	P.K.	Luz (metros) (2)
Pontón (3)	18,541	4
Pontón	21,835	3
Alcantarilla (4)	27,436	4
Pontón	34,461	4
Pontón	38,154	4
Pontón	56,723	4
Pontón	57,547	4
Pontón	60,914	5
Alcantarilla	74,121	3
Alcantarilla	80,745	3
Alcantarilla	83,103	3
Alcantarilla	87,410	3
Alcantarilla	89,973	3
Pontón	90,760	4
Pontón	96,542	4
Alcantarilla	96,897	3
Pontón	102,575	4
Alcantarilla	124,034	5
Alcantarilla	126,106	3
Pontón	126,671	4
Alcantarilla	136,797	3
Pontón	161,359	5
Pontón	165,880	4

(1) Todas estas obras están realizadas en hormigón.

(2) Luz: Diámetro en metros del pontón o la alcantarilla.

(3) Pontón: Viaducto de pequeñas dimensiones, preferentemente para que pase por debajo del mismo un camino o carretera.

(4) Alcantarilla: Similar al anterior, aunque casi siempre es más pequeño y por debajo suelen ir pequeños cursos de agua.

FUENTE: RENFE y Dirección General de Transporte (Junta de Andalucía).

Otros *problemas técnicos* a solventar, también más acusados en estos últimos tramos, son la falta de mantenimiento y drenaje de las casi verticales trincheras, con desprendimientos de rocas y tierras en el carril, que generan frecuentes descarrilamientos, aunque no aparatosos. Situación similar se registra en los túneles<sup>11</sup> con carriles semienterrados por la descomposición en arcilla del balasto calizo, muy deleznable y actualmente en desuso; siendo imprescindible su reemplazo por el balasto silicio. También los de-

<sup>11</sup> En el último programa de renovación de 1993 se mejoraron la mayoría de los túneles entre Almonaster y Valdelamusa

sagües laterales dificultados con los siguientes encharcamientos.

Según opiniones expertas del sector, utilizando casi las mismas traviesas de madera, aquéllas que se encuentran en buenas condiciones, y carriles con cabeza cortada y soldadas se puede conseguir una rehabilitación, no muy costosa, y con ello esta línea podría quedar en buenas condiciones.

**ARMAMENTOS DE LAS VÍAS**

ZAFRA-HUELVA	TIPO DE CARRIL	TRAVIESA	ULTIMA RENOVACIÓN
P.K. 0,000	al km.	46,646	45 Madera 1955 y 1978
P.K. 46,646	al km.	47,369	54 (s) bloque 1987
P.K. 47,369	al km.	61,315	54 (s) bloque De 1977 a 1979
P.K. 61,315	al km.	62,615	54 (s) monobloque Mayo-junio 1992
P.K. 62,615	al km.	73,950	54 (s) bloque Julio 1977/dic 1979
P.K. 73,950	al km.	76,147	54 (s) bloque Dic 1990 a Mayo 1991
P.K. 76,147	al km.	77,155	54 (s) bloque Marzo de 1990
P.K. 77,155	al km.	78,000	54 (s) bloque Dic 1990-Mayo 1991
P.K. 78,000	al km.	84,500	54 (s) monobloque 1989
P.K. 84,500	al km.	89,000	54 (s) monobloque Dic 1990-Mayo 1991
P.K. 89,000	al km.	93,945	45 madera 1972
P.K. 93,945	al km.	96,400	45 madera Febrero-abril 1976
P.K. 96,400	al km.	108,300	45 (s) madera (1) Mayo-Junio 1993
P.K. 108,300	al km.	112,000	45 (s) madera (1) Mayo-Junio 1993
P.K. 112,000	al km.	124,100	45 (s) madera/hormigón (1) Junio-Agosto 1993
P.K. 124,100	al km.	130,057	54 (s) bloque 1984
P.K. 130,057	al km.	147,900	54 (s) monobloque 1987
P.K. 147,900	al km.	148,868	54 (s) bloque Enero-marzo 1992
P.K. 148,868	al km.	156,000	45 madera 1961 y 1971
P.K. 156,000	al km.	159,000	45 (s) madera (1) 1993
P.K. 159,000	al km.	180,000	45 madera 1961 y 1971
P.K. 180,000	al km.	185,000	54 (s) bloque

(1) Recientemente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y RENFE renovaron algunos tramos (33 kms. en total), utilizando las traviesas de madera y carriles con cabeza cortada y soldadas.

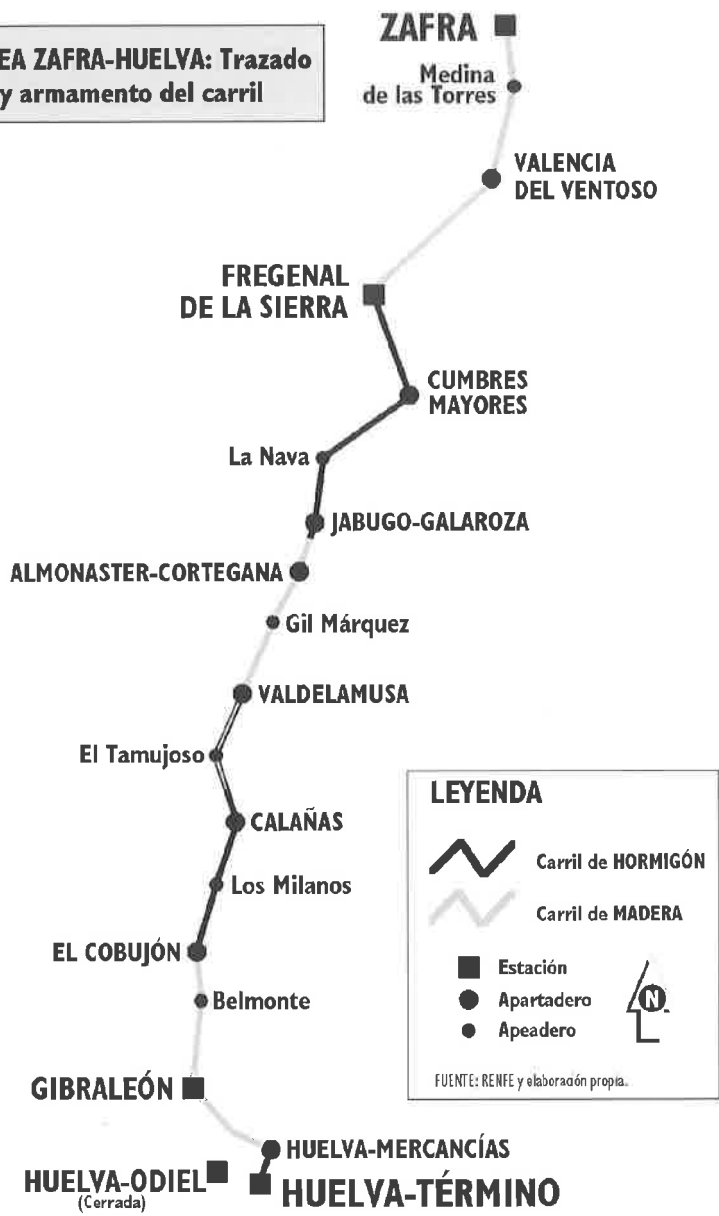
(s): Carril soldado.

FUENTE: Subgerencia de RENFE en Huelva, 1993.

La baja *velocidad media* de la *línea Zafra-Huelva* se convierte en uno de los graves inconvenientes de la misma, ya que en el tráfico de viajeros apenas llega a los 52 Kms/hora; lo que influye en una menor aceptación potencial del usuario. Por otra parte, para el tráfico de mercancías estas velocidades medias se reducen algo más.

Las *velocidades máximas* que se consignan a los conductores de los automotores difieren según el estado de las líneas, siendo mayores

**LÍNEA ZAFRA-HUELVA: Trazado y armamento del carril**



Descarilamiento de la locomotora 103 causado por un derrumbamiento de trinchera entre Valdelamusa y Almonaster en 1941  
Cesión de Isabel Naylor Moreno



*El Tramo de mayor dificultad de toda la línea es el de Jabugo-Valdelamusa. Históricamente la orografía, y las fuertes lluvias provocan desprendimientos, de rocas de las escarpadas trincheras con los consiguientes perjuicios para el tráfico. Cesión de Isabel Naylor Moreno*

desde Calañas a Huelva e inferiores en las zonas serranas, de difícil orografía y numerosas curvas y túneles entre La Nava de Huelva y Valdelamusa. Además, en algunos cortos tramos y fruto de las deficiencias de las vías es obligado a tomar especiales precauciones, y por lo tanto, bajar la velocidad máxima consignada en un principio. Hay que insistir que la baja velocidad registrada no es culpa del material rodante<sup>12</sup>, cuyas condiciones están muy por encima del estado de la vía.

#### VELOCIDADES MEDIAS Y MÁXIMAS PARA EL TRÁFICO DE VIAJEROS.

P.K.	TRAMOS	VELOCIDAD MÁXIMA (1)	VELOCIDAD MEDIA (2)
0,0	ZAFRA-Fregenal	60	50
46,6	Fregenal-Cumbres M.	75	65
63,0	Cumbres M.-La Nava	75	62
78,5	La Nava-Jabugo/Gal.	50	41
87,4	Jabugo/Gal-Almon/Cort. (3)	55	36
94,1	Almon/Cort-Gil Márquez	55	42
101,8	Gil Márquez-Valdelamusa	55	48
112,2	Valdelamusa-Tamujoso	75	57
120,8	Tamujos-El Cerro de And.	85	34
122,5	El Cerro de And.-Calañas	85	55
129,8	Calañas-Los Milanos	100	58
138,8	Los Milanos-P.K. 143,6	120	76
143,6	P.K. 143,6-El Cobujón	90	60
147,6	El Cobujón-Belmonte	75	51
154,4	Belmonte-P.K. 159,3	80	59
159,3	P.K. 159,3-Gibraleón	110	53
166,4	Gibraleón-Peguerillas (3)	120	67
170,9	Peguerillas-Huelva Mercan. (3)	100	54
180,8	Huelva Merc.-HUELVA TÉRMINO	90	36

**Tiempo de recorrido: 3 h. 35'**

**Velocidad media: 52**

(1) Velocidades máximas teóricas ofrecidas por la Dirección General de Renfe (Madrid, diciembre de 1995). Dentro de cada tramo de recorrido existen algunos puntos cuya velocidad máxima es más limitada debido a las malas condiciones de la vía. Incluso en periodos de lluvias o por causa de desprendimientos de trincheras la velocidad puede ser aún más limitada, con especial precaución en determinados tramos ("marcha a la vista") para poder frenar ante cualquier obstáculo. Estas limitaciones afectan sobre todo a tramos comprendidos en las zonas serranas y al tráfico de mercancías.

(2) Velocidades medias: se considera el espacio y el tiempo invertido entre cada punto kilométrico. Suelen ser inferiores al tenerse en cuenta el tiempo de desaceleración, aceleración y espera de los trenes al recalar en los apeaderos y estaciones.

(3) Debido al lamentable estado de estos tramos se han reducido aún más las velocidades máximas. Así, el tramo comprendido entre Gibraleón y Huelva alcanza ahora como máximo los 60 kms/h. y el de Jabugo-Almonaster los 30 km/h.

FUENTE: RENFE y elaboración propia.

<sup>12</sup> El material rodante se renovó en cuanto a su confort interior y su motorización en el último año.

La línea Zafra-Huelva posee un total de 18 *puntos de embarque* para el tráfico de viajeros, aunque han sufrido un progresivo deterioro en servicios y una reducción de los horarios por la falta generalizada de inversiones, llegándose incluso al cierre total de un gran número de los mismos, entre las de menor importancia, recurriéndose a las paradas facultativas<sup>13</sup>.

### TIPOLOGÍA Y ESTADO DE ESTACIONES Y APEADEROS

P.K.	LOCALIDAD	TIPOLOGÍA ACTUAL	SITUACIÓN ABIERTO	HORARIO	OBSERVACIONES
0,0	ZAFRA	Estación	Abierta	5 a 23 h.	Estado aceptable
8,2	Medina Torres	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa (1)
22,5	Valencia Ventoso	Apartadero	Cerrado		Parada facultativa
47,0	Fregenal de la S.	Estación	Abierta	5 a 23 h.	Estado aceptable
63,0	Cumbres Mayores	Apartadero	Cerrado		Pésimo estado y malos accesos.
78,5	La Nava de Huelva	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
87,4	El Repilado/Jab. (2)	Apartadero	Abierto	5,45 a 22 h.	Estado aceptable
94,1	Almon/Cortegana (3)	Apartadero	Cerrado		Pésimo estado
101,8	Gil Márquez	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
112,2	Valdelamusa (4)	Apartadero	Abierto	6,15 a 23,15 h	Mal estado
120,8	El Tamujoso	Apeadero	Cerrado		Buen estado
130,0	Calañas	Apartadero	Abierto	6,30 a 24 h.	Buen estado
138,5	Los Milanos	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y pésimo estado
147,6	El Cobujón	Apartadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
156,0	Belmonte	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
166,4	Gibraleón (5)	Estación	Abierta	5,25 a 0,30 h.	Estado aceptable
180,7	Huelva Mercancías	Apartadero	Abierta	0,00 a 24 h.	Buen estado
185,0	HUELVA-Término	Estación	Abierta	6,45 a 23,45 h	Buen estado

(1) Parada facultativa: El tren sólo se detiene a instancias del viajero interesado. Los apeaderos y apartaderos no suelen presentar unas condiciones aceptables.

(2) El apartadero de El Repilado posee tres vías de circulación, un andén y tres muelles. Ofrece aceptables servicios.

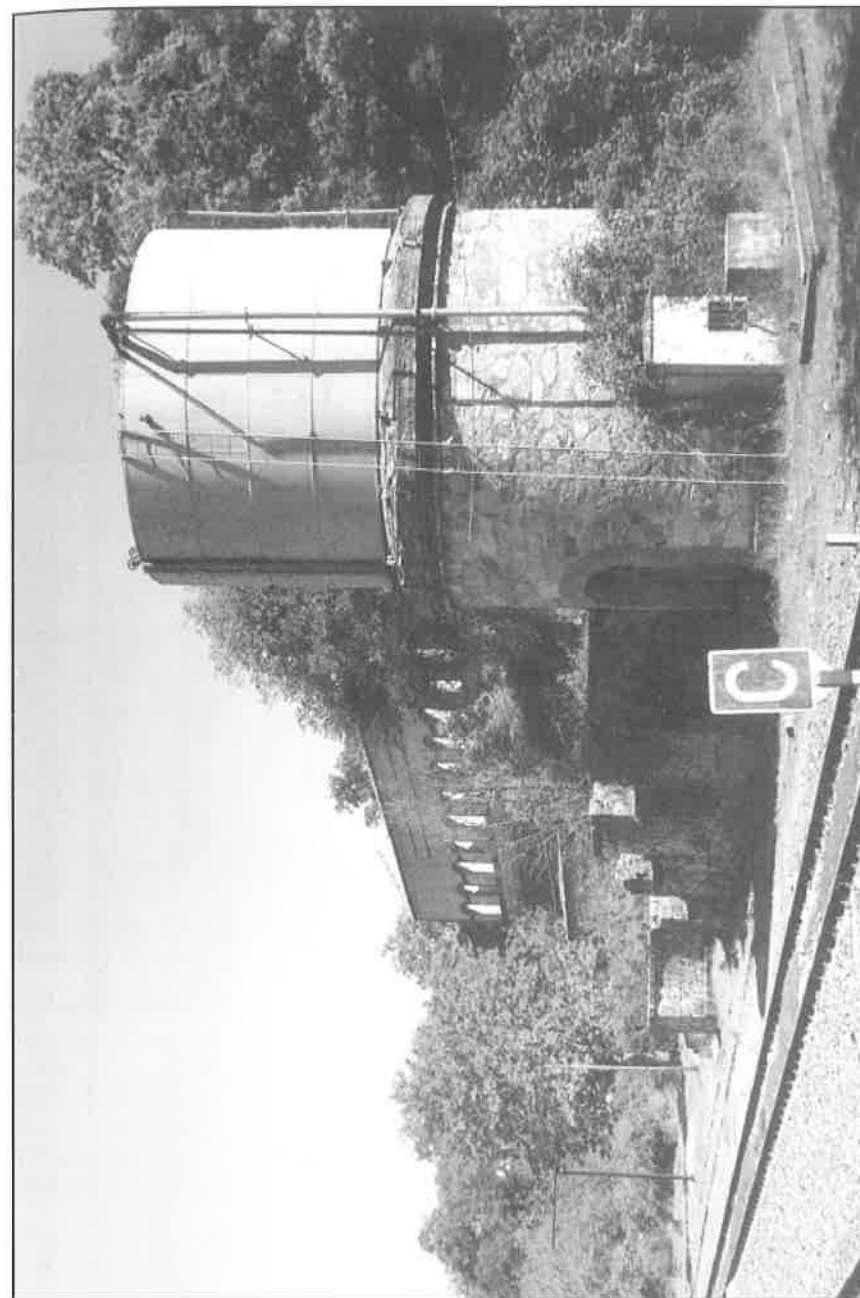
(3) El apartadero de Almonaster-Cortegana cuenta con dos vías de circulación, un andén y dos muelles.

