

Historia

DE LA PROVINCIA DE

Huelva

Un análisis de los ámbitos municipales



CAPÍTULO 47

EL FERROCARRIL Y EL DESENCLAVE ECONÓMICO.

CALAÑAS

Huelva Información

Presidente: **Antonio Ponce Fernández**
Director Gerente: **Ramón Fernández Beviá**
Director Editorial: **Fernando Merchán Álvarez**
Jefe de promoción: **Esther Perles Gallego**

Editorial Mediterráneo

Director-Editor: **Juan Agero**
Dirección artística: **Mercedes Agero Jacobsen**
Maquetación: **Carlos González-Amezúa**
Fotografía: **Juan José Pascual Lobo**
Félix Lorenzo
Sergio Gil
Carlos Navajas
José Barea
Pablo Ramón

Equipo científico de Trabajo

Dirección, ideas y diseño
Juan A. Márquez Domínguez

Coordinación y gestión
José M. Jurado Almonte

Organización y apoyo logístico

Anaya Pena, Lauro; Carrero Carrero, Antonio J.; Dorrego Reyes, Israel; Felicidades García, Jesús; García Delgado, Fco. Javier; Jurado Almonte, José M.; Márquez Domínguez, Juan A; Martín Ramos, Javier; Mora Ruiz, Manuel; Moreno Hineirosa, María J.; Núñez Márquez, Juan M.; Pardo García, Horacio; Sancha Soria, Felix; Senra González, Sabino.

Redacción de capítulos

Geógrafos e historiadores del Instituto de Desarrollo Local (IDL); profesores de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Huelva; y otros estudiosos e investigadores.

©Agedime, S.L-Editorial Mediterráneo

Diego de León, 39 (28006 Madrid)

©Huelva Información, S.A.

ISBN Tomo III: 84-7156-343-6

ISBN Obra Completa: 84-7156-345-3

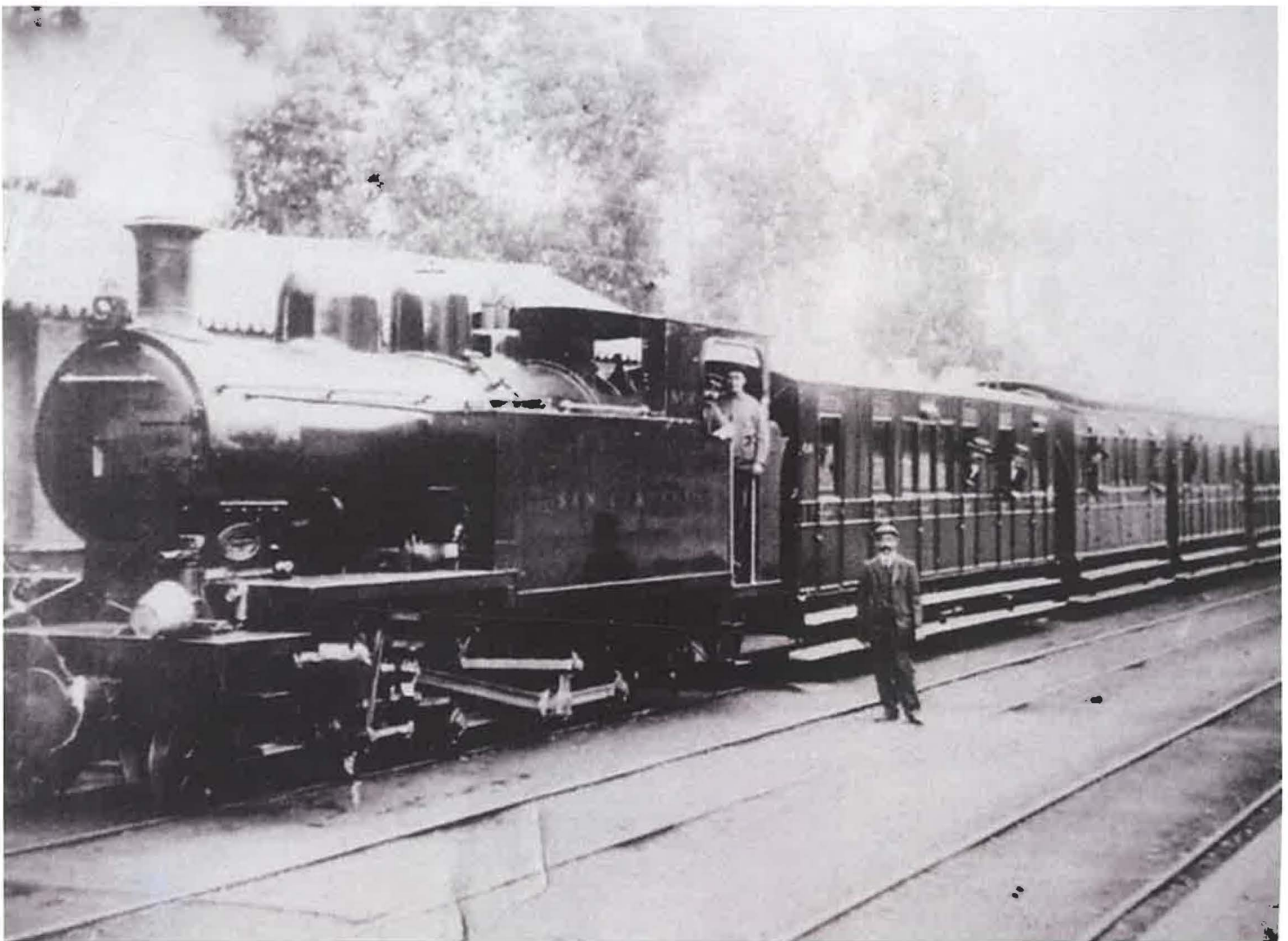
Depósito Legal: M. 13.830-1999

El ferrocarril y el desenclavé económico

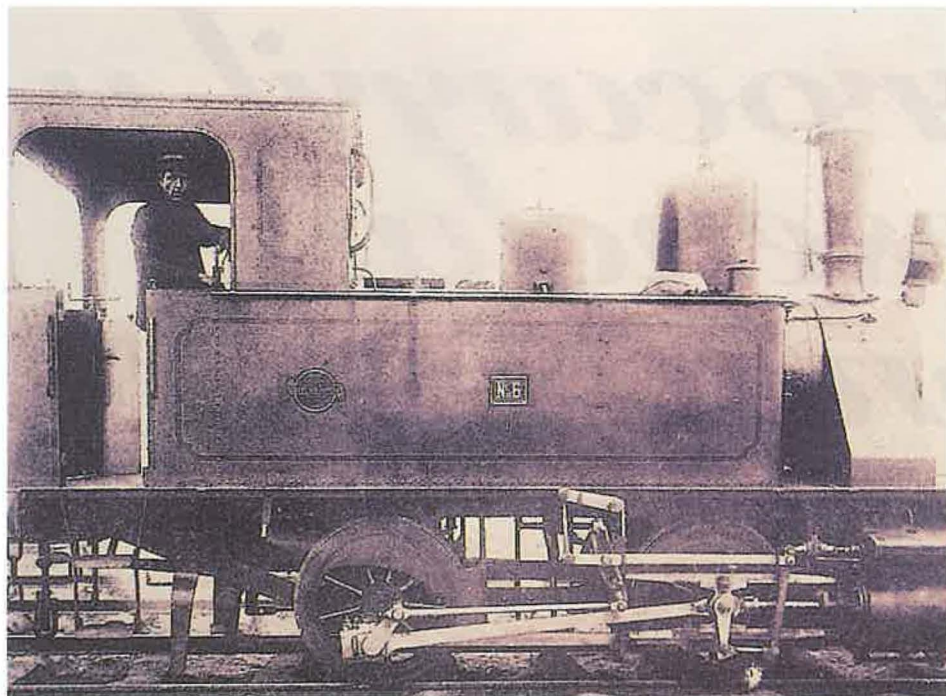
Calañas

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE

La provincia de Huelva fue surcada por numerosos ferrocarriles mineros que comunicaban las principales explotaciones, mayoritariamente con el puerto de Huelva.



F.C. Buitrón-San Juan del Puerto. Tren especial Valverde-Toros de Zalamea, año 1915. (Cesión: Jesús Copeiro del V.)