(4) Valdelamusa cuenta con tres vías de circulación, tres de maniobras, un andén y un muelle.

(5) La estación de Gibraleón posee dos vías de circulación y tres de maniobras, además de dos muelles, uno de ellos al descubierto.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva (1993) y elaboración propia.

<sup>13</sup> Ya no existen como apeaderos los de La Puebla de Sancho Pérez (P. K. 2,0), en las cercanías de Zafra y los de El Cerro de Andevalo (P. K. 122,5), La Encarnación (P.K. 144,5) y Peguerillas (P. K. 170,7).



Estado actual de los originales depósitos de repostaje de agua para locomotoras, mudos testigos de la historia del ferrocarril  
Foto Antonio Perejil



*Estación de Calañas. Registra el tráfico más importante de los diferentes pueblos que recorren la línea Zafra-Huelva*  
Foto Antonio Perejil

El *personal laboral* de esta línea se ha ido reduciendo drásticamente en los últimos años, cuando hace algo más de una década se contaba con unos 200 trabajadores. Actualmente existen dos brigadas de vía para el mantenimiento y renovación de la línea<sup>14</sup>, localizadas en Zafra y en Huelva, que tienen que atender, con menor personal, las necesidades no sólo de esta línea sino también de las de Huelva-Sevilla, Zafra-Jerez de los Caballeros, los ramales ferroviarios del Polo industrial y buena parte de la de Sevilla-Zafra. Ello crea no pocos problemas laborales, imposibilidad de personal suplente e incapacidad de mantener la línea en un estado aceptable de conservación.

En cuanto al personal de circulación y según los últimos datos de RENFE, esta línea ocupa a un total de 22 agentes.

#### PERSONAL POR EMBARQUES, 1994

##### PROVINCIA DE HUELVA

EMBARQUES	J.E.	F.C.	E.E.	G.A.	PEON	F.	C.M.
Jabugo	-	3	1	-	-	-	-
Valdelamusa	-	3	1	-	-	-	-
Calañas	-	3	1	-	-	-	-
El Cobujón	-	-	-	-	-	-	-
Gibraleón	-	3	1	-	-	-	-

##### ESTACIÓN DE HUELVA

Huelva-Mercancías	6	8	16	-	1	8	4
Huelva-Término	2	2	3	-	1	11	-

(1) Hace algo más de 10 años, esta línea contaba con un personal directo de aproximadamente 200 personas, viéndose reducidos a más de la mitad desde los últimos años.

JE: Jefe de estación

FC: Factor de circulación

EE: Especialista estación

GA: Guardaagujas

F: Factor

CM: Capataz de maniobras

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva y Comité de Empresa, 1995.

<sup>14</sup> Hace unos años se suprimió la plantilla de vías y obras de Jabugo.

## 5. LOS TRÁFICOS ACTUALES

### 5.1. EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS.

El importante *tráfico comercial* que de siempre ha tenido la línea Zafra-Huelva ha permitido hasta la actualidad la supervivencia de la misma. Este ferrocarril era fundamental para el transporte de ciertos productos químicos<sup>14</sup> y minerales<sup>15</sup> entre la capital onubense y la Comunidad Extremeña, que no podía ser absorbidos por las carreteras de la zona dado su mal estado, falta de circunvalaciones y la consiguiente peligrosidad, por los productos transportados, que representaría para las poblaciones del recorrido. También destacaban los tráficos de maderas de Valdelamusa, Jabugo y Gibraleón. Pero la realidad ha cambiado sustancialmente en los últimos años. De esta manera, tras la construcción de un gaseoducto entre Zafra y Puertollano se ha prescindido, desde octubre de 1992, del importante transporte de combustibles<sup>16</sup> que desde Huelva se suministraba a buena parte de Extremadura.

No obstante, el tráfico de mercancías sigue siendo notable. Así, la *UNE de Cargas* de RENFE presentó para el conjunto de las líneas férreas de Huelva un volumen de negocio por el transporte generado de 2.025 millones de ptas. y 596.000 toneladas en el ejercicio de 1994. Aunque no se desglosa por líneas, aproximadamente la mitad de dichos tráficos son acaparados por la de Zafra-Huelva. Estos datos suponen que la provincia de Huelva acapara el 14% de las toneladas transportadas y el 36% de los ingresos de Cargas Renfe en Andalucía

<sup>14</sup>Entre los productos químicos, destacan el ácido sulfúrico. Su transporte se localiza en el apartadero de Calañas, con destino a la exportación a través del puerto de Huelva o siguiendo la línea Huelva-Sevilla para el resto del país. El tonelaje transportado ha descendido, por la crisis de producción de estas industrias químicas, de 229.563 tms. en 1988 a 78.573 tms. en 1991.

<sup>15</sup> El tráfico de **mineral** también ha descendido notablemente. Ha desaparecido este importante tráfico que suponían 255.900 tms. en 1988. Las estaciones de embarque eran Gibraleón, Valdelamusa, Calañas y Fregenal de la Sierra (Complejo PRESUR), que, a su vez, se conectaban a través de varias derivaciones férreas hacia los yacimientos: Gibraleón-Tharsis, Calañas-Minas de Almagreras S.A y Valdelamusa-San Telmo Ibérica Minera S.A.

<sup>16</sup> En 1991 el transporte de combustibles fue nada menos que de 337.500 toneladas y un valor por el coste de transporte de 760 millones de pesetas.

durante aquel año<sup>17</sup>.

A falta de unas estadísticas más actualizadas en cuanto al tráfico de mercancías se ha preferido incluir los dos siguientes cuadros donde se desglosan las características de este tráfico para 1991 y 1992, aún teniendo en cuenta que la realidad actual ha cambiado en parte.

En este corredor territorial, caracterizado por economías de exportación, destacan los complejos industriales de Calañas y Huelva, donde RENFE mantiene contratos de transporte con *Minas de Almagreras, Explosivos Río Tinto, San Telmo Ibérica, Ensidesa, Torras Hoschten y Fertiberia*, exportadores, en su mayoría, de productos químicos y minerales.

Fuera del ámbito onubense, sobresalen las estaciones de Zafra y Fregenal de la Sierra, desde donde se distribuyen buena parte de estas mismas mercancías hacia Portugal, Extremadura y el Norte peninsular.

<sup>17</sup> Datos de la *Unidad de Cargas de Renfe* en Huelva recogidos en el diario "Huelva Información", 29/1/1995.

## TIPOLOGÍA, TONELAJE Y VALOR DEL TRÁFICO, 1991.

### LÍNEA FÉRREA ZAFRA-HUELVA (1) (2)

MERCANCÍAS	ESTACIÓN ORIGEN	TONELAJE	VALOR (miles ptas.)	PRINCIPALES DESTINOS
Madera	Almonaster	1.008	3.548,5	Zaragoza y Gerona
	Valdelamusa	20.942	74.739,5	Zaragoza y Gerona
Minerales	Gibraleón	16.850	3.454,2	Huelva Puerto
Metalúrgicos	Huelvo Pto.	1.551	1.899,9	Badajoz
	Santos Maimona	8.022	9.836,3	Badajoz
	Valdelamusa	200	757,2	Badajoz
Combustibles líquidos	Huelva Pto.	337.500	759.986,6	Zafra y Cáceres
Productos químicos	Calañas	78.573	199.480,6	Sevilla y Tarragona
Textil	Almonaster	22	51,3	Alicante
Abonos	Huelva-Merc.	69.100	135.061,7	Calañas y Zafra
Internacional	Jabugo	113	378,9	Francia
<b>TOTAL LÍNEA ZAFRA-HUELVA (3)</b>		<b>533.881</b>	<b>1.189.194,7 (4)</b>	

(1) A su vez, también deberían incluirse en el cómputo de esta línea tráficos menores de difícil encuadre por parte de las fuentes manejadas como son los de "envases de retorno" y "vagones y contenedores vacíos".

(2) El tráfico total de mercancías se ampliaría en parte si incluyéramos los procedentes de las estaciones extremeñas de la línea que no eran computados por la Subgerencia provincial de Huelva.

(3) Salvando estas dos anteriores premisas el tráfico de mercancías por la línea Zafra-Huelva ha descendido principalmente en cuanto a tonelaje respecto a las cifras barajadas en 1988 (tonelaje de 974.638 tms. y valor de 1.293,2 millones de ptas.).

(4) Los últimos datos facilitados del ejercicio 1992 barajan cifras de 668.468 toneladas y un valor por transporte de 1.511 millones de ptas.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva (1993) y elaboración propia.

## TONELAJE Y VALOR DEL TRÁFICO, 1992 (1)

	TONELAJE (Tm.)	VALOR (millones de ptas.)	MERCANCÍAS
JABUGO	149	0,357	--
VALDELAMUSA	41.980	143,573	Maderas
CALAÑAS	101.684	229,078	Productos Químicos
HUELVA-MERCANCÍAS	524.655	1.178,906	Combustible, P. químicos y Abonos
<b>TOTAL</b>	<b>668.468</b>	<b>1.511,914</b>	

(1) Aunque el tráfico que tienen su origen en Huelva-Mercancías no se desglosa estadísticamente entre las líneas Zafra-Huelva y Huelva-Sevilla, sabemos con certeza, según entrevistas realizadas, que más de la mitad del mismo tienen su transporte a través de la primera.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva, (1994) y elaboración propia.

### 5.2. EL TRÁFICO DE VIAJEROS.

En cuanto al *tráfico de viajeros*, las precarias estadísticas facilitadas por la entonces *Subgerencia Provincial de Huelva*, no permiten conocer con total exactitud el comportamiento del tráfico de viajeros y el índice real de aprovechamiento (ver notas a pie de cuadro). No obstante, para 1994 se han barajado cifras de viajeros en esta línea de 79.000 personas (Huelva Información, 8/1/1995).

También se constata, según entrevistas realizadas, que el tráfico de viajeros va en aumento lentamente. De esta manera, siguiendo fuentes del Comité de Empresa, para 1995 se eleva el número de usuarios en 117.000 pasajeros<sup>18</sup> (ver cuadros siguientes), aunque sobrepasaría los 120.000 viajeros al incluirse los billetes expendidos en las estaciones de Zafra y Fregenal de la Sierra. Es este tráfico especialmente intenso en los fines de semana cuando curiosamente se asiste a espectáculos grotescos de numerosos viajeros a pie por encontrarse el tren totalmente repleto, o a recurrir a servicios de autobuses en la estación de Calañas y el Apeadero de El Tamujoso para satisfacer

<sup>18</sup> El tráfico de viajeros descendió desde los 178.000 pasajeros en 1987 a menos de 100.000 en los primeros años de la década de los 90. No obstante, en los últimos años parece que los registros experimentan un crecimiento moderado.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. LÍNEA ZAFRA-HUELVA

AÑOS	VIAJEROS	
1950	395.317	
1955	421.125	
1960	305.161	
1964	416.905	(1)
1983	175.468	
1988	160.827	
1990	100.000	(2)
1995	120.000	(2)

(1) Hasta la década de los 70, el uso del ferrocarril era intenso. Casi con seguridad ya nunca se alcanzarán dichas cifras por cuanto este territorio, como otros, ha cambiado sustancialmente. De esta manera, se ha asistido a una pérdida poblacional en todo el corredor como consecuencia de la emigración y el envejecimiento demográfico; se ha incrementado y mejorado la red de carreteras y el transporte público por este sistema; y se ha generalizado la tenencia y uso de los vehículos particulares.

(2) Las cifras de estos últimos años son estimativas dada las deficiencias y lagunas que encontramos en las estadísticas (ver notas de los cuadros que acompañan a este subepígrafe). De todas maneras, se muestra un crecimiento del número de viajeros en 1995 frente a los resultados que arrojaba los anteriores.

FUENTE: RENFE y Dirección General de Transporte (Junta de Andalucía).

dentro de la medida que cabe a los usuarios. Ello ha generado no pocos problemas e incidentes<sup>19</sup>. Estos hechos prueban que **la línea no está muerta** y que la aceptación sería mayor si fueran mejores las condiciones del tráfico. Nos podríamos preguntar cuál sería la aceptación potencial si las velocidades medias se duplicaran o al menos se incrementaran en parte.

Es cierto que el uso de esta línea es menor al deseado, aunque se

<sup>19</sup> Las continuas molestias de los usuarios encontraron un momento álgido cuando el lunes 21 de noviembre de 1994 los viajeros del tren Zafra-Huelva bloquearon la salida del convoy desde la estación de Calañas durante varias horas al quedarse sin asientos los que subieron en dicha localidad. El tren venía ya lleno desde Valdelamusa. Después de unas horas prosiguió su marcha dejando a unos 100 usuarios la posibilidad de viajar en autobuses contratados por RENFE (Diario "Huelva Información, 22/11/94). El 3 de Noviembre de 1996, el tren llegó a Huelva con 435 pasajeros en un solo automotor y además otros 125 fueron trasladados en 4 autobuses. Paliar con urgencia estas circunstancias suponen a RENFE más una pérdida que un beneficio económico.

debe a problemas inherentes de la línea más que a una falta de aceptación potencial por parte del usuario. De todas formas, los índices de aprovechamiento, aún siendo bajos, se mantienen equiparables a otros recorridos regionales como la línea Bobadilla-Algeciras y superiores incluso al transporte regional de la línea Sevilla-Huelva.

Sin duda, el tramo con mayor afluencia es el comprendido entre Calañas y Huelva. El segundo en importancia se encuentra entre Calañas y Jabugo-Galaroza. En cuanto al ámbito extremeño, su representación, aún siendo menos significativa, no son recogidas en las estadísticas oficiales suministradas. En general, y siguiendo estimaciones propias, el tráfico comprendido entre Zafra y Fregenal es inferior al 10% del total.

Este bajo tráfico de viajeros se convierte en causa/efecto de la problemática general de la línea, ya que su bajo rendimiento incide en menores, pero no justas, posibilidades de inversión y mejoras. Pero a la vez, su débil ocupación se debe, en gran parte, al alejamiento de las estaciones y apeaderos de los núcleos urbanos (El Cerro de Andévalo, Almonaster, Cortegana, Jabugo y Galaroza), lo que supone un impedimento a la hora de optar por el tren. Otras causas radican en las bajas velocidades y en las diversas irregularidades que con frecuencia encuentra el viajero.

Se ha constatado en los Ayuntamientos locales la necesidad de crear un tráfico de microbuses locales concertado con RENFE que posibilite el acercamiento de las poblaciones a las estaciones y apartaderos<sup>20</sup>. También son unánimes las quejas de los usuarios, y su consiguiente menor uso, por la política ferroviaria de restringir la frecuencia de recorridos y establecer unos horarios nada cómodos en la necesaria conexión de estas localidades con la capital onubense.

En cuanto a la **oferta de servicios de viajeros** de esta línea ha sufrido numerosísimos cambios horarios y supresión de trayectos en las distintas remodelaciones de los últimos años. Estas modificaciones vienen a alterar continuamente las costumbres y adaptaciones de

<sup>20</sup> La iniciativa de una empresa privada ha permitido conectar mediante autobús a los usuarios del ferrocarril de El Cerro del Andévalo con el apeadero de El Tamujoso.

los usuarios más habituales al tren<sup>21</sup>. Las nuevas conexiones<sup>22</sup> quedan de la forma siguiente: un tren diario en dirección a Zafra con salida desde Huelva a las 19,10 h.; un tren los días laborables a Fregenal de la Sierra a las 13,00 horas los días laborables y a las 9,35 h. los sábados y domingos<sup>23</sup>. Para la vuelta, un tren diario desde Zafra a las 5,40 h. y otro desde Fregenal a las 16,20 horas. Los automotores presentan unas condiciones aceptables de confort, con una capacidad de 200 pasajeros.

### TRÁFICO DE VIAJEROS. SUBIDAS Y VALOR, 1992 (1)

ESTACIONES	SERVICIOS REGIONALES	
	Billetes	Pesetas
<b>LÍNEA ZAFRA-HUELVA (2)</b>		
CUMBRES MAYORES (3)	2.035	1.299
JABUGO	5.667	2.485
ALMONASTER (3)	3.210	978
VALDELAMUSA	4.929	1.521
CALAÑAS	19.213	5.280
GIBRALEÓN	630	414
<b>SUBTOTAL</b>	<b>35.684</b>	<b>14.822</b>
<b>HUELVA-TÉRMINO (4)</b>	<b>103.786</b>	<b>46.461</b>

(1) Se consignan sólo los billetes expedidos en las estaciones y no los abonados directamente por los interventores en ruta. Esta venta es una de las más importantes, pues cubre todos los apeaderos sin personal (Belmonte, El Cobujón, Los Milanos, El Tamujoso, Gil Márquez y La Nava).

(2) La Subgerencia provincial de Huelva sólo dispone datos de las estaciones del ámbito onubense por lo que se excluye en esta relación, a diferencia de cómputos de años anteriores, el tráfico de viajeros habido en otras estaciones de la misma línea, pertenecientes a la provincia de Badajoz.

(3) El cierre de los apartaderos, ahora sin personal, de Cumbres Mayores y Almonter-Cortegana provocan que en la actualidad también en los billetes expedidos se realicen directamente a través de los interventores.

(4) Es casi imposible desglosar el tráfico de viajeros expedido en las dependencias de la estación de Huelva-Término por lo que es aconsejable una primera separación.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva, (1993) y elaboración propia.

<sup>21</sup> Uno de los resultados más notables, fruto de estas modificaciones, fue la supresión de dos servicios entre la capital y la sierra onubense que terminaban en Jabugo y Cumbres Mayores, y que tenían su salida desde Huelva a las 8,55 h. y a las 14,40, respectivamente.

<sup>22</sup> En vigor desde el 24 de noviembre de 1996.

<sup>23</sup> Los llamamientos para que en dichos días festivos el tráfico lo realizase un doble automotor se vieron recompensado felizmente a finales de 1995. No obstante, este nivel de cumplimiento depende de la disponibilidad de automotores de operativos en el área de Andalucía Occidental. En estos momentos no se dispone de material que posibilite este desdoble

### VENTA DE BILLETES EN LA LÍNEA ZAFRA-HUELVA (1995) (1)

	4º trim. (1994)	1º trim.	2º trim.	3º trim.	TOTAL
HUELVA (1)	12.130	12.227	10.947	13.727	49.031
GIBRALEÓN	372	384	354	451	1.561
CALAÑAS	4.301	3.994	3.650	4.818	16.763
VALDELAMUSA	1.025	878	901	1.191	3.995
JABUGO	1.610	1.116	1.340	1.534	5.600
INTERVENTORES EN RUTA (2)	11.710	9.020	8.908	10.490	40.128
<b>TOTAL (3)</b>	<b>31.148</b>	<b>27.619</b>	<b>26.100</b>	<b>32.211</b>	<b>117.078</b>

(1) Tomando esta fuente sí se ha hecho un intento de desglosar el tráfico de la línea Zafra-Huelva y Huelva-Sevilla por separado.

(2) Se consignan los billetes expedidos por los interventores en ruta. Cubre todos los apeaderos y apartaderos ahora sin personal.

(3) Tampoco se consignan los viajeros del tramo extremeño. No obstante, según fuentes del Comité de empresa estos fueron de 4.120 y 2.150 billetes para las estaciones de Fregenal de la Sierra y Zafra, respectivamente. En este caso el total de viajeros sobrepasarían las **120.000 personas**.

FUENTE: Comité de Empresa. Sindicato de UGT; documentación interna, (1995) y elaboración propia.

### 6. BALANCE ECONÓMICO Y SOCIAL.

Es necesario evaluar el *balance económico* que puede presentar cualquier línea férrea, ya que en caso de déficit tendrá que ser financiado con fondos públicos, siempre que el beneficio obtenido por el conjunto de la *sociedad* compense el mantenimiento de dicho servicio, aunque este dilema se resuelve en razón a la voluntad política existente.

Años atrás, en 1984, en el corredor Zafra-Huelva<sup>24</sup>, se cuestionó la viabilidad económica. Pero este debate también ha surgido en varias ocasiones, en los últimos años, incluso para el transporte regional de la línea Sevilla-Huelva, que parecía estar salvada de las conjeturas sobre su viabilidad económica.

hasta el año 1997 en que se recepcione un nuevo automotor para Regionales y que sirva de apoyo también al corredor Sevilla-Granada-Almería.

<sup>24</sup> Igualmente, en 1984, la línea Huelva-Ayamonte fue catalogada como altamente deficitaria.

En lo que se refiere estrictamente a la línea Zafra-Huelva, es difícil computar estadísticamente los **gastos de explotación**, por cuanto son datos celosamente guardados. Sin embargo, y según investigaciones realizadas desde 1988, éstos son relativamente bajos, dado que el mantenimiento es mínimo y el personal de las estaciones se ha reducido.

Los **ingresos** generados, de siempre, han procedido fundamentalmente del tráfico de mercancías: casi 1.200 millones en 1991. Ello hacía que, paradójicamente a sus deficiencias estructurales, esta línea era bastante rentable, dado que los gastos de explotación de la misma eran bajos.

En cuanto al tráfico de viajeros, sí que puede ser cierto que sea deficitario. En este caso, su mantenimiento se encuadraría dentro de la **rentabilidad social** y las obligaciones de servicios públicos. No obstante, para 1994, siguiendo fuentes de RENFE, se han barajado cifras de casi 80.000 viajeros, pero que, en razón a las estadísticas del Comité de Empresa de Huelva, se incrementan a algo más de 120.000 usuarios en 1995. Ello hace que sea una de las más rentables entre las 13 líneas regionales de tipo secundario del conjunto del Estado que todavía RENFE estudia su cierre.

Se suele olvidar que el transporte ferroviario ofrece un conjunto de **ventajas** difíciles de medir por sus múltiples efectos e implicaciones y que en este corredor se concretan en:

a) Impacto positivo en el potencial industrial. Esta línea posee un papel fundamental en la economía onubense por el transporte de productos mineros, químicos y madereros. Asimismo, es vital para el mantenimiento del transporte de ácido sulfúrico del complejo Sotiel Coronada, que sustenta, en gran medida, la vida económica de Calañas.

b) El ferrocarril influye en la fijación de la población y en el fomento del empleo al contribuir al desarrollo económico de determinadas poblaciones como Calañas y Fregenal y sectores como la explotación forestal, minería, químicas y la actividad comercial.

c) Presenta ventajas en el transporte de mercancías peligrosas, imposible de ser absorbido por la carretera.

d) Mayor eficacia en el ahorro de energía frente a la carretera

(1/3 inferior), siendo ostensible, sobre todo, en el transporte de mercancías.

e) También hay que tener en cuenta la mayor capacidad de carga del ferrocarril sobre el transporte en carretera. De esta manera, un tren que transporta aproximadamente 1.000 toneladas equivale a 40 camiones de 25 toneladas. A ello hay que añadir la menor contaminación del tren y el hecho de favorecer una descongestión del tráfico por carretera y su menor siniestralidad<sup>25</sup>.

La línea Zafra-Huelva posibilita un tráfico comercial y de viajeros en un territorio tradicionalmente marginal y con baja articulación interna. Un posible cierre dejaría a pueblos de la Sierra y Andévalo onubense y la Baja Extremadura con deficientes comunicaciones hacia Huelva y, por supuesto, hacia los enlaces ferroviarios del resto de España. En general, conllevaría **problemas de aislamiento** de la mayoría de los núcleos localizados en este corredor, paralelo, pero distante, del corredor que configura la N-435.

Por último, no puede olvidarse el **valor estratégico** que para el Estado representa esta línea ya que permite la conexión con Portugal a través de Extremadura. Se convierte en otra salida de Andalucía con el exterior, no siempre bien considerada y que afecta directamente a su ámbito suroccidental.

## 7. PROBLEMÁTICA GENERAL Y ESTADO DE OPINIÓN.

Las movilizaciones de sindicatos y grupos políticos y ciudadanos onubenses contra la política de **RENFE** y sus diferentes **UNEs**<sup>26</sup>, emprendida no sólo para la línea Zafra-Huelva sino también para la Huelva-Sevilla, se agudizan desde inicios de 1991 y prosigue, de forma intensa, con periodos de altibajos, hasta la actualidad. Son conti-

<sup>25</sup> Frente al esplendor de la política de carreteras, fácilmente se olvida que la carretera produce unas 5.000 víctimas por año en España y unas pérdidas en el plano económico que se acercan a los dos billones de ptas.

<sup>26</sup> RENFE ha instaurado recientemente una nueva forma de administración de la empresa, descentralizando el conjunto de la gestión en diversas *Unidades de Negocios Especializadas*.

nuas las manifestaciones en los medios de comunicación<sup>27</sup>, especialmente de las fuerzas sindicales, e incluso por este motivo se sucedieron convocatorias de paro<sup>28</sup>. Se reivindicaban mejoras urgentes en estructura vial, en los servicios al usuario y la resolución de diversos problemas laborales por la reducción de plantillas.

Se acusaba a la Dirección de la Compañía, mediante múltiples movilizaciones, comunicados y apariciones en prensa, de emplear "nefastas medidas de gestión que no benefician a los posibles usuarios, para luego justificar los cierres ante la opinión pública argumentando escasa rentabilidad". "Con esta política de gestión y de recortes de inversiones y presupuestos de alguna manera, RENFE está propiciando la propia desaparición de lo que fue una densa red ferroviaria de Huelva"<sup>29</sup>.

Este tipo de medidas, en lo que concernía a horarios inadecuados, recortes de trayectos, baja velocidad, etc. no eran aceptadas por los *Comités de Empresa*, y se recordaba que en su día se introdujeron progresivamente en la línea Huelva-Ayamonte, y al cabo de unos años, en 1987, la consecuencia fue su posterior cierre.

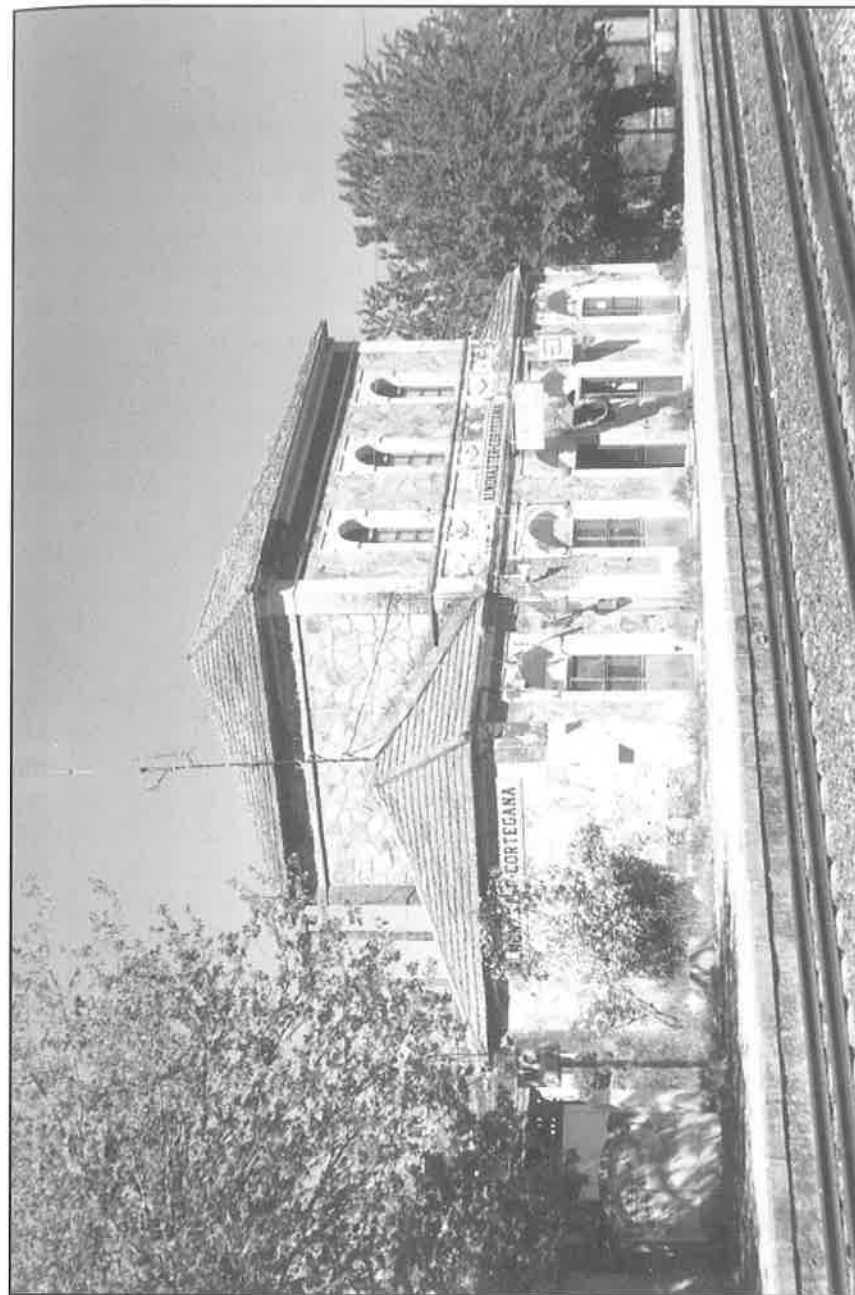
Ciertamente, estas actuaciones se argumentan cuando la Compañía decide a partir del 29 de septiembre de 1991 la supresión obligada para el tráfico de viajeros<sup>30</sup> de las paradas en Huelva-Mercancías, Belmonte, El Cobujón, Los Milanos, Gil Márquez y la Nava de Huelva. Asimismo, se suprimieron desde el 26 de enero de 1992 dos trenes con destino a Jabugo y a Cumbres Mayores con salidas a las 8,55 h. y 14,40 h. que, precisamente, eran los dos recorridos con mayor número de viajeros de la línea, creando un servicio con horario intermedio a las 11,00 hacia Zafra, que comercialmente no era adecuado, dado que no es una hora punta. Con este tipo de medidas pronto se comprobaron los descensos en viajeros e ingresos y el consiguiente aumento del transporte "pirata" en automóviles particulares desde las localidades afectadas.

<sup>27</sup> En el marco de las manifestaciones en prensa hay que destacar la labor llevada a cabo por **Vicente Uceda Silva**, responsable Provincial del Sector Ferroviario de UGT en Huelva. Son numerosísimos los artículos y llamamientos realizados en prensa de cara a salvar y mejorar el ferrocarril en Huelva.

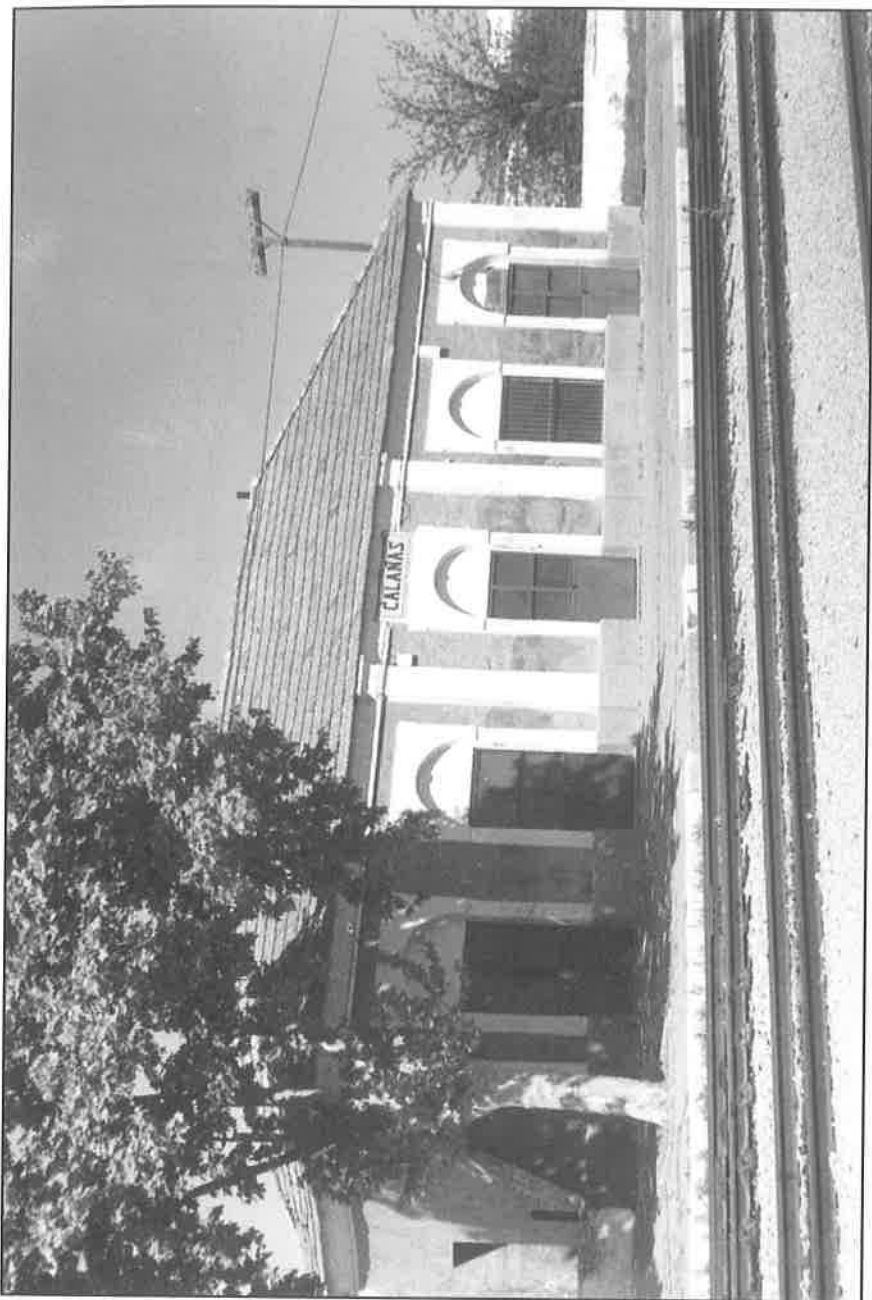
<sup>28</sup> Entre los días 2 y 7 enero de 1992.