Locomotora de vapor adquirida por la Junta de Obras del Puerto en 1908



A tenor de la red que recorre hoy día esta provincia -apenas dos líneas comerciales y una de vía estrecha-, es difícil imaginar el rico y denso sistema ferroviario que en otros tiempos hubo en este rincón peninsular. Desde hace años ha desaparecido su tráfico, sus viales han sido desmantelados y sus carriles absorbidos por las fincas colindantes. No obstante, quedan robustos puentes y pontones, vistosos depósitos de agua, viejos materiales móviles y destartados apeaderos y muelles que atestiguan la intensa actividad minera de otros tiempos. Pertenecen ya al patrimonio cultural de los onubenses. Un patrimonio arqueológico-industrial que ha de ser rescatado y preservado para que el olvido no termine por sepultar una parte de nuestra Historia.

MINERÍA Y FERROCARRIL

Audaces empresarios y técnicos extranjeros redescubren los enormes recursos mineros que encerraba el subsuelo de la Faja Pirítica de Huelva y las posibilidades de transformarlos en una parte de Europa que caminaba fulgurantemente hacia el crecimiento industrial.

Por contra, en esa España de mediados del siglo XIX, inmersa en graves carencias y crisis y, sobre todo, en una Andalucía básicamente agraria, no existía una cultura empresarial autóctona que se volcara y apostara por el sector minero. A ello se sumaba nuestro atraso tecnológico y la falta de demanda in-

terna de minerales. Por ello fueron grandes compañías extranjeras -británicas, francesas, belgas e, incluso, portuguesas- quienes se adueñaron de las concesiones mineras generosamente otorgadas por el Gobierno, iniciaron las explotaciones y tejieron sus redes comerciales y de transporte.

Tras diversas normativas, fue la Ley de Minas de 4 de marzo de 1868 la que liberalizó el régimen minero español, "al considerar que las concesiones se realizaban a perpetuidad, lo que de hecho era equivalente a una propiedad privada. Con ello desencadenó la llamada fiebre minera" (Ferrero Blanco, M^a.D., 1999; 130).

Rápidamente, fue tal el peso adquirido por la minería que, sin lugar a dudas, modeló buena parte de esta provincia, la cual ostentaría durante un siglo una economía de enclave semicolonial, por cuanto muchos aspectos de su vida económica, social y cultural estuvieron determinados por la explotación minera y, sobre todo, por la acción de las grandes compañías (Ruiz Ballesteros, E., 1995). Huelva colaboraba con la Europa industrial decimonónica en el papel de aportador de materias primas minerales. Un papel secundario por cuanto aquí, donde se arrancaban sus riquezas, apenas se dejaba valor añadido. A ello se unían los efectos medioambientales que provocaban la extracción -erosión-, primeras fases de transformación -calcinationes- y demanda de madera -deforestación-.

Como factores positivos, estas grandes compañías mineras influyeron notablemente en romper los moldes de una pro-

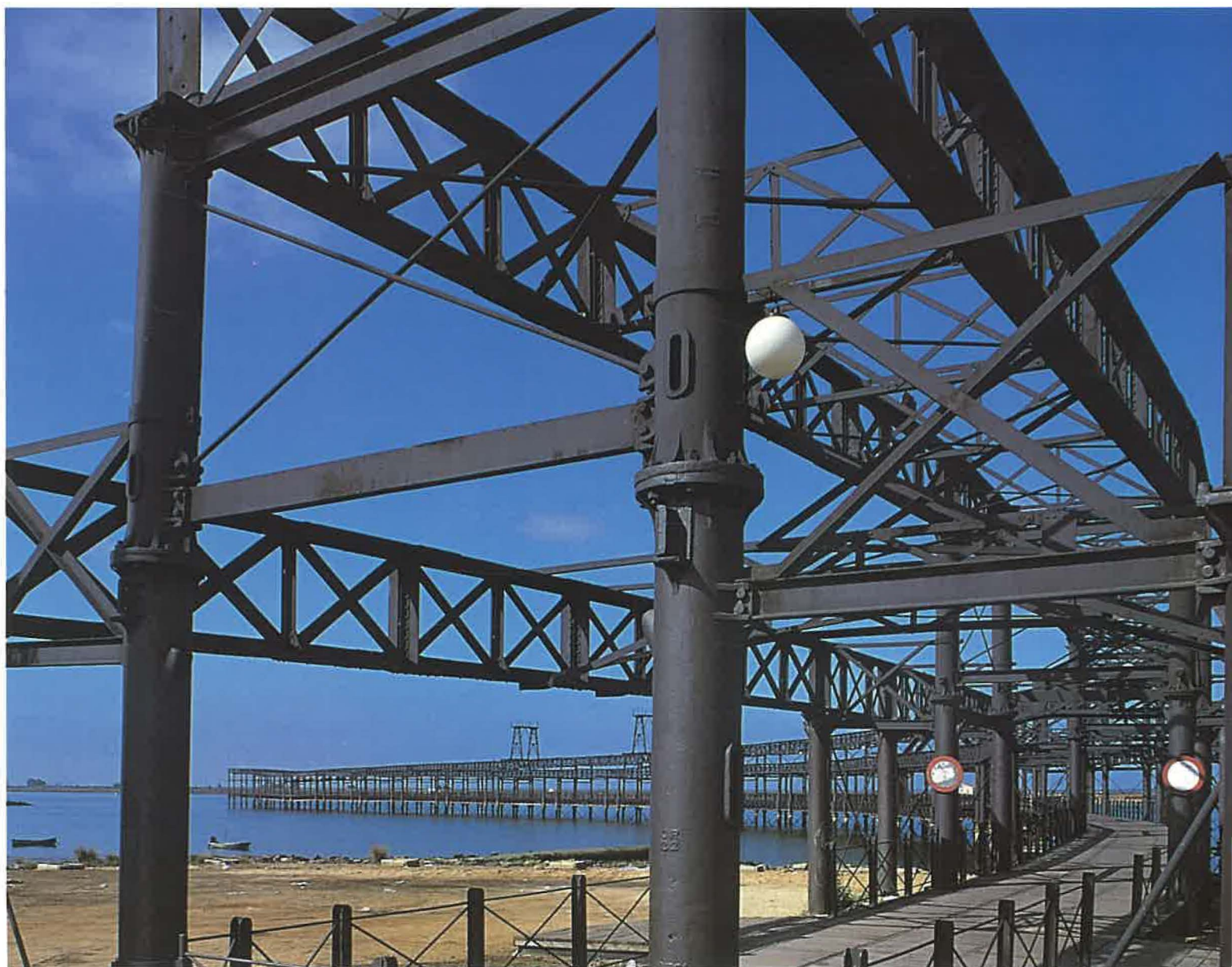


F.C. Buitrón-San Juan del Puerto.
Locomotora 2-3-0 T nº 13 "Buitrón".
(Cesión: Jesús Copeiro del V.)

Embarcadero de mineral del ferrocarril de Riotinto en Huelva

vincia atrasada y periférica que más se parecía por su estructura socioeconómica tardofeudal a la época Moderna que a la Europa de la I Revolución Industrial. La minería contribuyó a un notable crecimiento demográfico, al cambio de actividad laboral, a la aparición de nuevos núcleos de población, a la formación de nuevos flujos productivos y comerciales que irradiaban mucho más allá de las áreas mineras, a la difusión de novedosas tecnologías, a la inserción de la provincia dentro de la nascente red ferroviaria, a la expansión del modesto puerto de Huelva y a darle "*aires de capital*" a una ciudad que hasta entonces apenas se diferenciaba de otros pueblos colindantes.

Íntimamente unido a las minas, otro elemento que vino a acelerar esta nueva etapa de la historia onubense y española fue el ferrocarril. Empezó a rodar en nuestra provincia en 1868, lógicamente, de la mano de las compañías mineras, 20 años después del primer tramo inaugurado un 28 de octubre de 1848 entre Barcelona y Mataró, aunque con casi 40 años de retraso con respecto al primer ferrocarril comercial inaugurado en Inglaterra -1829-. Para los primeros empresarios mineros que rastrearon nuestra provincia, como fue el caso de Ernesto





Embarcadero de mineral del ferrocarril Tharsis-Huelva, en el puerto de Huelva

Deligny, ya eran conocidas las enormes prestaciones del ferrocarril para el transporte, dado que permitía ampliar extraordinariamente las producciones mineras, librarse de la energía animal de carros o recuas, prescindir de los pésimos caminos carreteros de entonces, aminorar las distancias en tiempos y, a la larga, disminuir los costes. Muy pronto, el ferrocarril y la minería se harían inseparables.