<sup>29</sup> Comités de empresa de RENFE en Huelva (enero de 1992).

<sup>30</sup> Estas paradas obligatorias pasan a ser ahora de tipo facultativo.



*Apartadero de Cortegana-Almonaster, 1994. Recientemente han sido suprimido sus servicios, por lo que el edificio languidece en un pésimo estado.*  
Foto Antonio Perejil D.



Edificio antiguo de la estación de Calañas. La importancia de los tráficos de mercancías y viajeros en esta localidad obligó a la construcción de una nueva estación. Foto Antonio Perejil

La **falta de renovación** de determinados tramos en esta línea se convierte en un grave elemento que se acrecienta desde los últimos años. El resultado de ello son los descarrilamientos que afectan especialmente al tráfico de mercancías y a los peores tramos, con los consiguientes daños económicos<sup>31</sup>. Esta situación fue denunciada por el *Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios* y otros sindicatos del *Comité de Empresa* dado el peligro que representaba para el personal de la línea; aparte, de las consecuentes pérdidas económicas<sup>32 33</sup>.

Estas asociaciones exigían la renovación urgente de la línea, dado el estado tan lamentable de los tramos más deteriorados<sup>34</sup>. La califican de "**tercermundista**", situación muy contraria al balance económico que, en aquellos momentos, la hacían ser de las más rentables de España.

La *Dirección-Gerencia de la UNE de Mantenimiento de Infraestructuras* presentó en julio de 1991 las actuaciones previstas y comprometidas por el entonces *MOPT*. En un primer momento, las primeras estimaciones para la total rehabilitación de la línea Zafra-Huelva apuntaban hacia un coste de algo más de 5.000 millones de ptas. Más tarde, el *Ministro de Obras Públicas y Transportes* anunciaba en mayo de 1992, la inversión para el extenso y largo tramo Almonaster-Gibraleón de sólo 400 millones de ptas. Se trataba justo de obras que permitían una mayor estabilización del recorrido y una disminución de los incidentes<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> Sólo durante 1991 se produjeron 16 descarrilamientos en trenes de mercancías, principalmente en los tramos Valdelamusa-Almonaster y Cumbres Mayores-Jabugo, provocados, sobre todo, por los desprendimientos de las trincheras. Al contrario de lo que pudiera parecer estos descarrilamientos no son aparatosos y catastróficos, aunque sí graves por sus pérdidas económicas y las interrupciones que provoca en el tráfico.

<sup>32</sup> Los sindicatos ferroviarios manifiestan que los 34 accidentes que se produjeron en la línea Zafra-Huelva durante 1989, si bien no tuvieron un coste en vidas humanas representaron un coste aproximado de 320 millones de ptas.

<sup>33</sup> Además, la *Dirección de Protección Civil* ha declarado en acta en varios momentos que "en la mayoría de los accidentes estaban implicados trenes con materias peligrosas, señalando la necesidad de adoptar medidas correctoras urgentes".

<sup>34</sup> Manifiestan que en "algunos tramos tienen que reducir la velocidad hasta los 20-30 km/hora".

<sup>35</sup> Estas obras permitieron en 1993 la sustitución de las traviesas de madera en mal estado, mejorando la infraestructura vial de unos 33 kilómetros entre Almonaster y El Cerro del Andévalo.

Los últimos acontecimientos no parecían ser tampoco optimistas. Así, en diciembre de 1992, la *UNE de Relaciones Institucionales de RENFE en Andalucía*, anunciaba, a la vez, obras de mejoras en la línea por valor de 500 millones, pero también que “una vez que acabasen las obras en la carretera (N-435) que une Huelva con la Sierra y Extremadura, la línea Zafra-Huelva correría grave peligro de desaparición”. En este orden, el diputado provincial *Manuel María Becerra* declaraba que “RENFE no suprimirá el transporte de viajeros en la línea Zafra-Huelva, mientras los usuarios no tengan una alternativa”<sup>36</sup>. De alguna manera, también se refería a las mejoras en ejecución en dicha carretera. Al mismo tiempo, el diputado *García Arreciado*, en mayo de 1993, “negó que se vaya a cerrar la línea Huelva-Zafra para mercancías, aunque ve probable su cierre para viajeros por la apertura de la carretera Huelva-Badajoz”.

Frente a estas afirmaciones, la *Cámara de Comercio de Huelva* insistía en la urgente remodelación de la misma y su mejora de horarios y servicios. También al mismo tiempo, el consejero andaluz de *Obras Públicas y Transportes* manifestaba y presentaba su disconformidad por cuanto RENFE tenía la intención inmediata de suprimir los servicios de viajeros de la línea Zafra-Huelva, dejándola abierta sólo para el tráfico de mercancías.

Asimismo, los diputados *Matías Conde* y *Diego Valderas* intervinieron en el *Parlamento andaluz* para mostrar la rentabilidad de la línea Zafra-Huelva y desmentir que se vayan a iniciar obras de mejoras en la misma. También, el *Grupo Andalucista* instó, en su momento, a las corporaciones municipales de este corredor ferroviario a “manifestar su oposición ante el desmantelamiento por parte de la Administración central de la línea”.

En octubre de 1993 el sector ferroviario de *U.G.T* informaba a la opinión pública de que “RENFE en la guía de viajeros no contempla los servicios de viajeros entre Zafra y Huelva” y, a la vez, denunciaba los continuos rumores en el campo político acerca del inminente cie-

<sup>36</sup> Declaraciones al diario “Huelva Información”.

re para el tráfico de viajeros de la línea, instando a las asociaciones ciudadanas más comprometidas a defender esta línea férrea.

### ESTADO ACTUAL Y PLAN DE OBRAS A REALIZAR EN LA LÍNEA ZAFRA-HUELVA, 1991 (1)

TRAMOS	BALASTO	CARRIL ACTUAL	TRAVIESA ACTUAL	ESTADO ACTUAL	ÚLTIMA GENERAL	PROPUESTAS RENOVACIÓN	INVERSIÓN ESTIMADA QUE RESTA (Millones. ptas)
ZAFRA-FREGENAL	Calizo	45	madera	GRAVE	1955 y 1978	Rehabilitación gral (2)	1.900
FREGENAL-JABUGO	Silicio	54	Mon/bibloque	BIEN	1977/79/90/91	Saneamiento trincheras	Sin definir
JABUGO-ALMONAS.(3)	Calizo	45	madera	MUY GRAVE	1972	Rehabilitación general	600
ALMON-GIL MÁRQUEZ	Calizo	45(4)	madera	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
GIL MÁRQUEZ-CERRO	Calizo	45	mad/bibloque	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
EL CERRO-CALAÑAS	Calizo	45/54	mad/bibloque	MUY GRAVE	1984	No se contemplan actuaciones	
CALAÑAS-EL COBUJÓN	Silicio	54	monobloque	MUY BIEN	1984/87/90	No se contemplan actuaciones	
EL COB-PEGUERILLAS	Calizo	45	madera	GRAVE	1961/1971	Rehabilitación general	1.100
P.K. 178 a 185,000	Silicio	54	bibloque	BIEN	-	No se contemplan actuaciones	

(1) El Director-Gerente de la *UNE de Mantenimiento de Infraestructuras* presentó en julio de 1991 el estado de los tramos en esos momentos y las actuaciones previstas y comprometidas por el MOPT, y que se realizarían en varias fases sin determinar. En 1993 se harían una parte de las obras aunque las necesidades urgen en otros tramos de la línea.

(2) Actuación en carril U.I.C. 54, con traviesas monobloques o bibloques y balasto silicio y saneamiento y consolidación de trincheras.

(3) Desde el kilómetro 89 al 94.

(4) Sobre un pequeño tramo del P.K. 93,945 al 96,400 existe carril U.I.C. 54 sobre madera.

FUENTE: Comité de empresa y elaboración propia, 1993.

Repasando la prensa para conocer lo sucedido en esta línea durante 1994 y 1995, **la situación no deja de ser desalentadora**. Continúan los cansinos ajustes de horarios, recortes de servicios y personal y, lo que es peor, no hay proyectos firmes sobre la mesa para mejorar el conjunto del ferrocarril en Huelva y, especialmente, los tramos más deteriorados de la línea Zafra-Huelva.

Además, si analizamos las declaraciones de nuestros representantes políticos encontramos contradicciones, incluso en las filas de los mismos partidos, graves desconocimientos de la realidad y mensajes demasiado electoralistas.

Ciertamente, y es obligado decirlo, han sido los *Partidos Popular, Andalucista e Izquierda Unida* los que más mensajes han vertido en los medios de comunicación en favor de la recuperación del ferrocarril. Aunque no se sabe qué harían o qué harán en el caso de tener competencias de gobierno. No sólo apuestan por la mejora de la actual red y la recuperación de la línea entre *Huelva-Ayamonte* sino también por la construcción de otros nuevos tramos: entre la *capital* y *Matalascañas* y entre *Matalascañas* y *La Palma del Condado*.

Un documento serio, cual es el *Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía*, de abril de 1994, aboga por la rehabilitación de la línea *Huelva-Ayamonte*, cuando la realidad es que ya había sido prácticamente desmantelada desde el año anterior. Unos días después, *Mercé Sala*, entonces presidenta de RENFE, declaraba que no comparte la idea de la Junta de rehabilitar esta última línea, dejándose abierta también la posibilidad de cerrar la de *Zafra-Huelva*. Aunque en mayo de 1994 declararía, que garantizaba la continuidad de la misma.

En noviembre de 1994, la dirección de RENFE deniega la rehabilitación de cinco kilómetros que se encuentran en pésimo estado, entre Jabugo y Almonaster, y donde, si cabe, es urgente la renovación, dado que se halla entre dos zonas totalmente renovadas<sup>37</sup>.

La sombra de la desaparición se cierne de nuevo sobre el ferrocarril *Zafra-Huelva* a fines de 1994. Esta vez, el *PSOE* de Huelva salta a la arena política junto al resto de los partidos. A ellos les acompañan la *Diputación* y el *Ayuntamiento* de la capital. Con un censo total se solicita y se presiona a la *Junta de Andalucía*, al *MOPTMA* y a *RENFE* la no supresión de la misma.

<sup>37</sup> "Los kilómetros mencionados anteriormente suponen un gran riesgo para los tramos renovados pues en caso de descarrilar algún tren en un sentido u otro ocasionarían graves daños a la vía nueva" (declaraciones de Vicente Uceda, responsable provincial del Sector Ferroviario de UGT al diario "Huelva Información", 10-11-1994).

Las movilizaciones de grupos políticos y ciudadanos y las negociaciones parece ser que se llevaron a buen término y por otra vez la línea **escapó a su cierre**. Pero, cabría preguntarnos: ¿hasta cuándo va a durar el actual periodo, desde 1995, de relativa calma?, ¿Hasta cuándo la "espada" de la rentabilidad se va a cernir de nuevo sobre esta línea, amenazándola con su desaparición?

## 8. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

La línea *Zafra-Huelva*<sup>38</sup> encierra graves problemas estructurales y de equipamientos que de por sí provocan un menor uso de los viajeros y, como consecuencia de ello, una menor atención y agravamientos de los mismos. Sabemos que esta línea ha sido clasificada internamente como "**tipo C**", lo que significa el último intervalo en cuanto a importancia y ello supone que RENFE y el MOPTMA<sup>39</sup> no inviertan prácticamente nada y el personal para su mantenimiento sea ínfimo. Contrariamente, desde la Dirección de RENFE, se deben tomar medidas inmediatas de cara a **invertir en mejorar los servicios**, y hacer más vendible y competitivo, en lo posible, el ferrocarril frente al transporte público y privado por carretera.

En toda política ferroviaria racional, los posibles déficits no pueden combatirse únicamente recortando los costes de estructura y explotación sino también ofertando y elevando la participación del ferrocarril en el mercado de transporte.

Cuando se presentaron los presupuestos de inversiones del *MOPTMA* en 1992 para el conjunto del Estado, la partida destinada a obras ferroviarias supuso 90.636 millones; de los cuales sólo 40.124 millones son estrictamente para inversiones. Ello significa unas inversiones insuficientes para toda la red nacional, de la cual sólo se pueden beneficiar contadas líneas y que se sitúan, especialmente, en el triángulo *Madrid-Valencia-Barcelona*. Dicha cantidad es muy inferior respecto a inversiones de otras Direcciones del Ministerio; así,

<sup>38</sup> Algunos de los problemas y alternativas que afectan a la línea *Zafra-Huelva* son extensibles también a la de *Sevilla-Huelva*.

<sup>39</sup> En la actualidad pasa a denominarse Ministerio de Fomento.

Carreteras recibía 380.000 millones de ptas<sup>40</sup>. Además, esta situación se viene reproduciendo de forma similar año tras año.

Tampoco hay que olvidar que cada vez son más numerosas las Comunidades Autónomas que *subvencionan* con RENFE el pago y mantenimiento de determinados servicios regionales clasificados como “deficitarios”. En este sentido, las cifras que se manejan para este tipo de subvenciones son ridículas si se comparan con otras partidas presupuestarias. El caso más cercano de apoyo es la *Comunidad Extremeña* que con 400 millones subvenciona las líneas Mérida-Puertollano-Ciudad Real y Mérida-Zafra-Sevilla (“Huelva Información” 8/1/1995). Y en este sentido, cabríamos preguntarnos por qué no la *Junta de Andalucía* realiza una mayor defensa de los servicios regionales ferroviarios y garantiza, mediante convenios con RENFE, el mantenimiento del servicio regional<sup>41</sup> Zafra-Huelva.

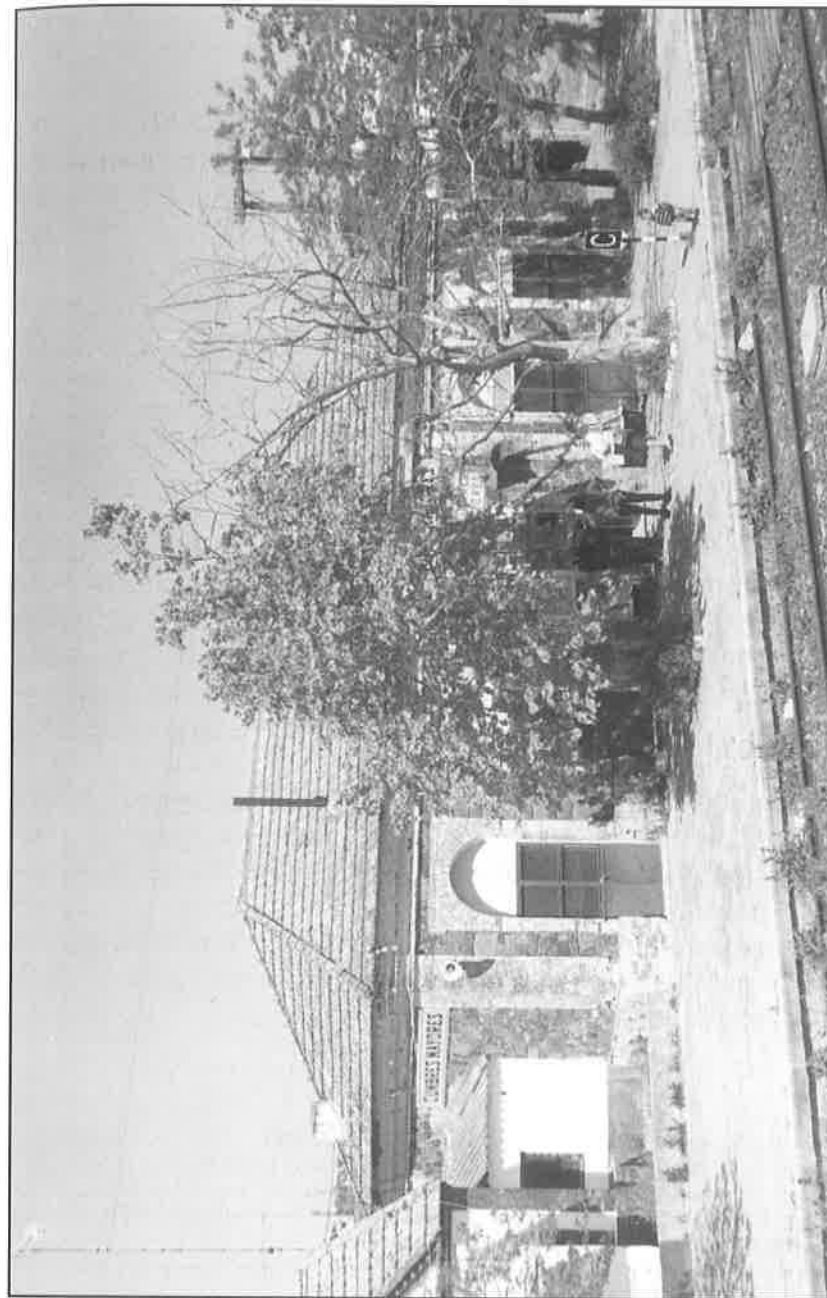
El lamentable *estado de la estructura vial* de la línea Zafra-Huelva se convierte en la causa más determinante de la pérdida de regularidad y velocidad en la circulación. La dotación de un mejor nivel estructural que eliminase su incidencia en los retrasos permitiría aumentar el nivel de regularidad y velocidad y, en correspondencia, incrementar tráfico comercial y de viajeros<sup>42</sup>.