La primera regulación legal en España en materia de ferrocarriles fue la Real Orden de 31 de diciembre de 1844 que establecía que “la construcción de la red era responsabilidad de la acción del gobierno con el eficaz concurso de los particulares” (Gómez Mendoza, A., 1989; 42). Por tanto, el Estado se reservaba la titularidad de este nuevo servicio. Pero, ante su incapacidad y falta de recursos propios, establecería el sistema de las **concesiones**, por las que cedía a unos sujetos determinados, bajo unas condiciones concretas, la potestad de construir y/o explotar un ferrocarril en un periodo de tiempo dado (Artola, M., 1978). Así, en un contexto político-económico de claro liberalismo, será la **iniciativa privada** la que construya y gestione las diferentes líneas ferroviarias, movilizand o enormes sumas de capitales, no sin riesgos, que sólo grandes compañías extranjeras como los Rothschild, Pèrèire o Loring podrían soportar.

Diversos problemas legales en las concesiones y el enfrentamiento político sobre cómo debía ser la futura red nacional de ferrocarriles provocaron inicialmente escasos avances. Fueron muchas las concesiones que se otorgaron, en su mayoría con un carácter especulativo, pero muy pocas las realizaciones;

con lo que se acentuaba la clara situación de retraso de España en cuanto a comunicaciones (Artola, M., 1978).

No será hasta la **Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855** cuando se promueva más eficazmente la construcción de los llamados por entonces *camino s de hierro*, “instituyéndose una política generosa de subvenciones estatales y franquicias arancelarias; además se garantizaban los capitales invertidos, lo que tranquilizaba a los inversores extranjeros que se lanzaron pronto a la construcción” (Gómez Mendoza, A., 1982; 28).

El resultado positivo de esta normativa no se hizo esperar. Si en el período de 1845 a 1855 en España se habían puesto en explotación 477 Km., en el decenio siguiente, las concesiones abarcaban 6.919 Km. y la longitud de las vías abiertas había llegado a los 4.756 Km. (Artola, M., 1978).

La posterior Ley de 1877, recogiendo buena parte del cuerpo normativo anterior, incorporaría un Plan General de FF.CC., muy semejante a la actual red ferroviaria. Al empezar el nuevo siglo XX eran 11.040 Km. de vía ancha los construidos en todo el país.

El aumento de los costes de explotación, los problemas financieros y diversas crisis económicas durante las primeras décadas del siglo XX provocaron que las compañías ferroviarias recurriesen cada vez más al auxilio del Estado, si se querían garantizar los tráficos. Distintos proyectos elaborados durante la II República coincidían en la ineludible nacionalización de los ferrocarriles, “abandonándose la antigua filosofía que reconocía la explotación de las líneas a las compañías concesionarias”

(Gómez Mendoza, A., 1989; 51). Los negativos efectos de la Guerra Civil sobre las infraestructuras ferroviarias acrecentaron los problemas. En tales condiciones la posibilidad de que las compañías asumieran el servicio ferroviario con sus propios medios era nula. Finalmente, el 24 de enero de 1941 se aprueba la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera por la que se produce la nacionalización de los ferrocarriles en España, compensándose a las antiguas compañías propietarias de la red, y se crea la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles -RENFE-.

Aunque con evidente retraso con respecto a otras áreas españolas, en pocos años desde 1868 -tramo San Juan del Puerto-Valverde del Camino- se extendió por la **provincia de Huelva** una densa red de líneas y ramales mineros, independientes entre sí, que buscaban los puertos marítimos para la exportación del mineral hacia las áreas industriales de Gran Bretaña o Francia. Por ser de tipo secundario, netamente mineros, la legislación les permitía adoptar diferentes anchuras de carril. A éstos le siguieron otras líneas de transporte general o principales, que adoptaron el ancho nacional: Sevilla-Huelva, Zafra-Huelva y Gibraleón-Ayamonte.

Antes de 1941, ya algunos de los ferrocarriles mineros habían dejado de surcar las tierras onubenses. No obstante, será durante las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XX cuando desaparezcan casi en su totalidad. Las causas están íntimamente relacionadas con el cierre de unas explotaciones mineras, sustentadoras de los ferrocarriles, que se agotan o pierden rentabilidad, y por la competencia del transporte por carretera.

Hoy sólo persiste, a duras penas, un ferrocarril minero: la línea **Tharsis-Odiel**, y se ha rehabilitado unos 12 de kilómetros para uso turístico de la **Riotinto-Huelva**. Además, sobre los trazados de otras tantas líneas mineras, ya desmanteladas, se ciernen proyectos, siempre positivos, para recuperar su dominio público, incorporándoles una función recreativa y medioambiental (vías verdes).

LOS FERROCARRILES MINEROS

Independientemente de que su función principal fuera el transporte de minerales, los **ferrocarriles mineros** también contaron con servicios de viajeros y de otro tipo de transportes comerciales -productos alimenticios, maderas, maquinarias, etc.-, necesarios para las explotaciones mineras.

Casi olvidados desde sus cierres, en los últimos años están siendo estudiados y recuperados para la investigación histórica (Ramírez Copeiro, J., 1985, 1992 y 1998; Perejil Delay, A., 1995). He aquí un breve recorrido por los mismos cuyas locomotoras humeantes recorrieron durante más de un siglo las tierras onubenses.

La primera compañía que apostó por introducir el ferrocarril en sus explotaciones fue la *The Buitron & Huelva Railway & Mineral Company Limited*, de origen inglés, constituida en 1866 a tal efecto y para ampliar la producción en la mina de El Buitrón, localizada en el municipio de Zalamea la Real, aunque a sólo 7 Km. al norte de Valverde del Camino. Obtenida la concesión gubernamental para su construcción en marzo de 1867, se inician sin demora los trabajos desde **San Juan del Puerto**. El 28 de julio de 1868 el ferrocarril llega a



Estación de ferrocarril de Huelva

Valverde y el 1 de septiembre de 1870 se cumple el objetivo con la presencia de la primera locomotora en las minas de **El Buitrón**. Fue el primero de los construidos en la provincia de Huelva y el tercero entre los de vía estrecha de toda España, manteniéndose en servicio hasta abril de 1969 (Ramírez Copeiro, J., 1998). Este ferrocarril tenía inicialmente 48 Km., pero fue ampliándose como consecuencia de la aparición de nuevos ramales hacia otras minas del entorno, también de la propia compañía: Sotiel, Tinto-Santa Rosa, Poderosa y Concepción. En otras ocasiones, algunas pequeñas empresas concertaban con la gran compañía de El Buitrón la construcción de pequeños ramales que conectaran sus minas con la red general. Fue el caso de los ramales a las minas de Angostura, Esperanza, Soloviejo, Palanco, Campanario y Los Silillos.

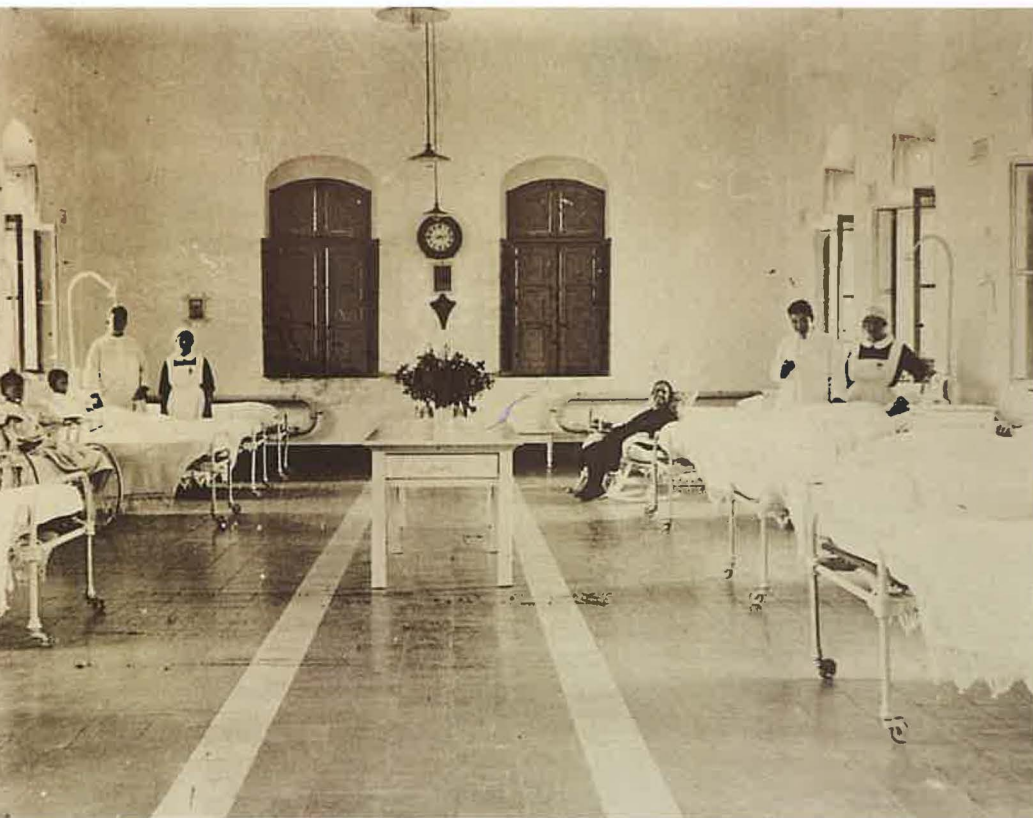
El ferrocarril minero **Tharsis-Odiel** que finalizaba en el embarcadero de Corrales, a orillas del estuario del Odiel, fue el segundo ferrocarril de nuestra provincia. Ya el propio Deligny, redescubridor de las potencialidades mineras de esta parte del Andévalo, comprendió la forzosa necesidad de construir un ferrocarril. En 1863 el Gobierno aprueba su construcción y se otorga su licencia a la *Compagnie des Mines de Cuivre de Huelva*, explotadora de las minas de Tharsis y La Zarza. No obstante, el proyecto queda paralizado por problemas económicos de esta empresa y no será hasta 1867, bajo la estructura de la *The Tharsis Sulphur and Copper Co. Ltd.*, de capital británico, que había absorbido a la anterior, cuando se retome el proyecto definitivamente, inaugurándose el tráfico en febrero de 1871. A partir de 1888 entró en servicio un ramal, construido por la misma compañía, desde Tharsis a La Zarza, de 28,7 Km., y que quedó cerrado al tráfico en junio 1992, coincidiendo, lógicamente, con el cierre de esta mina.

Si bien no fue el primero, el ferrocarril de **Minas de Rio-**

tinto al puerto de Huelva fue el que cobró mayor fama en su época por sus importantes transportes de minerales y el notable número de locomotoras y vagones con que contó a lo largo de su dilatada historia. Aunque la idea de construir un ferrocarril arranca de unos años antes, se afianza a partir de febrero de 1873 cuando el Gobierno decreta la venta de las minas de Riotinto a la entidad inglesa *Matheson & Compagny*, al tiempo que otorgaba la concesión para construir un ferrocarril de vía estrecha. Para ello se constituyó la *The Riotinto Company Limited*. En junio de ese mismo año comenzaron las obras, quedando abierto al tráfico el 28 de julio de 1875. Entre sus obras de ingeniería destaca el Muelle de embarque sobre el río Odiel, en la capital onubense, activo hasta 1975. Poco después, el 9 de febrero de 1984 dejó de circular con carácter comercial el último tren minero de esta mítica línea. Posteriormente, fue rehabilitado un tramo entre el apeadero de los antiguos Talleres Mina y la estación de Los Frailes (unos 12 Km.), por donde circula ahora un centenario tren minero, aunque con un carácter turístico.

Otro ferrocarril próximo al de Tharsis aunque no interconectado, fue el de la **Mina El Lagunazo**, al Noroeste del municipio de Alosno. De unos 15 Km. De longitud, enlazaba entre sí todas las dependencias de este establecimiento minero. Construido por la empresa *Sociedad Anónima de Minas de Cobre de El Alosno*, estuvo en funcionamiento muy poco tiempo, entre 1881 y 1889.

La británica *The Bede Metal & Chemical Company Limited*, explotadora de las minas de Cabezas del Pasto, finalizó en 1888 la construcción de un ferrocarril que llevaba el mineral hasta el Puerto de La Laja, en el río **Guadiana**. En 1895 esta misma compañía inició los trabajos en las **minas de Herrerías**, ampliando hasta aquí el carril ferroviario. Después del cierre



Antiguo hospital inglés



Economato de la Riotinto Company de Nerva

Antiguo barrio obrero de Huelva

de la línea en 1965, pocos testimonios quedan ya de sus 32 Km., absorbidos por la maleza o por las alambradas colindantes. No obstante, sigue destacando el imponente embarcadero fluvial del puerto de La Laja, al pié de un río que perdió definitivamente su carácter minero.

Los recursos mineros del Noreste onubense fueron transportados al exterior a través de un ferrocarril que buscaba esta vez como punto de destino el río Guadalquivir, en concreto, el embarcadero de San Juan de Aznalfarache, pues las minas del entorno de Cala quedaban muy lejos del puerto de Huelva, a lo que se unían mayores dificultades orográficas. A diferencia de las anteriores minas y ferrocarriles, en este caso, las de Cala tuvieron como principal aprovechamiento el hierro y la compañía explotadora y, a la vez, constructora del ferrocarril era nacional, en concreto, de origen bilbaíno: la *Sociedad Anónima Minas de Cala*, instalada en estos recónditos lares desde 1901. Unos años más tarde, en 1906, se inauguraba un ferrocarril que funcionaría hasta 1955. Asimismo, la línea principal, de 96 Km., contó con varios otros ramales: Minas de Teuler-Zufre -1912- y Minas del Castillo-El Ronquillo, que se ampliaría al tramo Peña de Hierro-El Castillo de las Guardas -1914-.



LOS FERROCARRILES DE TRANSPORTE GENERAL

Los ferrocarriles de transporte general formaban parte de un Programa Nacional de Ferrocarriles esbozado por una Comisión Parlamentaria en 1850, aunque con posteriores modificaciones. Estos ferrocarriles principales, conocidos como de "servicio general", utilizaron el ancho de vía de 1.674 milímetros, el llamado **ancho nacional**, regulado por la Real Orden de 1844. Un ancho diferente al que se venía utilizando en el resto de Europa -1,44 metros-. Con el tiempo esto supuso un problema por la imposibilidad técnica, solventada sólo hace pocos años, para circular los trenes españoles por la red viaria del resto de Europa.

No obstante, las razones estratégicas aducidas de siempre como justificación del ancho carecen de consistencia. Se debió más a cuestiones técnicas ya que para solventar lo accidentado del relieve español se creía necesario el uso de locomotoras más potentes que las que normalmente se utilizaban en Gran Bretaña o Francia. Por tanto, era innegable que una vía más ancha permitiría locomotoras con calderas más poderosas (Artola, M., 1978).

En plena fiebre ferroviaria, la unión de las capitales de Sevilla y Huelva para un tráfico comercial y de viajeros se hacía inevitable: ya desde 1859 estaba abierta la línea Córdoba-Sevilla y desde 1861, la de Sevilla-Cádiz (Ramírez Cepeda, M., 1993). La concesión de este ferrocarril arranca de 1869. Tras diversos problemas, dado que hubo una doble concesión con el inevitable contencioso, la empresa **Sundheim & Doetsch**, quien en 1875 se había quedado con la concesión definitiva, la transfirió en octubre de 1877 a la compañía *MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante)*, que llevaría a cabo su construcción. Los trabajos finalizarían el 15 de marzo de 1880. "Unos años después, en 1888, se inauguraría la conocida estación M.Z.A. de Huelva, cuyo estilo neomudéjar se repetiría en otras muchas levantadas en esta línea" (Ramírez Copeiro, J., 1998, 1048). En la actualidad prosigue su tráfico, aunque sus servicios han



disminuido notablemente. Sufre la fuerte competencia de empresas de transporte público por carretera que aprovechan la mayor accesibilidad de la Autovía del V Centenario.

En origen, la línea **Zafra-Huelva** se pensó que fuera una proyección final de un inminente eje Norte-Sur, que posibilitara la unión de la capital onubense y su puerto con las costas cantábricas. Unos años antes ya se habían inaugurado las líneas Sevilla-Los Rosales-Zafra y Zafra-Mérida-Cáceres y, antes de finalizar el siglo, se había completado por ferrocarril la totalidad de la "*Vía de la Plata*".