Se ha comentado desde diversos círculos que la mejora de la *N-435* supe en gran manera los tráficos de esta línea, con el consiguiente peligro de cierre para la misma. Ello no es verdad, porque ambos recorridos, si bien son paralelos, son también distantes: cada corredor sirve a núcleos poblacionales diferentes. Sin duda, es importante mejorar ambas estructuras viales a fin de contribuir al desarrollo socioeconómico y territorial del *Andévalo* y *Sierra onubense* y facilitar la conexión con esta doble alternativa entre la Baja *Extremadura* y la capital y puerto de *Huelva*.

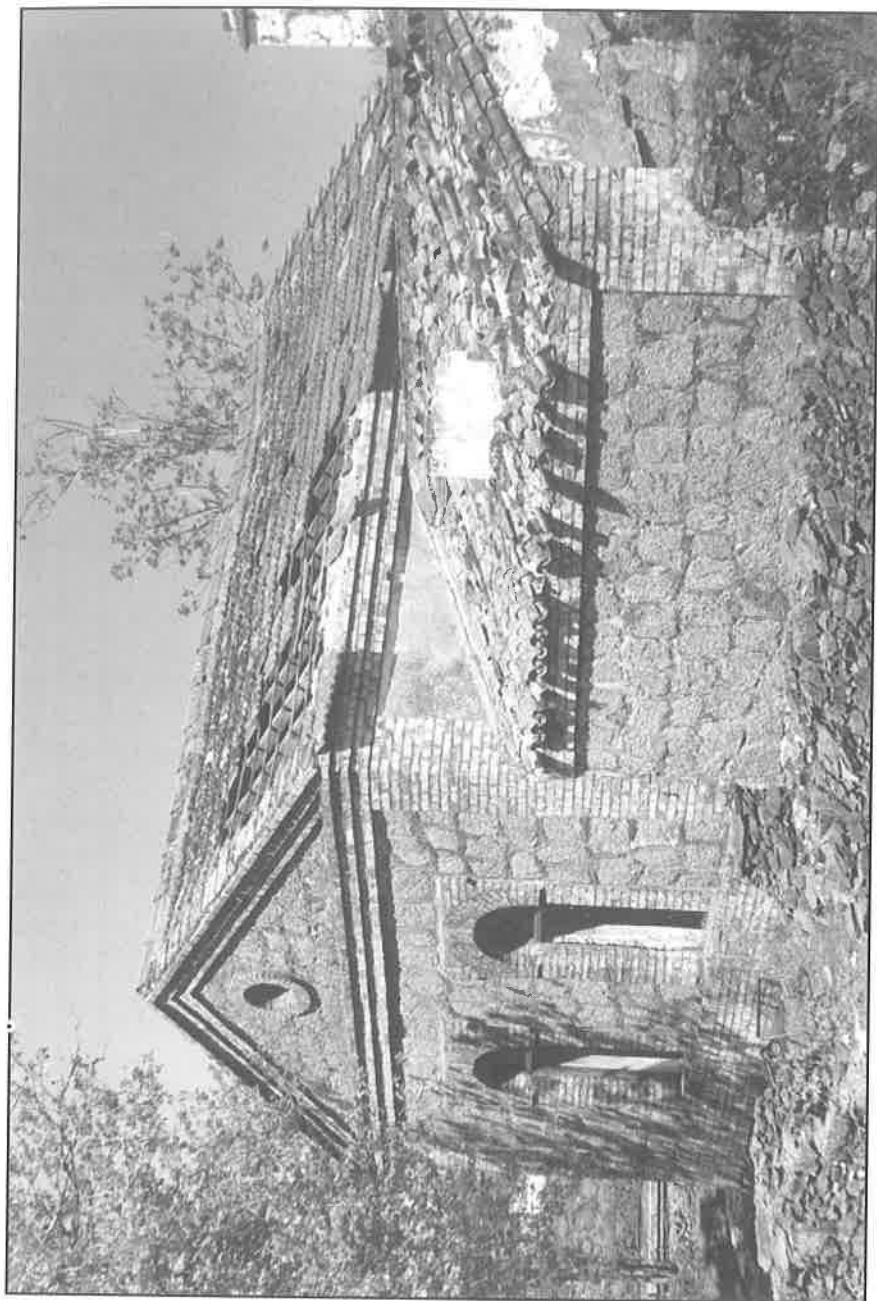
<sup>40</sup> Se ha utilizado como fuente la Revista “En Portada”, 1991.

<sup>41</sup> En la actualidad existe un convenio de RENFE con la Junta de Andalucía, firmado el 20 de Abril de 1995 con vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1988, por el cual la segunda se compromete a la subvención para el mantenimiento de los servicios Utrera-La Roda de Andalucía, Bobadilla-Granada y V<sup>o</sup> del Río y Minas-Guadalcanal.

<sup>42</sup> Ya veíamos en anteriores epígrafes que existen tramos en esta línea donde es obligado circular a velocidades muy bajas, a causa de las precarias condiciones de la vía.



*Apartadero de Cumbres Mayores, 1994. También ha sido suprimidos sus servicios, desmantelándose parte de sus equipamientos de carga de mercancías. En sus inmediaciones se pretende realizar un área de acampada y recreo.*  
Foto Antonio Perejil D.



Vivienda para brigada de vías y obras (1994). Su estado es pésimo al igual que otras edificaciones y servicios de buena parte de apartaderos y estaciones de la línea férrea Zafra-Huelva.  
Foto Antonio Perejil D.

Se han barajado en los últimos años muchos números sobre el montante del presupuesto que necesita la línea para su rehabilitación total<sup>43</sup>, pero siempre las inversiones reales habidas han sido escasas y muy por debajo de las cifras inicialmente anunciadas. Todavía existen algunos tramos que necesitan urgentemente obras de mejora; en especial, la sustitución del balasto calizo por uno de tipo silicio, el cambio de las traviesas de madera<sup>44</sup> por las de hormigón y el arreglo de trincheras y túneles. Sin embargo, a pesar de las continuas denuncias públicas, los presupuestos para renovar algunos tramos no llegan. Con ello, la calidad de los mismos empeora y obliga a tomar precauciones bajando las velocidades máximas.

En lo que se refiere a material rodante en el tráfico de viajeros no presenta problemas. Se trata de un automotor con una calidad aceptable en servicio y confort que, incluso, en velocidades está muy por encima de las posibilidades que permite la vía.

Es necesario prestar especial atención en una nueva y mejor planificación del servicio a los aspectos que más inciden en la comodidad general del usuario, tales como la seguridad, la mejora de horarios, la atención a las pautas previsibles de la demanda, etc.

Indudablemente, las **mejoras en equipamientos y estructura vial** ayudarían a aumentar sobremanera la atracción, principalmente del tráfico de viajeros. En general, se ha constatado en entrevistas realizadas en la zona que la aceptación del usuario se inclina por el ferrocarril frente al transporte público por carretera, aunque no siempre tiene una relación directa con su uso. Ello se explica por el alejamiento de las estaciones, la elevada duración del viaje y la existencia de horarios y conexiones a veces inadecuados, sobre todo con respecto a la comunicación con la capital onubense.

<sup>43</sup> En el PEFA (*Plan Estratégico Ferroviario Andaluz*, 1987) ya se recogían una serie de propuestas de actuación dirigidas a mejorar la infraestructura vial de esta línea en los tramos más necesitados por un valor total de 1.400 millones de ptas. También la empresa ferroviaria presupuestó el déficit de infraestructuras en unos 8.500 millones, y la UNE de Mantenimiento e Infraestructuras presentó en julio de 1991 las actuaciones comprometidas por el MOPT y que se estimaban en 5.024 millones. Las inversiones reales fueron aún mucho más bajas.

<sup>44</sup> Una renovación muy poco costosa pero cuyos positivos resultados no se hacen esperar es la renovación de las traviesas de madera que estén en malas condiciones por otras en aceptable estado y que, incluso, pueda provenir de otros tramos de ésta u otras líneas donde se ha sustituido la madera por el hormigón.

El sondeo efectuado al personal de la línea y usuarios potenciales permite afirmar que los horarios y las posibles conexiones son mejorables de cara a la potenciación del tráfico de viajeros<sup>45</sup>. Entre las **modificaciones horarias** el sindicato *U.G.T.* mantiene como principales sugerencias en cuanto al tráfico de viajeros las que a continuación se relacionan. La buena aceptación que tiene el actual servicio en días festivos hacia Fregenal de la Sierra a las 9,35 bien podría ampliarse también a algunos días laborables, volviendo acoplado con el automotor que sale de allí a las 16,20 horas. Se dispondría entonces de unas horas suficientes para degustar o comprar productos chacineros o visitar algún paraje o localidad. Dicho servicio sería muy atractivo para el uso de excursionistas particulares o en grupos, como también cualquier otro potencial usuario. Otra modificación en el horario, se refiere a la posibilidad de que el actual servicio Huelva-Fregenal durante los días festivos, con salida a las 9,35, se ampliase hasta Zafra con lo que se captaría un tráfico algo mayor. Una última sugerencia es establecer un servicio los sábados y domingos hacia las playas de Huelva con un tren que llegaría a Huelva por la mañana y un servicio combinado de autobús que acercaría a los viajeros a Punta Umbría, especialmente por su cercanía.

Estas mejoras permitirían un importante tráfico estacional y de fin de semana desde la Baja Extremadura y Sierra onubense hacia las playas de Huelva, o viceversa, para gozar del Turismo Verde o Rural.

Hace años se esgrimió, como alternativa para la captación de tráficos de viajeros, la **potenciación y promoción del tren turístico**. Tras unos escasos experimentos no se consolidó, aunque la afluencia turística desde la capital hacia la Sierra se incrementa constantemente. Por ello, el uso de las líneas regulares en los fines de semana desborda por completo la propia oferta de viajeros del tren. Con ello se reduce en un menor servicio y en la imposibilidad de obtener mayo-

<sup>45</sup> Ha sido especialmente dramático para los usuarios del tren la supresión del recorrido Huelva-Jabugo que tenía su salida a las 13,30 y su llegada a las 15,30 y que permitía realizar diversos servicios durante la mañana en la capital y volver pronto a los lugares de origen; precisamente era el tren que registraba, por entonces, un mayor aprovechamiento.

res beneficios. Es una necesidad imperiosa que en los fines de semana, dada la gran demanda de usuarios, estos trenes circulen en doble composición a fin de asegurar asiento a todos los pasajeros. Esta situación sólo se presenta ocasionalmente cuando la disponibilidad de automotores lo permite.

Como animación turística, la zona serrana presenta recursos naturales que deben ser desarrollados. Su belleza paisajística, fauna y flora pueden servir como base para la promoción de actividades turístico-naturales. El patrimonio arquitectónico y urbano ofrece también grandes atractivos por su valor monumental y la buena conservación de los núcleos, con óptimas condiciones para acoger, aunque sea sólo por un día, a visitantes que demandan un ambiente tranquilo.

El **Tren turístico-fotográfico de la Sierra** se encuadró en un programa general de promoción turística<sup>46</sup> de la comarca, con una buena acogida desde su inauguración en 1986, aunque no prosigue desde hace años. La oferta estaba dirigida hacia el mercado interior con viajes de ida y vuelta en el día. Quizás los destinos se pudieron haber ampliado por carretera a Aracena, Aroche, Fuenteheridos y Galaroza. Aunque esta alternativa apenas influye en el balance económico, sí que contribuía a la promoción turística del área serrana y de la propia línea Zafra-Huelva. En cualquier otro momento, se podría poner en práctica, de nuevo, este ya olvidado proyecto.

En cuanto al **tráfico de mercancías**, las actuaciones comerciales deben centrarse en un esfuerzo de imaginación para ofrecer el máximo atractivo a los clientes con los medios disponibles. En un contexto de fuerte competitividad y cambios rápidos, la innovación resulta imprescindible para cualquier medio de transporte.

En la actualidad, el tráfico de mercancías de esta línea está muy sujeto a las transformaciones de los sectores económicos a los que sirve. La crisis de algunas actividades como la minería, no puede conducir a un planteamiento de inviabilidad de la línea, por cuanto se están dando ya situaciones más favorables<sup>47</sup>. Las investigaciones rea-

<sup>46</sup> Auspiciado por el Patronato Provincial de Turismo.

<sup>47</sup> Como demuestran los recientes descubrimientos mineros de Aguas Teñidas en Almonaster y Aguas Blancas en las cercanías de Cala.

lizadas permiten establecer las siguientes **alternativas** para la ampliación de mercados en el tráfico de mercancías:

a) Captación de flujos comerciales en Cumbres Mayores, en base a un tráfico exterior de manufacturas, principalmente chacinas, y una entrada de ganado que, en la actualidad, obliga a recoger la facturación en Fregenal de la Sierra. Sin embargo, frente a esta posibilidad, no hace mucho, la Dirección desmanteló la infraestructura del embarcadero, procediéndose a un gradual abandono del apartadero.

b) Ampliación del actual tráfico de mineral, canteras, corcho y madera, donde el ferrocarril presenta ventajas ostensibles frente a la carretera. En este sentido, los municipios de Calañas y El Cerro de Andévalo han aportado sugerencias a RENFE para la construcción de cargaderos de madera en los apeaderos del Cobujón y El Tamujoso para captar ese tráfico, dada la gran riqueza forestal de esta zona del Andévalo. También podría ser importante el posible tráfico de granitos desde las canteras de El Cerro de Andévalo al puerto de Huelva.

c) El servicio comercial debe tener presente un posible aumento de la producción de mineral de hierro del complejo *PRESUR* en Cala y de los yacimientos mineros de *Aguas Teñidas* en Almonaster y *Aguas Blancas* en las cercanías de Cala.

d) En la actualidad RENFE mantiene un importante consorcio con empresas públicas especializadas en el campo de la química que necesitan esta línea para el transporte de sus productos; mercancías clasificadas como peligrosas que no deben ser desviadas por carretera.

e) Captación del tráfico que puede generar la nueva factoría de Siderurgia Integral de la empresa Alfonso Gallardo, S.A., situada en Jerez de los Caballeros (Badajoz), importadora de ingentes cantidades de chatarra desde Suramérica para su posterior transformación. Sólo se necesitaría reacondicionar el actual apeadero cerrado de La Granja como punto de embarque. Desde allí, el transporte se haría a través de la línea Jerez de los Caballeros-Zafra y de ésta a Huelva y su puerto. Estas gestiones serían muy importantes para el futuro de la actividad industrial en una zona escasamente industrializada, para la línea férrea Zafra-Huelva e, incluso, beneficiaría al propio Puerto Autónomo de Huelva.

Las mejoras en la explotación del tráfico de mercancías obliga

a la empresa ferroviaria a tomar medidas que vayan parejas a la mejora general de la línea férrea, tales como la implantación de una política comercial fuerte y eficaz, la mejora en estaciones y apartaderos, el aumento de la seguridad en el tráfico y el incremento en las velocidades comerciales y la regularidad.

## 9. CONCLUSIONES.

La línea *Zafra-Huelva*, objeto de estudio en esta publicación, tiene una influencia clara en la ordenación del territorio que no puede olvidarse, dado que forma un eje importante que contribuye a la integración y al desarrollo socioeconómico de los espacios por donde discurre.

Es, junto a la de Sevilla-Huelva, uno de los últimos dos corredores de un *sistema ferroviario onubense* que estuvo más extendido años atrás y que, por acontecimientos socioeconómicos y políticas ferroviarias, se ha ido eliminando. Y aún hoy se cuestiona su viabilidad social y económica, por lo que sobre la misma se cierne el peligro de su desaparición.

Este *corredor ferroviario Norte* posibilita a poblaciones tradicionalmente marginales y alejadas de los principales centros funcionales una comunicación necesaria para la salida de productos de la zona (minerales y maderas), así como el transporte de personas hacia la capital onubense para la adquisición de servicios comerciales y administrativos. En este sentido, hay que insistir que la carretera N-435, recientemente renovada, no es una alternativa, por cuanto sirve a poblaciones distantes de las propias del corredor Zafra-Huelva.

Se ha puesto en duda el balance económico en razón a intereses diversos, incluyendo no pocas veces los gastos estructurales de mantenimiento y renovación, cuando el balance propiamente de explotación es, sin duda, todavía positivo como consecuencia del transporte de mercancías. Ciertamente, esta situación no tiene correspondencia con su estado de conservación y mantenimiento, demostrándose, una vez más, la marginalidad de la línea y, en general, de la misma provincia de Huelva y, especialmente, si se compara con líneas rurales semejantes de áreas del entorno de Barcelona y Valencia.