De nuevo nos encontramos la figura de **Guillermo Sudheim y Giese**, el alma de este ferrocarril. En 1881 su sociedad obtuvo la concesión ferroviaria que, posteriormente, tras-

pasó a la *Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva*, compañía que se mantuvo independiente hasta la nacionalización. El primer tramo, Valdelamusa-Huelva, fue inaugurado en 1886, y el de Valdelamusa-Zafra, el 1 de enero de 1889. La difícil orografía del norte de la provincia de Huelva conllevó ingentes esfuerzos en obras sobre la mayoría de sus 185 Km.: un trazado con numerosas curvas, rampas, pendientes, puentes y túneles; inconvenientes que influyen todavía sobre el tráfico actual.

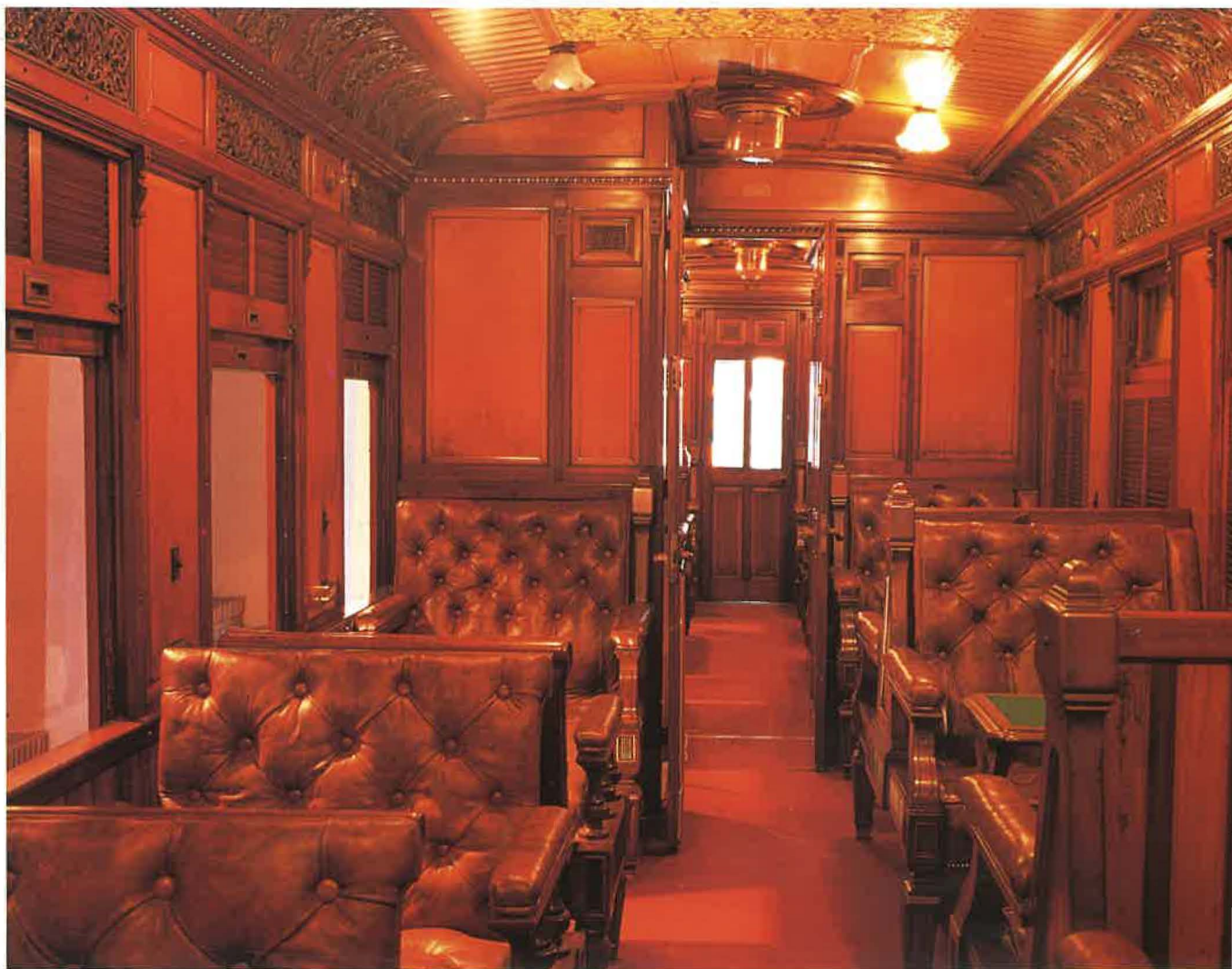
Si bien el tráfico de mercancías generales y de viajeros, en un principio, representó el motivo principal para su construcción, la tentación de transportar minerales hizo que su trazado se acercase a las explotaciones mineras en detrimento de



algunos núcleos de población tradicionales. Además, en años sucesivos, varias compañías construyeron sus propios **ramales ferroviarios** que enlazaban sus minas con la línea principal y el puerto de Huelva. Hacia el apartadero de Valdelamusa confluían los ramales de San Telmo-Lomero-El Carpio, al oeste, y Cueva de la Mora-Monte Romero, al este; y en el apartadero de Tamujoso, en similar disposición, se unían los de La Joya y San Miguel. Un último ramal construido fue el de las minas de Perrunal, lindantes con las de La Zarza, pero de otra compañía. El cierre de estos ramales vino a coincidir con la vida de las explotaciones mineras que los sustentaban.

Rescatado del olvido por recientes investigaciones (Gómez Martínez, J.A., 1994; Ramírez Copeiro, J., 1998; Ramírez Ce-

peda, M., 1998), por tierras del Condado funcionó durante diez años (1921-1931) un ferrocarril de vía estrecha (600 mm.), esta vez no minero. Se trataba del **Ferrocarril del Condado**, construido para el transporte de productos agrícolas, principalmente vinícolas, y de viajeros, entre las localidades de Bollullos Par del Condado y La Palma del Condado (7,8 Km.), donde enlazaba en su estación con el tráfico de la línea Sevilla-Huelva. Problemas financieros de la empresa concesionaria impidieron que se ampliase esta línea con dos nuevos ramales desde Bollullos a Rociana y Almonte. Estos mismos problemas repercutieron en su pronto cierre y desmantelamiento, por lo que casi ha quedado borrado de la memoria colectiva de los pueblos por donde transcurría.



Interior del Vagón del Maharajá en el Museo Minero de Riotinto

Túnel Salomón y puente sobre el Tinto. Berrocal



Puerto de la Laja (El Granado). Antiguo embarcadero de mineral

El último ferrocarril en construirse fue la línea Gibraleón-Ayamonte. Su concesión en 1913 fue otorgada, en un principio y como de costumbre, a una compañía privada. Sin embargo, su construcción se demoró y será finalmente el Estado, durante la II República, el que encare las obras, inaugurándose al tráfico comercial el 14 de agosto de 1936; cuatro años más tarde se incorporaría el servicio de viajeros. Precisamente, el transporte de viajeros permitió su funcionamiento hasta el año fatídico de 1987, cuando se cerraron numerosas líneas clasificadas por RENFE como “*altamente deficitarias*”. Sin embargo, hay que reseñar, y es el caso de esta línea, que el supuesto déficit aludido por la compañía estatal vino precedido por un deterioro progresivo de la línea, el mantenimiento de unos horarios poco comerciales y la nula inversión en mejorar los precarios servicios. Lógicamente, esta situación de abandono conllevaba un descenso de la velocidad y la regularidad y, en consecuencia, una pérdida de competitividad frente al transporte público por carretera, en manos de empresas privadas, beneficiarias de la apuesta por parte de la Administración en mejorar la red de carreteras. Por otra parte, se ha perdido una oportunidad histórica, más bien un “*error histórico*”, de co-

municar por vía férrea Andalucía con Portugal al no contar con una calzada para el ferrocarril el nuevo **Puente Internacional sobre el Guadiana**. Hoy esta línea está muerta. El carril ha sido desmantelado, transformado en una vía verde.

CALAÑAS Y EL FERROCARRIL

“Durante un siglo, el ferrocarril supuso para Calañas y otros pueblos andevaleños su apertura al mundo exterior y el símbolo de un esperanzador desarrollo que nunca acabó de completarse” (Senra González, S., 1998, 300). Su existencia permitió la exportación masiva de piritas, integrándolos dentro del circuito económico de la industria mundial, si bien en el papel de economía primaria exportadora.

Las ventajas para el transporte del ferrocarril no iban a permanecer desapercibidas para las primeras compañías que iniciaron la explotación minera en el municipio de Calañas. Así que por el mismo discurrieron varias líneas y ramales, que han dejado una honda impronta en su paisaje y cultura.

De 1863 arranca la idea y la concesión para construir un ferrocarril entre las minas de Tharsis y el embarcadero de Corrales, que finalmente se inauguraría en 1871. Con posterior-

riedad, en 1888, se ampliaría con un nuevo ramal que conectaría con las minas de La Zarza, propiedad de la misma empresa *The Tharsis Sulphur and Copper Co. Ltd.* Después del cierre de estas últimas minas, en 1992, este ramal ferroviario quedó cerrado y en la actualidad se haya muy deteriorado. No obstante, el resto de la línea, entre Tharsis y Corrales, permanece abierto, aunque con un tráfico muy exiguo, no llegando ya el ferrocarril a descargar en el famoso embarcadero fluvial de Corrales, sino dos kilómetros antes, en la Planta de Tratamiento de Mineral de esa misma localidad, desde donde se carga por camión la totalidad de la producción con destino al Polo Industrial de Huelva. Es el último testimonio de ferrocarril minero en la provincia de Huelva, si bien, como ha sucedido para otros tantos, su servicio está íntimamente ligado a la explotación minera de la actual empresa *Nueva Tharsis, S.A.L.*

Otra línea ferroviaria que atraviesa Calañas, esta vez de norte a sur, es la ya mencionada **Zafra-Huelva**. El tráfico comercial se convirtió en la razón principal para su nacimiento. Hoy día, sus cifras están lejos de las habidas años atrás. El mineral es ya casi testimonial, son más importantes los productos químicos, maderas y chatarras. Precisamente, la trascen-

dencia de este tráfico comercial permitió que la línea se mantuviese abierta en 1987, tras haber sido declarada tres años antes como “*altamente deficitaria*”.

La situación actual de este ferrocarril es de crisis constante (Jurado Almonte, J.M., 1995), inmersa en un preocupante estado de abandono que ha llevado a la Administración en los últimos años a plantearse su continuidad, excusándose en los bajos tráficos de viajeros, frente a la oposición general de los municipios afectados, empresas y diversos colectivos sociales que reivindican mejoras urgentes y, por supuesto, su mantenimiento. Desde entonces se han sucedido periodos de calma con otros de máxima tensión ante los rumores y especulaciones de cierre.

Finalmente, permanece abierta aunque **su futuro es incierto**, con gravísimos problemas estructurales -deficiencias del armamento de las vías, falta de mantenimiento y drenaje de las trincheras y túneles, desprendimientos de rocas y tierras, deterioro de algunos apeaderos y apartaderos-. Evidentemente estas deficiencias, mayores en los espacios serranos y que se agravan con el tiempo, generan una gradual reducción de la velocidad y la regularidad, que se convierten en los más importantes inconvenientes de la línea para sus potenciales usua-



Estación de tren de Calañas

rios.

A pesar de ello, la aceptación por parte de los viajeros sigue siendo notable: unos 125.000 viajeros en 1995. Por tanto, habría que preguntarse qué aceptación para el servicio de viajeros y tráfico comercial tendría esta línea si se mejorasen el nivel estructural y diversos equipamientos, aumentando así la velocidad y eliminando la irregularidad. En general, se ha constatado en la zona que, potencialmente, la aceptación del usuario se inclina por el ferrocarril frente al transporte público por carretera, pero siempre y cuando se mejoren las condiciones del servicio.

En suma, no se puede esperar que a la línea Zafra-Huelva le ocurra lo mismo que a la de **Gibraleón-Ayamonte**: era poco competitiva porque los servicios eran deficientes y, a la vez, los servicios no se mejoraban porque los balances económico-financieros eran negativos. Por tanto, este círculo vicioso negativo se ha de romper, y lo debe romper la Administración, apostando de verdad por las ventajas inherentes del ferrocarril y por este tipo de líneas regionales que, lejos del esplendor de determinadas inversiones ferroviarias -Tren de Alta Velocidad-, sirven para la comunicación de unos espacios periféricos, pero no por ello marginales. Para colmo, paliar las citadas deficiencias estructurales requiere, en el caso de esta línea, de exiguas inversiones.

Su posible cierre dejaría a pueblos de la Sierra y Andévalo onubense y la Extremadura meridional con deficientes comunicaciones hacia Huelva y, por supuesto, hacia los enlaces ferroviarios del resto de España. Sin duda, sigue siendo indispensable para el desarrollo interior de la provincia ya que sirve

a poblaciones distintas de las que se encuentran en el corredor de la Carretera N-435 y, además, constituye un eje alternativo de salida exterior de Andalucía Occidental, no siempre bien considerado.

Es preciso para un país que se considere moderno contar para un mismo territorio con distintas alternativas de transporte. Dejar la exclusividad a la carretera sería otro error para un futuro cercano que en lo que se refiere a las fuentes energéticas es algo incierto, a lo que se unen los consabidos problemas de contaminación. Por ello, deben mantenerse a toda costa los actuales corredores ferroviarios de este país, sin recurrir a los dolorosos cierres y desmantelamientos (Jurado Almonte, J.M., 1997).

Especial trascendencia tiene esta línea en la vida económica y cotidiana de **Calañas**, como demuestra que, a excepción de la capital, casi la mitad de los pasajeros que viajan por la misma tengan su origen o destino en este pueblo. Asimismo, es el mejor conducto hasta el puerto de Huelva de la producción de ácido sulfúrico de la planta industrial situada en Sotiel Coronada. En este sentido, no hay que olvidar que, en buena medida, el nacimiento y pervivencia del complejo minero-industrial de Calañas se debe a la existencia de un ferrocarril. A ello se unen las posibilidades de transporte de

mercancías que se presentan en un futuro desde Calañas o desde otros puntos cercanos a la línea -Aguas Teñidas-.

El ferrocarril forma parte ya de la **cultura** y del **paisaje urbano** de este pueblo. Sus habitantes se resisten a la posibilidad de que muera. Ya, acertadamente, la cultura popular, en forma de fandango, hace alusión al nexo íntimo entre Calañas y su



Un rincón de Calañas



Calle Quema. Calañas

ferrocarril, y a los esperanzadores vientos de prosperidad que trajeron aquellas máquinas de vapor y caminos de hierro: “*Calañas ya no es Calañas/ es un segundo Madrid/ quien no ha visto por Calañas/ pasar el ferrocarril/ a las dos de la mañana*”.

CALAÑAS, UN BREVE RECCORIDO POR SU HISTORIA

Desde el Paleolítico Medio y Superior existió una importante actividad con relación a la producción de instrumentos líticos tallados; como muestra de ello podemos citar, en tierras calañesas, las canteras de Los Molares y las del Cerrajón (Nocete, F. y Linares, J.A., 1999).

Del conocimiento de la piedra se pasó al beneficio de los minerales. En efecto, la **riqueza mineral** de este espacio encavado en el corazón del Andévalo no pasó desapercibida para las comunidades autóctonas ya en el III milenio a. de C. Además, atrajo desde muy antiguo a diversos pueblos como los tartesios, si bien la explotación minera se intensifica con los **romanos**. En los modernos yacimientos se han encontrado numerosos indicios y artilugios de su paso. Entre los mismos des-

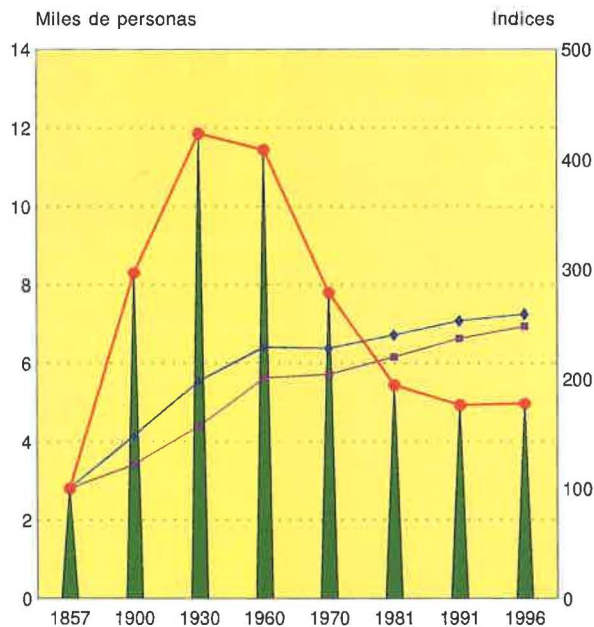
taca una lámina de cobre de 0,80 por 1 metro hallada en Sotiel, llevada después a Gran Bretaña, en la que figuraban las ordenanzas sobre el trabajo de los esclavos (Senra González, S., 1995).