Como principal factor limitante de esta línea se encuentra su trazado, de difícil orografía. Pero en cuanto al resto de los factores estructurales pueden y deben ser mejorados ampliamente y sin necesidad de fuertes inversiones.

Es preciso y urgente un proyecto de renovación, sobre todo en determinados tramos, no sólo por su rentabilidad económica, sino por las posibilidades de transportes que se presentan en un futuro. Creemos que esta línea es indispensable para el desarrollo interior de la provincia, constituyendo también un eje complementario de salida exterior de Andalucía Occidental, no siempre bien considerado.

Apostamos por el **mantenimiento** no sólo del tráfico de mercancías sino también por el actual tráfico de viajeros, con las consabidas reformas y promoción, dada su función social.

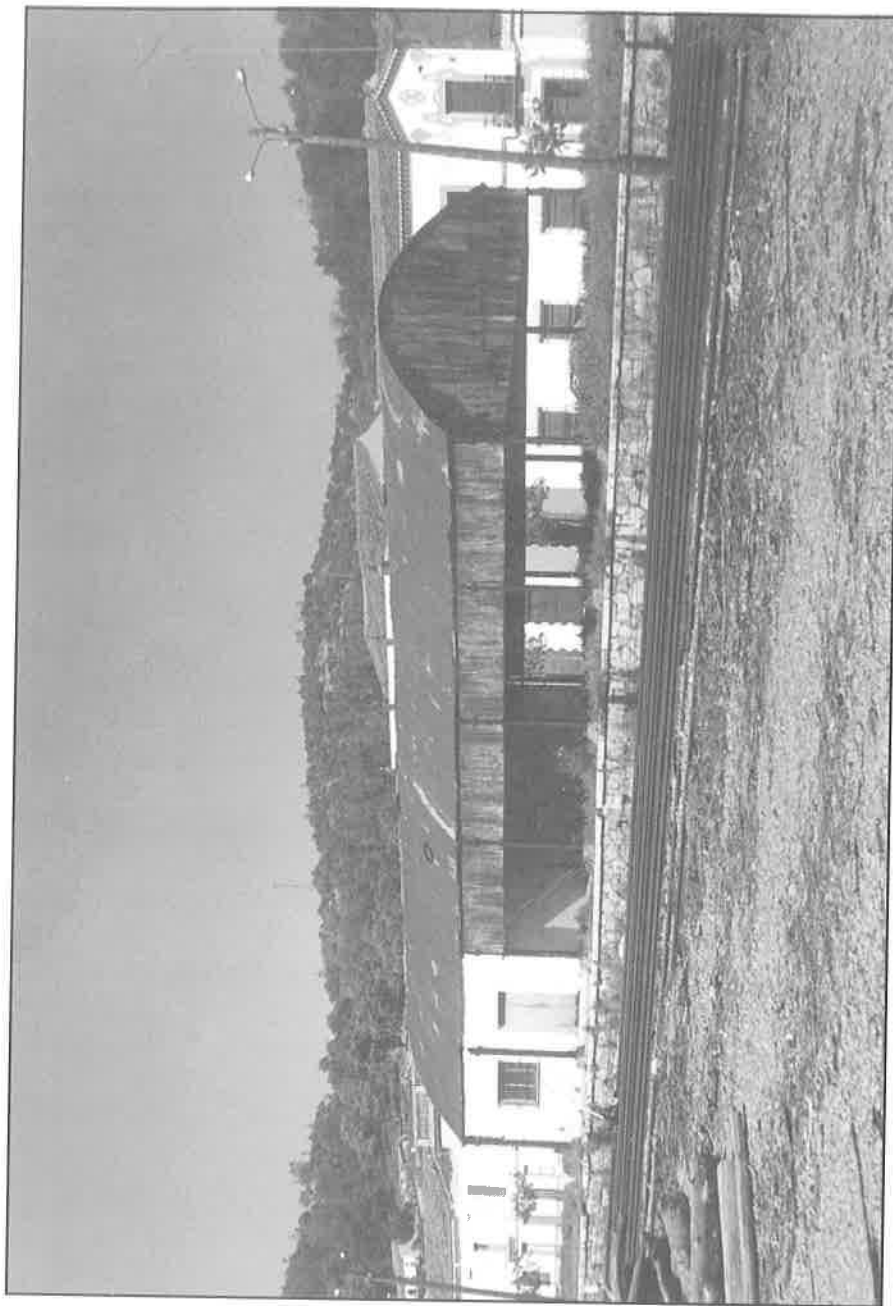
Es casi incomprensible que, cara al **siglo XXI**, coexista muy próxima a los trenes de Alta Velocidad una línea férrea "**tercermundista**" como ésta, con tan graves problemas estructurales de servicios en general, que frente a las velocidades de los primeros, casi 300 kms/hora, los segundos alcancen 30 kms/hora en algunos puntos. Urge una mejora estructural en dichos tramos, que se debía haber realizado años atrás y no plantearse el cierre, que precisamente viene dado por el lamentable estado de sus instalaciones, más que por la falta de rentabilidad. La brillantez de la construcción y los positivos resultados del **Tren de Alta Velocidad (TAV)** no pueden ocultar las graves carencias de los habitantes de las zonas más deprimidas de Huelva: **el Andévalo y la Sierra Onubense**. Se está haciendo un flaco favor al mensaje teórico e ideológico de la igualdad territorial cuando existe **una España moderna** que viaja a velocidades casi "endiabladas" y tarda dos horas y media en recorrer unos 400 kms. entre Sevilla y Madrid y existe **otra España** que tarda tres horas y media en recorrer los 185 kms. desde Zafra a Huelva.

Pensamos que la **crisis del sistema ferroviario onubense** es sólo un ejemplo más, en un territorio concreto, de la crisis del ferrocarril que afecta a todo el país. De alguna manera, desde los últimos años casi todos los esfuerzos e inversiones por mejorar el nivel de infraestructuras de transporte y comunicación en Andalucía y España se han centrado en el **sistema de carreteras**. Y de forma contraria, a excepción del TAV, el sistema ferroviario asiste a un paulatino



Originales aseos ferroviarios. Buena parte de los mismos se encuentran cerrados o en lamentable estado como consecuencia del cierre y abandono de apeaderos y apartaderos.

Foto Antonio Perejil



Almacenes y muelles ferroviarios..

Foto Antonio Perejil

descenso en inversiones, tráficos, personal, etc, y, por contra, a un aumento en la supresión de líneas.

Creemos que las ventajas que, por su **naturaleza**, tiene el ferrocarril en lo que se refiere a menor consumo energético, escasa contaminación (Medio Ambiente), menor siniestralidad, y posibilidad de transportar de una vez mayores toneladas y pasajeros no se tienen del todo presentes. Ante situaciones algo desfavorables para determinados corredores ferroviarios, la política de la administración y gestión de RENFE y del Ministerio de Fomento no puede acudir únicamente al recorte de los tráficos y, mucho menos, al cierre y el desmantelamiento. Los 12.000 millones presentados por la Dirección como pérdidas en el ejercicio 1991 es una cantidad menospreciable que no justifica en modo alguno recortar o suprimir la actual red de servicios regionales de nuestro país, ya ampliamente cercenada durante la segunda mitad de los 80.

**El tren es un bien social de interés público** que como tal bien merece unos balances económicos algo negativos que sean sufragado por todos los ciudadanos. Pero ello ocurre también, y con más "pérdidas", en todos los modernos países de nuestro entorno europeo y, sin embargo, éstos siguen apostando por el ferrocarril.

Es necesario un esfuerzo imaginativo por parte de los gestores y un fuerte respaldo político para asegurar los tráficos y el alto nivel de servicios a los usuarios. En nuestros días, el ferrocarril sigue teniendo una notable importancia que, incluso, puede acrecentarse en un futuro mediante las nuevas tecnologías y diseños aplicados al tren.

Es preciso para un país moderno contar para un mismo territorio con distintas alternativas de transporte. Dejar la exclusividad a la carretera sería un **grave error** para un futuro cercano que en lo que se refiere a las fuentes energéticas es algo incierto. En estos momentos, quizás la labor no esté tanto en construir nuevos kilómetros de ferrocarril, que también es razonable en algunos casos, sino, y dado el panorama, en mantener a toda costa los actuales corredores, sin recurrir a los dolorosos cierres y desmantelamientos.

El ferrocarril en España y esta línea Zafra-Huelva en concreto, necesitan sólo **una mayor atención** por parte de la Administración, sin importar su signo político, y unas mínimas inversiones, quizás exiguas si se comparan con otras partidas presupuestarias. Y de to-

dos es sabido que cualquier inversión, por modesta que sea, redundaría inmediatamente en una mayor velocidad, accesibilidad y atracción para usuarios privados y clientes comerciales, aumentando su rentabilidad. Poner en práctica la política contraria de recortes y cierres conduciría irremediabilmente, y ya existen muchos ejemplos que lo han demostrado, a *la desaparición del tren de muchos territorios de Andalucía y España*.

## 10. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.

### 10.1. FUENTES:

- Comité de Empresa de Huelva. Sindicatos UGT y CCOO; y en especial, a la documentación aportada por Vicente Uceda y Pedro Escalante, Responsables Provinciales del Sector Ferroviario de UGT y CC.OO. en Huelva, respectivamente.
- Diario Huelva Información.
- Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.
- Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.
- Entrevistas-encuestas a los Ayuntamientos relacionados directamente con la línea férrea Zafra-Huelva.
- Gerencia Provincial de Huelva (actualmente extinguida).
- Unidad de Relaciones Institucionales de RENFE en Sevilla.

### 10.2. BIBLIOGRAFÍA:

- ARTOLA, M y otros (1978): Los ferrocarriles en España (1844-1943), servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- CÁMARA DE COMERCIO DE HUELVA: Memorias económicas. Varios años, Huelva.
- CEPEDA RAMÍREZ, M. (1993): La gestación de un ferrocarril en la Palma del Condado. Asociación Cultural "Amigos de la Palma".
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Alianza Universal, Madrid.

- INECO (1983): Estudio del balance social de la línea férrea Zafra-Huelva. Estudio inédito.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1987): Plan Estratégico ferroviario de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1987): Estudio de la Red Secundaria de la provincia de Huelva. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1984): Avance del Plan Viario de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- JURADO ALMONTE, J. M. (1994): "La crisis permanente del sistema ferroviario onubense", en Huelva en su Historia nº 5, Universidad de Huelva, pp. 254-285.
- JURADO, J.M. y MIRABENT, C. (1989): Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Estudio inédito.
- LÓPEZ GARCÍA, MERCEDES (1986): MZA. Historia de sus estaciones. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- LÓPEZ PÉREZ, F (1988): "El transporte ferroviario andaluz", en Geografía de Andalucía, (Dir. CANO GARCÍA, G.), Vol. V, pp. 147-200.
- MÁRQUEZ, J. A., JURADO, J. M. y Otros (1995-1997): Los pueblos de Huelva. Ed. Agedime-Mediterráneo y Huelva Información, 4 vols.
- MURIEL, M. J. (1992): " El tren que perdimos", en La Voz de Lepe, nº 47, Julio de 1992, pp. 11-13.
- WAISS, F (1974): Historia general de los ferrocarriles españoles. Editora Nacional, Madrid.

**ANEXO GRÁFICO**

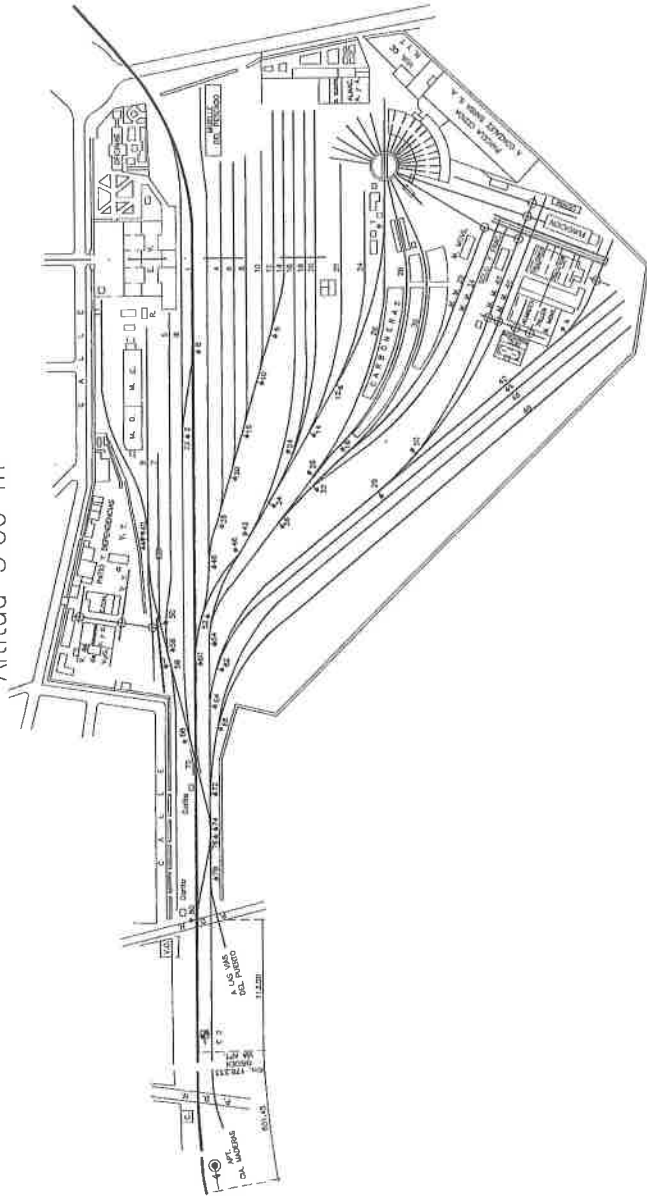
LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:

**HUELVA - ODIEL**

Km. 179.095<sup>00</sup>

Altitud 3'00 m

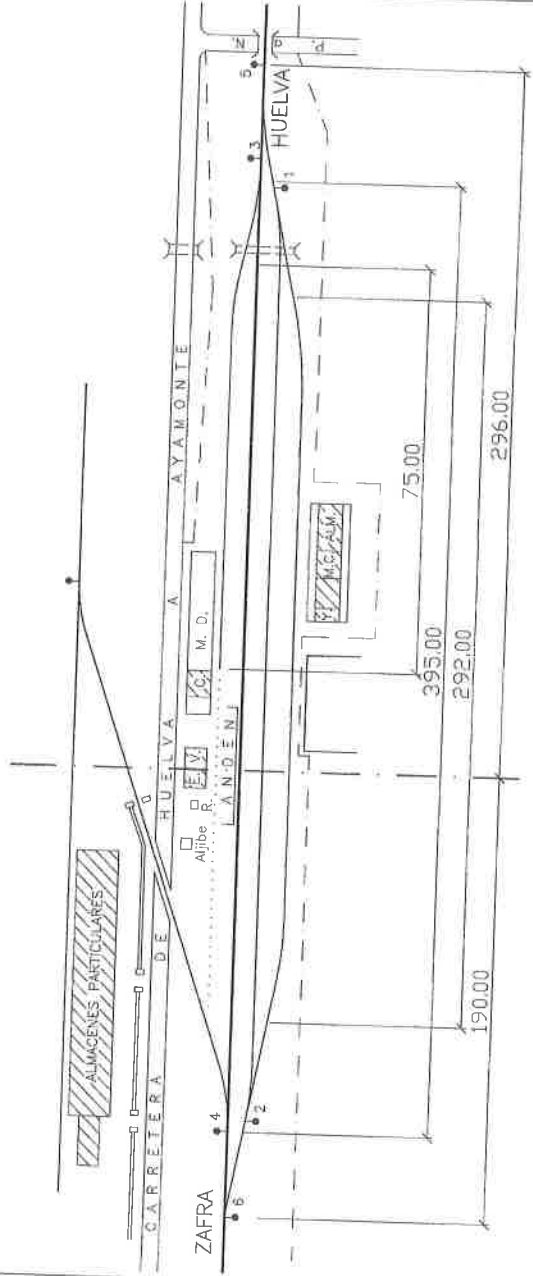


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**PEGUERILLAS**  
Km. 170.672<sup>00</sup>  
Altitud 5'60

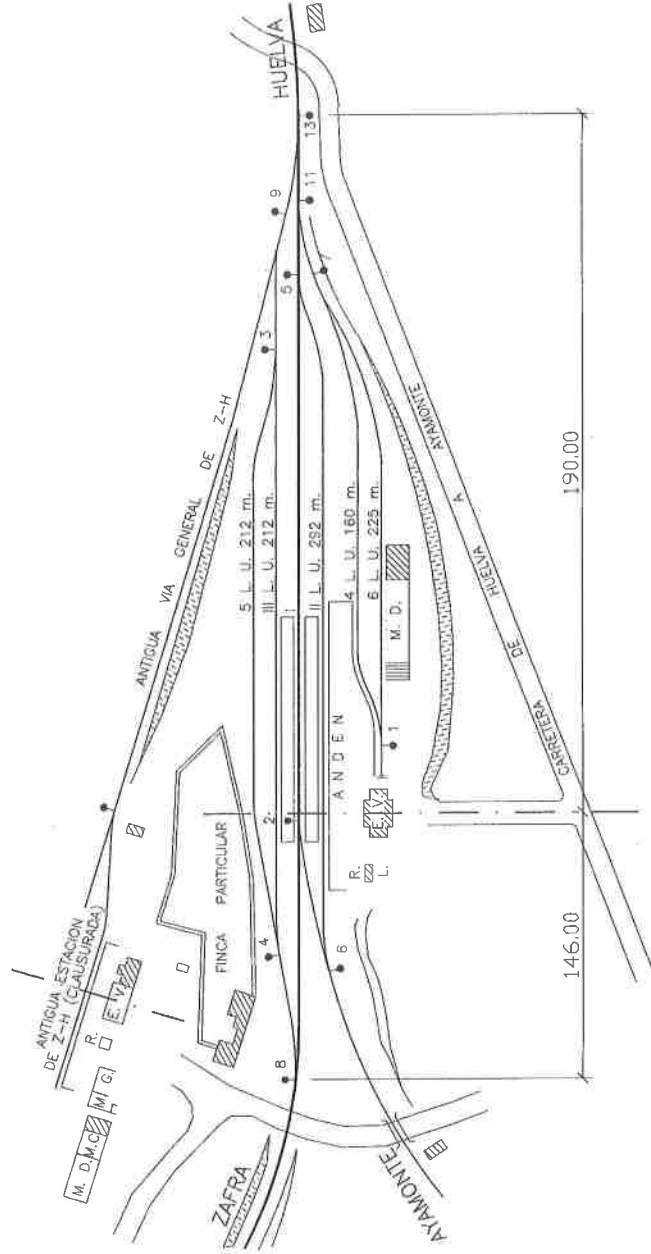


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESSION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**GIBRALEON**  
Km. 166.373<sup>00</sup>  
Altitud 20'80

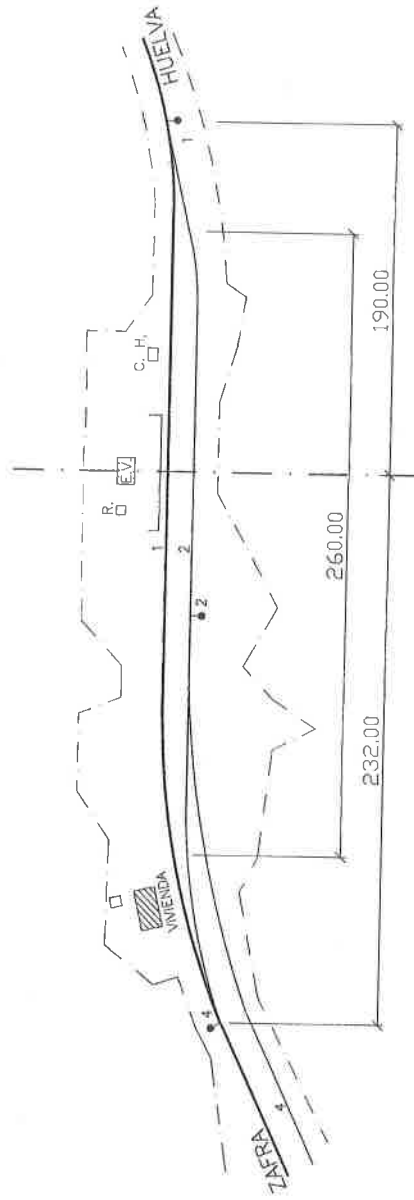


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESSION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**BELMONTE (Apt.)**  
Km. 154.393<sup>00</sup>  
Altitud 102'56

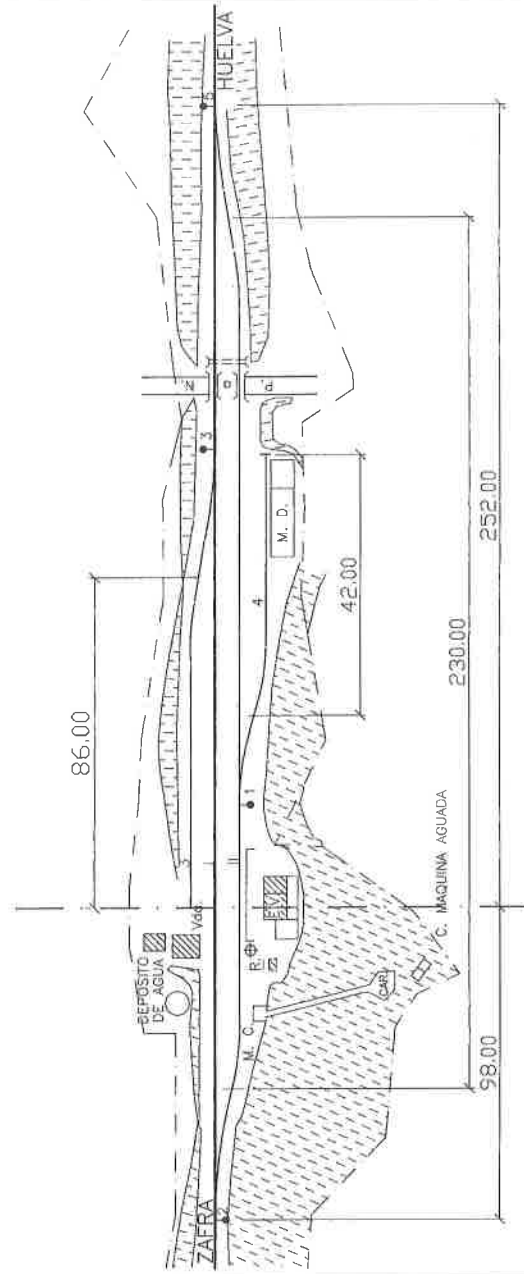


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**EL COBUJON**  
Km. 147.552<sup>00</sup>  
Altitud 123'35

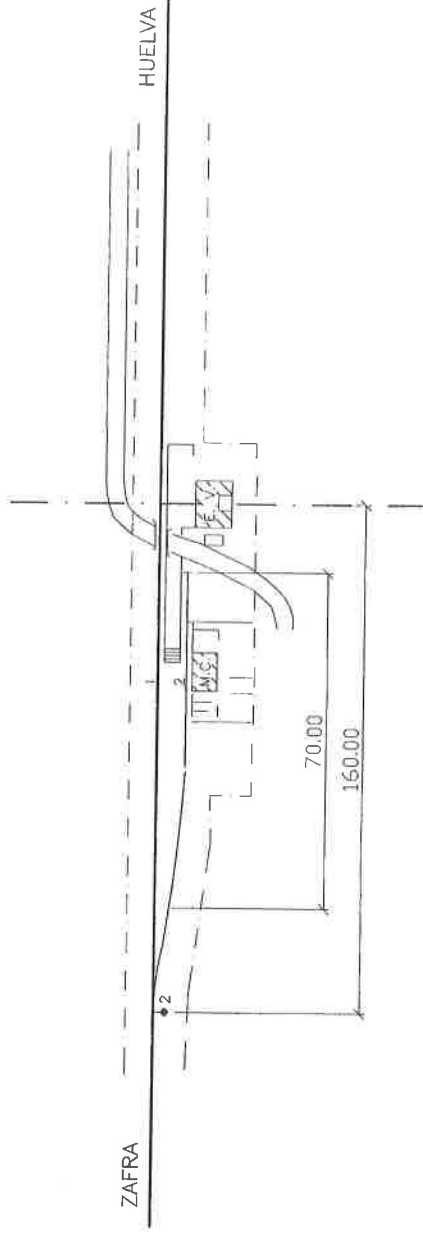


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**LA ENCARNACION** (Apd. -Cgd.)  
Km. 143.57550  
Altitud 163'03

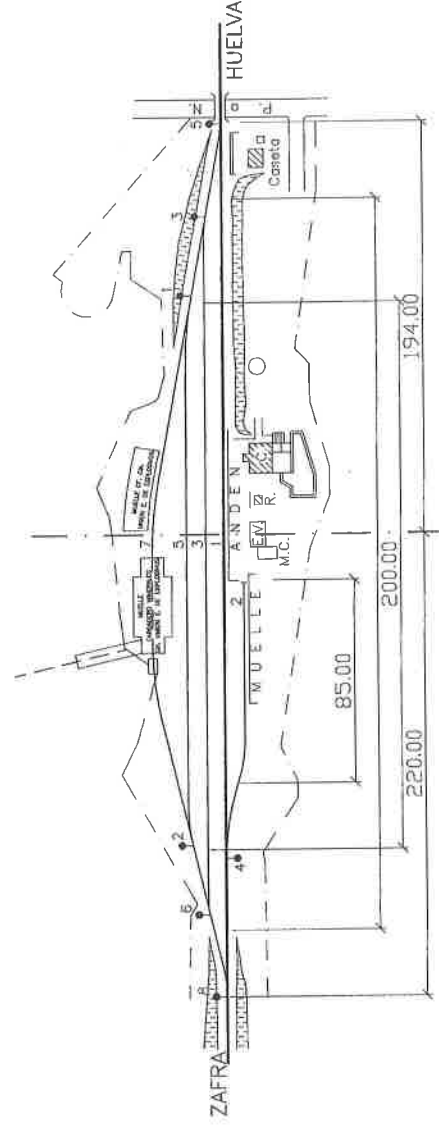


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**LOS MILANOS**  
Km. 138.47250  
Altitud 209'00



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

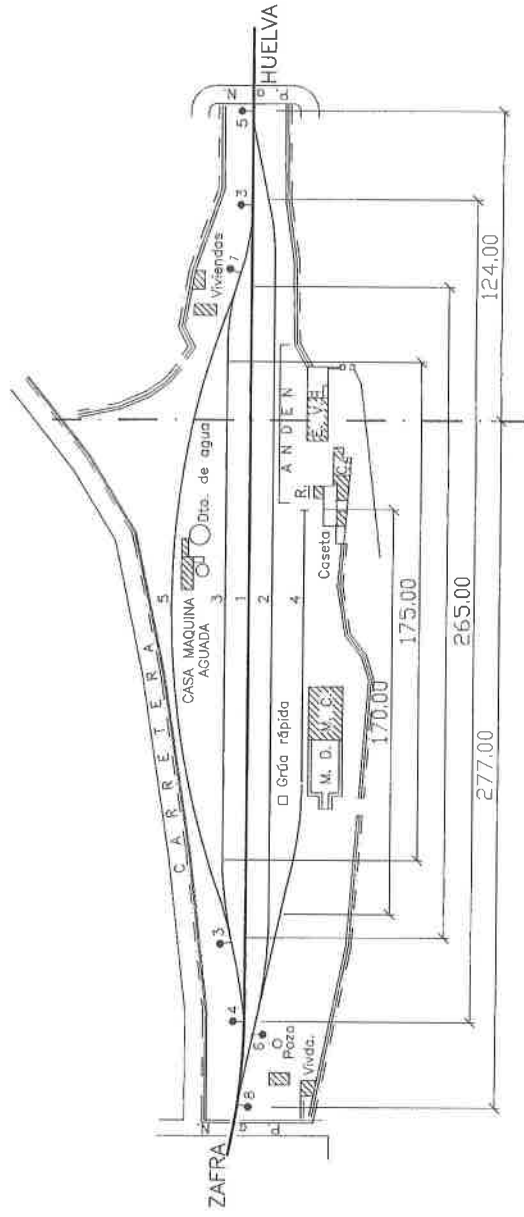
LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:

**CALAÑAS**

Km. 129.832<sup>50</sup>

Altitud 276'00



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

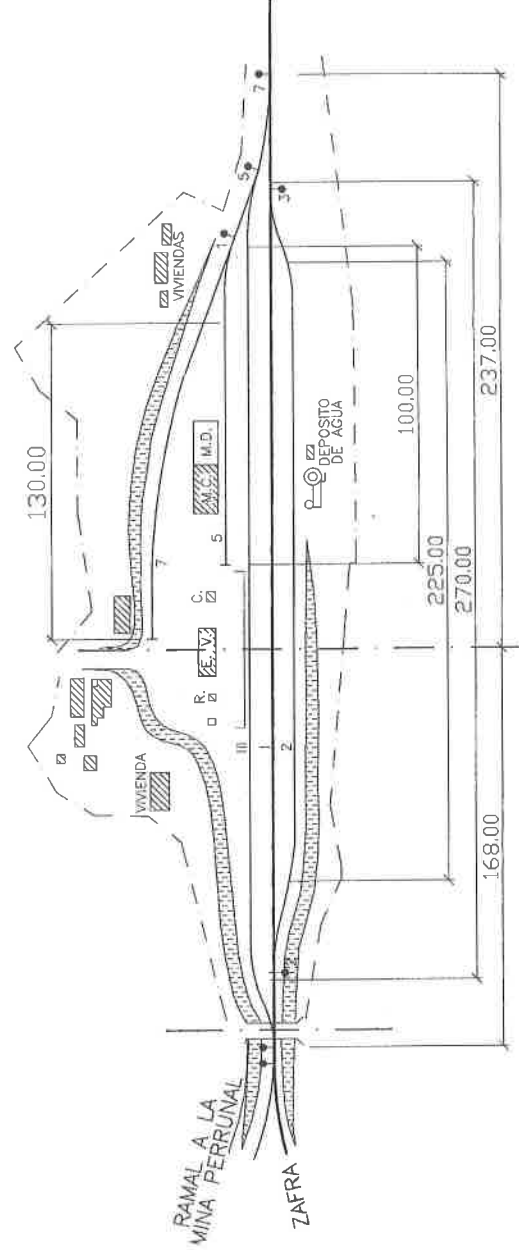
LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:

**EL CERRO DE ANDEVALO**

Km. 122.520<sup>50</sup>

Altitud 180'05



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

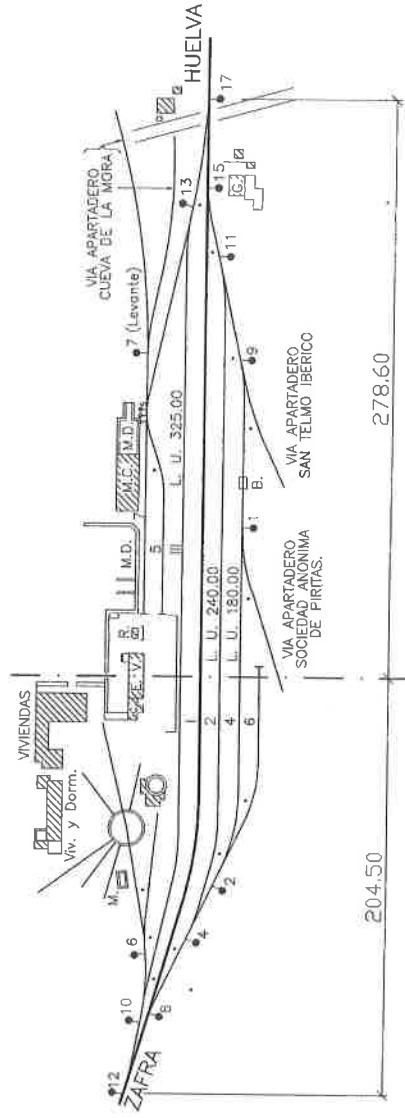
LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:

**VALDELAMUSA**

Km. 112.199<sup>50</sup>

Altitud 332'11



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

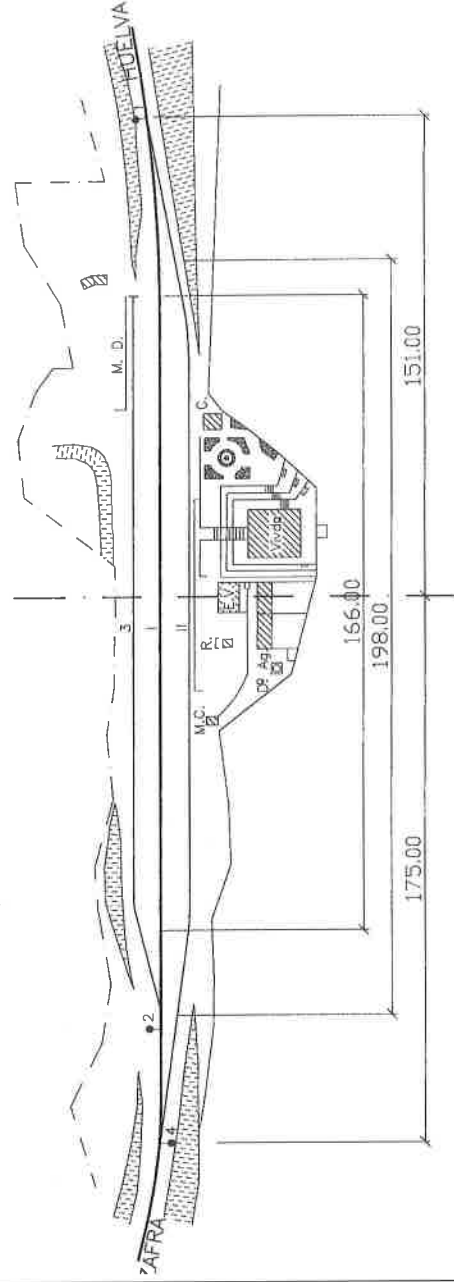
LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:

**GIL-MARQUEZ**

Km. 101.824<sup>50</sup>

Altitud 423'65



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**ALMONASTER-CORTEGANA**  
 Km. 94.11900  
 Altitud 536'91

LINEA DE ZAFRA A HUELVA  
 45. SECCION

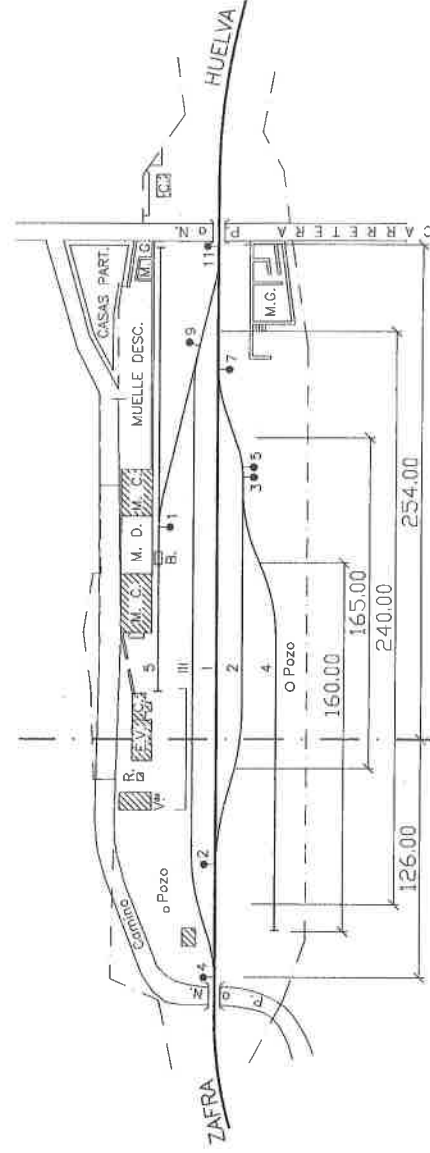


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**JABUGO - GALAROZA**  
 Km. 87.37700  
 Altitud 424'11

LINEA DE ZAFRA A HUELVA  
 45. SECCION

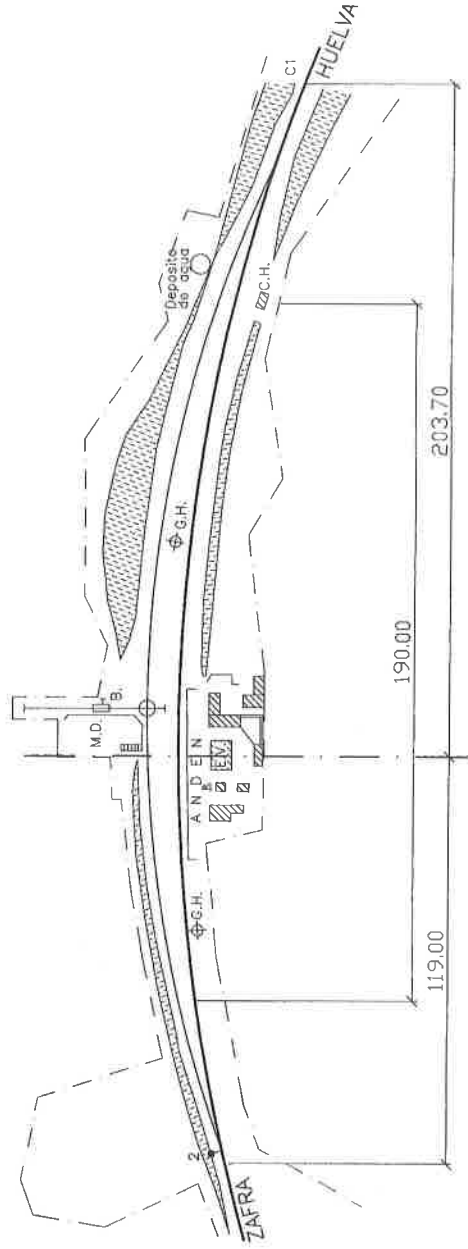


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**LA NAVA DE HUELVA**  
 Km. 78.45600  
 Altitud 424'11

LINEA DE ZAFRA A HUELVA  
 45. SECCION

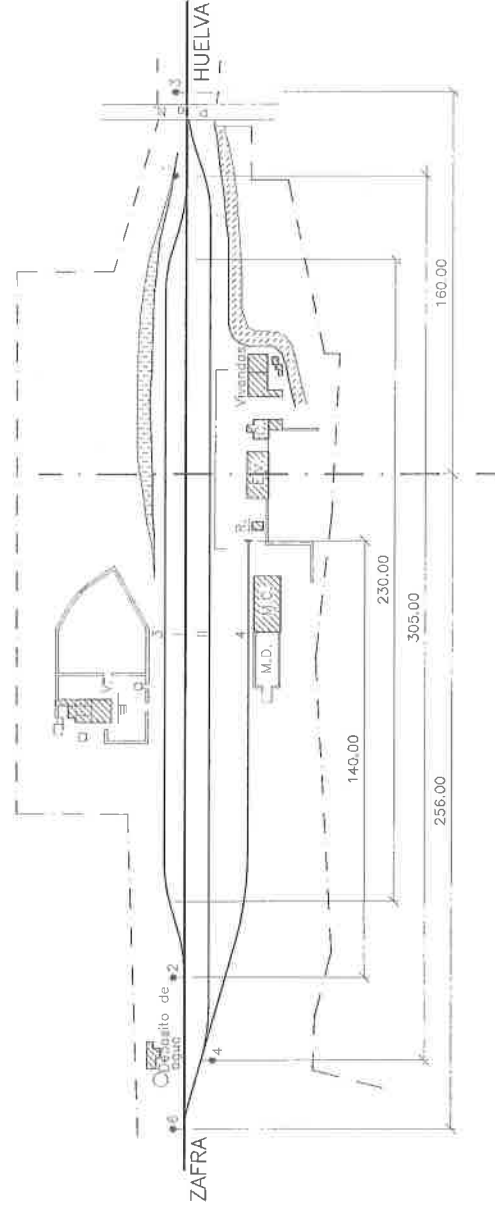


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**CUMBRES-MAYORES**  
 Km. 62.98500  
 Altitud 585'09

LINEA DE ZAFRA A HUELVA  
 45. SECCION

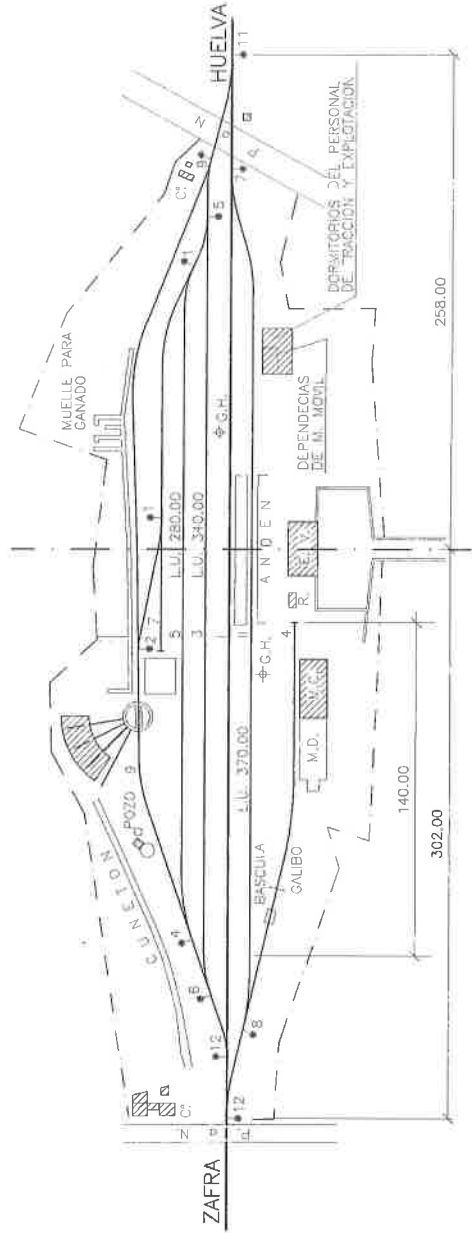


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑIA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**FREGENAL DE LA SIERRA**  
Km. 46.962<sup>00</sup>  
Altitud 569'50

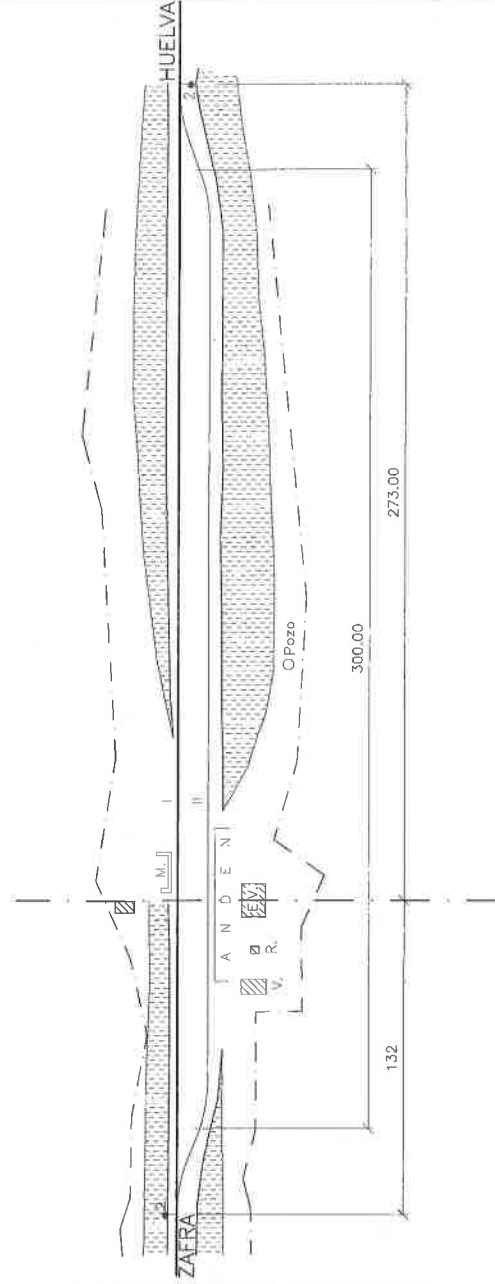


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCION

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**LOS JARALES - BODONAL (APT.)**  
Km. 34.121<sup>00</sup>  
Altitud 485'50

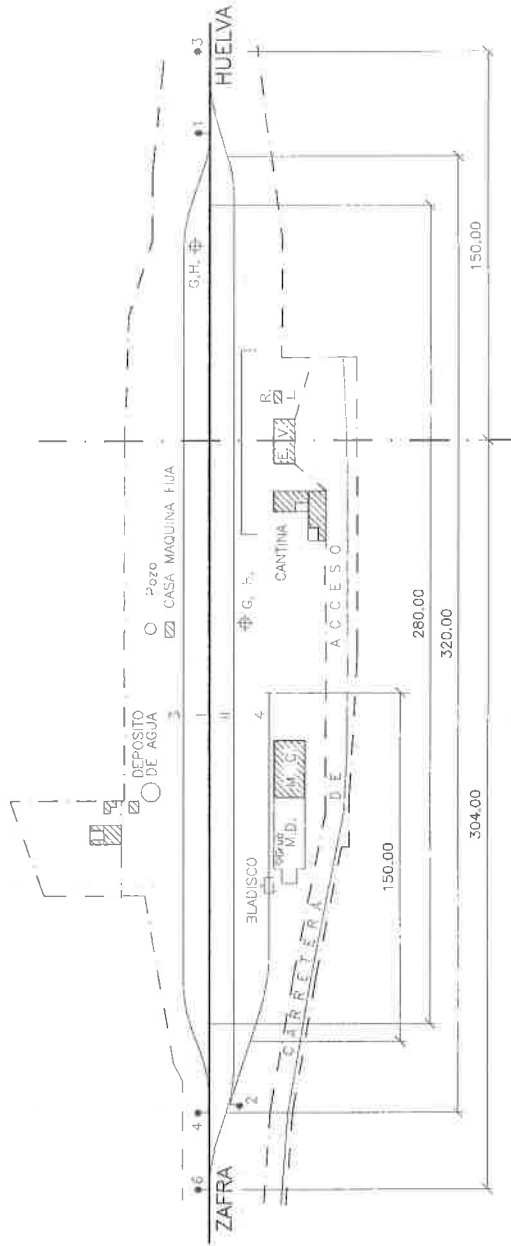


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**VALENCIA DEL VENTOSO**  
Km. 22.54100  
Altitud 492'60

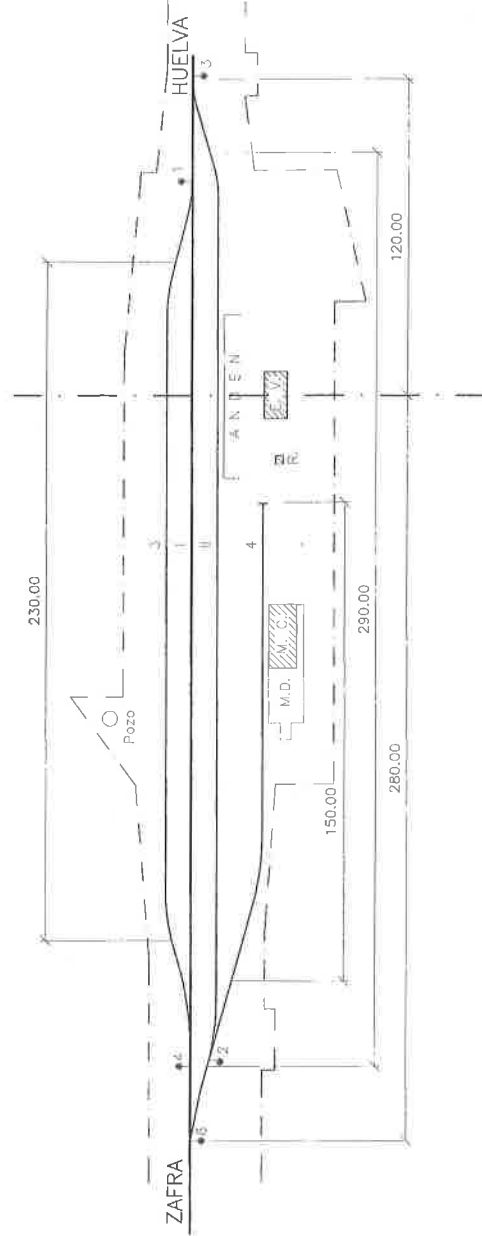


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
45. SECCIÓN

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**MEDINA DE LAS TORRES**  
Km. 7.036 00  
Altitud 521'28

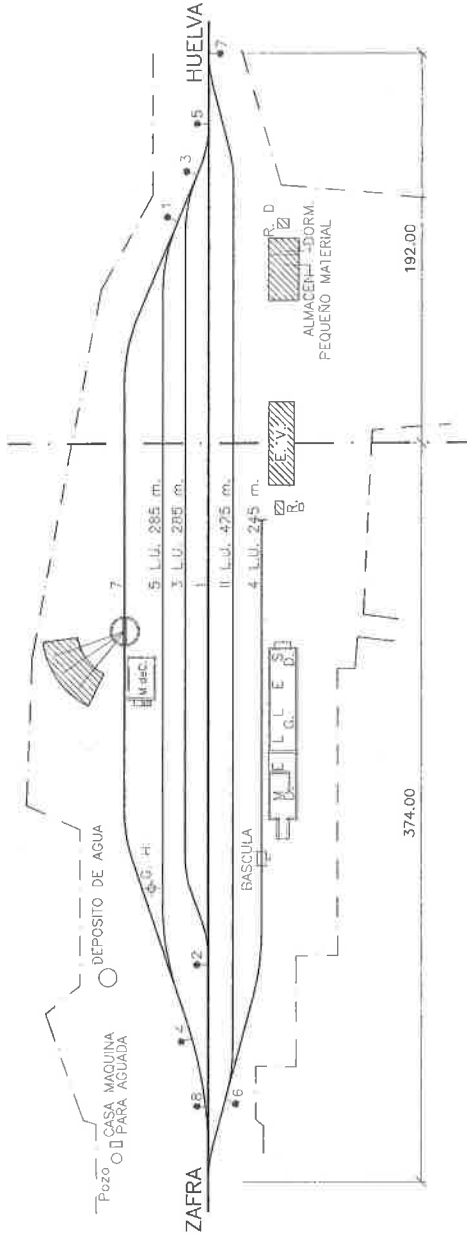


COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA

PLANO DE VIAS EN EL AÑO 1.960 ESTACION DE:  
**LA PUEBLA DE SANCHO PEREZ**  
 Km. 1.647.00  
 Altitud 515'50

LÍNEA DE ZAFRA A HUELVA  
 45. SECCION



COLECCION CESAR MOHEDAS

CESION: PEDRO PINTADO QUINTANA Y JOSE MANUEL SESEÑA MOLINA