Tras los romanos, esta riqueza minera que atesoraba el subsuelo calañés permaneció casi en el olvido. Asimismo, poco se sabe del paso de los pueblos germanos y musulmanes.

Durante la **dominación musulmana** el territorio de Calañas estuvo englobado bajo la jurisdicción de la Cora de Niebla. Una vez conquistada por los castellanos, a mediados del siglo XIII, estas tierras pasaron a los designios del Concejo municipal iliplense. En estos momentos, el “*lugar*” de Calañas era citado entre las diversas villas y lugares dependientes de dicho Concejo, por lo que es de suponer que la aparición de Calañas como núcleo de población es anterior a la conquista cristiana. Algo más tarde, desde 1369, estos amplios dominios quedaron bajo la jurisdicción del Condado de Niebla.

Desde la Baja Edad Media, y durante toda la **Modernidad**, la vida socioeconómica de Calañas tuvo pocas alteraciones: sus

Calañas. Evolución de la población 1857-1996

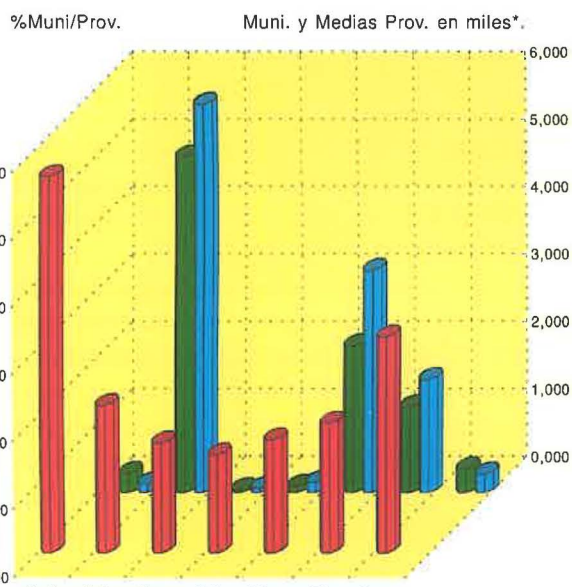


Municipio	2,798	8,307	11,856	11,444	7,796	5,446	4,936	4,974
In. Municipio	100	297	424	409	279	195	176	178
In. Pr. Huelva	100	148	198	229	228	240	253	259
In. Andalucía	100	122	157	201	204	220	237	248

▲ Municipio ● In. Municipio ◆ In. Pr. Huelva ■ In. Andalucía
Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración I.D.L.

Calañas. Indicadores del desarrollo

Fuente: Sima, I.A.E. 1999 y Elaboración I.D.L.



%Mu/Pr	2,789	1,094	0,813	0,726	0,837	0,962	1,603
Munici	0,282	4,974	0,041	0,089	2,175	1,270	0,352
Medias	0,128	5,756	0,064	0,155	3,291	1,672	0,278

■ %Mu/Pr ■ Munici ■ Medias

Km2: Superficie; Pob: Población 1996; Nac: Media anual de nacidos 1991-95
I.A.E.: Impuesto de Actividades Económicas, licencias; TII: Líneas en 1997; Paro: Número parados 1997
*Mpts.: Riqueza, renta declarada 1996, en miles de millones de pts.

habitantes tenían como principal actividad la ganadería y el aprovechamiento de los bosques y dehesas, complementada con una precaria agricultura de secano. Era una economía de subsistencia, agravada con frecuentes crisis que incidían sobre cosechas y poblaciones.

Los primeros datos demográficos referidos a Calañas en 1503, 1541 y 1591 atestiguan la presencia de 146, 245 y 350 “vecinos”, respectivamente. Esta tendencia creciente se interrumpe con el siglo XVII, alcanzando en 1642 los 328 “vecinos”, unos 1.200 habitantes. Por contra, el siglo XVIII tendrá un comportamiento más positivo para Calañas, y así el Catastro de Ensenada en 1760 contabiliza 839 “vecinos”, unos 2.950 habitantes, que pasan a ser 2.578 según el Censo de Florida-blanca de 1787 (Núñez Roldán, F., 1987; Ramírez Borrero, A., 1995). Sobrevienen nuevos periodos de crisis en este último tercio del XVIII que se prolongarán hasta mediados del XIX, con lo que la población permanecerá estancada.

Las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada referentes a Calañas nos dan múltiples pruebas de la pobreza de los suelos y las dificultades de supervivencia (Ramírez Borrero, A., 1995): “La naturaleza del terreno que comprende el término y limitación de este lugar es peñascosa, árida y falta de azufres, y por lo tanto estéril de frutos, débil y de poca sustancia, por ser además de lo dicho muy superficial...”

Igualmente, Pascual Madoz (1845) nos hace referencia de su medio físico y precaria economía: “el terreno es montuoso y pedregoso, todo de secano, salvo algunas pequeñas huertas [...] los montes además de los buenos pastos que producen, están poblados de encinas, pinos, alcornoques y chaparros. Muchos de estos montes serían sumamente fructíferos; pero la falta de dueños particulares y por ser mancomunales de todos los pueblos del condado de Niebla, se hallan incultos” (pág. 36).

Estos textos son ejemplo de su realidad socioeconómica, similar a otras tantas localidades del Andévalo, hasta el redescubrimiento, a mediados del siglo XIX, de las riquezas que encerraba su subsuelo, olvidadas, como decíamos, desde época romana.

En este sentido jugó un papel fundamental el francés Ernest Deligny quien hacia 1853 explora muchos inhóspitos rincones del Andévalo. Dos años más tarde, en junio de 1855, se formaba en París la *Compagnie des Mines de Cuivre de Huelva* (Pinedo Vara, I., 1963). Problemas financieros de la misma provocaron una entrada de capital británico en la misma, refundándose la empresa en 1866 con el nombre de *The Tharsis Sulphur & Copper Company Limited*, que explotará las minas de La Zarza y Tharsis y sus correspondientes ferrocarriles.

Fueron numerosos los parajes que se redescubrieron en el amplio espacio calañés -27.600 has.-, inmerso en la Faja Pirítica de Huelva, en los que de nuevo empezaron a aprovecharse sus minerales. Entre ellos destaca la explotación de La Zarza, ampliamente referida en este capítulo.

Con respecto a la mina Perrunal, en 1900 la anterior compañía de Tharsis la vendió a la *Societé Française des Pyrites de Huelva*, que un año después construiría un ramal que la conectaría a la línea Zafra-Huelva. A partir de 1940 su producción empezó a descender y en 1969 fueron cerradas la planta

y el ferrocarril.

La historia del yacimiento de **Sotiel** se remonta a 1866, cuando el francés Daguerre empezó el desescombre y la explotación. En 1883 es comprada por una compañía portuguesa -*Companhia Mineira Sotiel-Coronada*- que aumenta sus cotas de producción y construye tres años después un ramal ferroviario que unirá estas minas con la línea general San Juan del Puerto-El Buitrón. Pero el verdadero revulsivo de estas minas arranca de 1905 cuando son adquiridas por la sociedad inglesa *The United Alkali Company*. En 1941 fueron compradas por la *Unión Española de Explosivos, S.A.*, que prescindirá del ferrocarril.

La mina **La Torerera** fue explotada hasta 1960 también por la anterior compañía, extrayéndose de la misma fundamentalmente pirita. Otros yacimientos piríticos menos significativos pero explotados en el municipio de Calañas en algún momento de este siglo son Los Milanos, San Cristóbal, Amparo, Cervantes, Favorita, La Humilde o Aguas Agrias.

Fueron también importantes los **yacimientos mineros de manganeso**, hoy abandonados en su totalidad, pero que encontraron una intensa actividad en torno a la década de los 30-40, por sus aplicaciones militares. Dentro del extenso término de Calañas se constata la existencia de algunos, quizás ya fuera de la memoria de los naturales del pueblo: Catalina, El Morante, Salvadora, Sanatorio, España, Santa María, Los Dos, La Rodrigana, El Gato, Clemente Isidro, Pancho-Santiago, Florentina o Santa Marina (Senra, S., 1995).

Poco queda de la fiebre minera que aconteció durante décadas en el solar calañés. Hoy la mina de La Zarza, propiedad de la compañía *Nueva Tharsis, S.A.L.*, se encuentra cerrada. En similar situación se halla Perrunal. Del poblamiento efímero de La Torerera sólo queda un conjunto de ruinas que se quiere rehabilitar para uso turístico. Únicamente se halla en activo la mina de Sotiel, especializada en la explotación de sulfuros polimetálicos.

El inicio de las explotaciones mineras a mediados del XIX conllevó una fuerte **inmigración** de gentes venidas de otros rincones de la provincia y del país. De esta manera, el censo de 1857 refleja una población de 2.798 habitantes, prácticamente igual a la de un siglo antes, y para el inicio del nuevo siglo se había disparado a 8.307 habitantes. Esta explosión demográfica prosigue unos años más y en el censo de 1910 se llega a 11.587 habitantes, ello significaba auparse al tercer lugar entre todos los municipios onubenses.

En paralelo con el devenir de las actividades mineras, la población sufrirá un estancamiento entre 1910 y 1960, y un descenso acelerado a partir de esta década. Ahora son los calañeses quienes **emigran** a otros rincones de España, buscando un sustento que ya no ofrece para todas unas minas, menores en número y más tecnificadas, y un sector agroforestal de subsistencia. Así, entre 1960 y 1981, Calañas pierde más de la mitad de su población. Este descenso se desacelera a partir de los ochenta, aunque proseguirá tenuamente como consecuencia de la caída de la fecundidad, del envejecimiento de la población y unos saldos migratorios aún negativos y que afectan sobre todo a la población joven.

Esta caída poblacional ha sido más grave en las “**barriadas**” **mineras** que en el núcleo principal calañés (Jurado Almonte, J.M., 1997). Así, La Torerera sufrió un desdoblamiento total, cuando el censo de 1960 registraba 494 habitantes. Aunque no con tanta virulencia, algo parecido ha ocurrido con otros enclaves mineros. Para aquel mismo año, La Zarza contaba con 3.912, Perrunal con 1.099 y Sotiel Coronada con 1.007 habitantes. En cambio, para el censo de 1991 eran, respectivamente, 1.565, 232 y 148. Para estas dos mismas fechas, la población de la villa de Calañas pasaba de 4.999 a 2.991 habitantes.

Finalmente, entre todos estos núcleos, en 1998, suman una población de 4.928 personas, casi un tercio de la que tuvieron a principios del siglo XX.

Hoy día la **estructura económica** de este municipio sigue dominada por las actividades minero-industriales, a pesar de las continuas crisis. Gran parte de los empleos de este sector se localizan en la mina de Sotiel, de la que se obtienen concentrados de cobre, plomo y cinc, y en la planta de ácido sulfúrico de *Minas de Almagrera S.A.* Su desaparición provocaría una honda repercusión en la vida económica de Calañas. Junto



Calañas. Iglesia de Santa María de Gracia

a aquella empresa, un buen puñado de calañeses siguen trabajando para compañía Minas de Tharsis, transformada recientemente en Sociedad Anónima Laboral, que continúa, no sin problemas, la explotación en la cercana localidad de Tharsis.

Los subsectores ganadero y forestal siguen siendo marginales aunque su importancia es creciente, como consecuencia de la revalorización de los espacios forestales, aprovechando las subvenciones comunitarias para la reforestación con especies autóctonas.

Mientras la minería no vive sus mejores momentos, los calañeses buscan nuevas vías de sustento, no conformes con la política asistencial (Ruiz Ballesteros, E, 1998). Precisamente, están volviendo sus ojos hacia la **agricultura**. En este sentido,

se auguran cambios por la posible transformación de terrenos extensivos y escoriales en plantaciones de frutales, principalmente naranjos, como consecuencia de nuevos planes de regadío. Otras alternativas son el desarrollo del turismo rural, la actividad apícola, el aprovechamiento de rocas ornamentales y la revalorización de las dehesas y los productos del cerdo ibérico (Senra González, S., 1995). Éstas y otras **experiencias de desarrollo endógeno** deben estar impulsadas inicialmente por los poderes públicos y las grandes empresas. Entre tanto, la potencialidad minera está lejos de agotarse y cabe que una coyuntura internacional favorable propicie un despertar y/o reactivación de sus actividades mineras.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES CITADAS:

- ARTOLA, M. y otros (1978): *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, Servicio de Estudio del Banco de España, Madrid.
- FERRERO BLANCO, M^a.D. (1999): "Huelva se abre el mundo: la minería y el puerto (1853-1997)", en *El Puerto de Huelva. Historia y Territorio*, Autoridad Portuaria de Huelva, pp. 127-144.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. (1994): "El ferrocarril del Condado", *Carril*, nº 41, Barcelona, pp. 21-36.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Alianza Universidad, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid.
- JURADO ALMONTE, J.M. (1994): "La crisis permanente del sistema ferroviario en Huelva", en *Huelva en su Historia*, nº5, pp. 287-325.
- JURADO, J.M. y PEREJIL, A. (1997): *Historia y actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva*, Asociación Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Riotinto" (Nerva), San Juan del Puerto.
- JURADO ALMONTE, J. M. (1997): "Aldeas y caseríos. El poblamiento rural en Almonaster la Real", en *Artes, costumbres y riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo I, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 65-80.
- MADOZ, P. (1845): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posiciones de Ultramar*, Edición facsímil de la Diputación Provincial de Huelva, Huelva, 1985.
- NOCETE, F. y LINARES, J.A. (1999): "Las primeras sociedades mineras en Huelva. Alosno", en *Historia de la provincia de Huelva*, Tomo I, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 49-64.
- NUÑEZ ROLDÁN, F. (1987): *En los confines del Reino: Huelva y su tierra en el siglo XVIII*, Universidad de Sevilla, Sevilla.
- PEREJIL DELAY, A. (1995): *Ferrocarriles mineros de la Provincia de Huelva*, Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto" (Nerva), San Juan del Puerto.
- PINEDO VARA, I. (1963): *Piritas de Huelva*, Ed. Summa, Madrid.
- RAMÍREZ BORRERO, A. (1995): *Calañas en la segunda mitad del siglo XVIII*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- RAMÍREZ CEPEDA, M. (1993): *La gestación de un ferrocarril en La Palma del Condado*, Ed. Asociación Cultural "Amigos de La Palma", Sevilla.
- RAMÍREZ CEPEDA, M. (1998): *La estación de la Palma del Condado, medio siglo de historia ferroviaria (1880-1930)*, Asociación de Amigos del Ferrocarril "Cuenca Minera de Río Tinto" (Nerva), San Juan del Puerto.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J. (1985): *Ingleses en Valverde*, Edición del autor, Huelva.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J. (1992): "El ferrocarril de Buitrón, las compañías inglesas y el transporte de minerales a través del puerto de San Juan (1867-1969)", en *Cinco siglos de historia de la villa de San Juan del Puerto (1468-1992)*, Ayuntamiento de San Juan del Puerto, San Juan del Puerto, pp. 211-233.
- RAMÍREZ COPEIRO DEL VILLAR, J. (1998): "Los ferrocarriles. El embarcadero de Buitrón en San Juan del Puerto", en *Artes, Costumbres y Riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo IV, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 1037-1052.
- RUIZ BALLESTEROS, E. (1995): *Minería y Poder. Antropología Política en Riotinto*, Diputación Provincial de Huelva, Huelva.
- RUIZ BALLESTEROS, E. (1998): "Los trabajos de la mina. La pirita en Calañas", en *Artes, costumbres y riquezas de la provincia de Huelva*, Tomo I, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 273-288.
- SENRA GONZÁLEZ, S. (1995): "Calañas", en *Los Pueblos de Huelva*, Tomo I, Ed. Mediterráneo, Madrid, pp. 289-304.