

Los ferrocarriles mineros de la provincia de HUELVA

LA provincia de Huelva tiene una larga tradición minera. Probablemente, sus minas son las más antiguas del mundo, explotadas desde la época de los fenicios. Esta riqueza mineral ha dado lugar a la creación de toda una serie de ferrocarriles destinados a llevar el mineral al puerto onubense; líneas en varios aspectos singulares, empezando por los anchos de vía empleados.

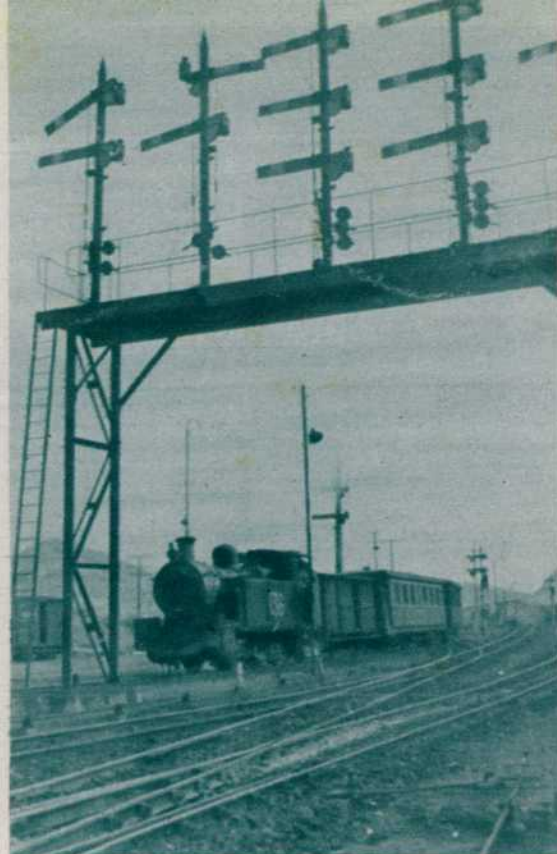
EL FERROCARRIL DE RIO TINTO

Tenemos en primer lugar el más importante, el de Río Tinto, que cuenta entre los de más tráfico en España. Fue construido por ingleses, con un ancho de vía de 3'6" (1.067 mm.), el mismo adoptado para tantos ferrocarriles coloniales. Dispone de una amplia playa de vías, paralela a la estación Huelva-Término de la Renfe. Día y noche, locomotoras-ténder, de corte inconfundible británico, se afanan por distribuir vagones entre las diversas dependencias y apartaderos y el gran cargadero del muelle, tan característico para Huelva como la torre Eiffel para París. Algunas de estas máquinas llevan acoplados vagones-aljibe para no tener que interrumpir tan a menudo su constante tarea de arrastrar o empujar largos cortes de vagones-tolva, unos cargados de rojizo o gris mineral, otros de amarillo azufre. La línea corre primero junto a la vía de la Renfe y enlaza en San Juan del Puerto con la de Buitrón, con ancho de vía igual, pero distintos aparatos de choque y tracción, lo que, entre otras causas, impide que los trenes de dicha línea, hoy explotada por el Estado, puedan llegar hasta la propia capital. El enlace con la Renfe y, por tanto, el transbordo de mercancías y los esca-

los viajeros que hoy utilizan los dos trenes que por semana suben a las minas, se realiza en la estación de Las Mallas. A continuación, pasando por debajo de la vía de la Renfe, el ferrocarril de Río Tinto se adentra en la sierra por el valle del río que le dio su nombre, para terminar después de 83 km. de recorrido en un conjunto de estaciones llamado genéricamente El Valle.

EL VALLE

Hay aquí un verdadero conglomerado de vías, factorías, hornos humeantes, escarpadas «cortas», donde se extrae el mineral a cielo abierto, y ramales tan numerosos que suman casi la longitud de la línea general. El aspecto de esta gran estación es tan clásico inglés en todos sus detalles, edificaciones, señales y toma de agua, que bien podría llamarse el Newcastle español. Abundan locomotoras de muy diversos tipos, grandes y pequeñas, con un total de más de 90. La mayoría, máquinas-ténder de tres ejes acopla-

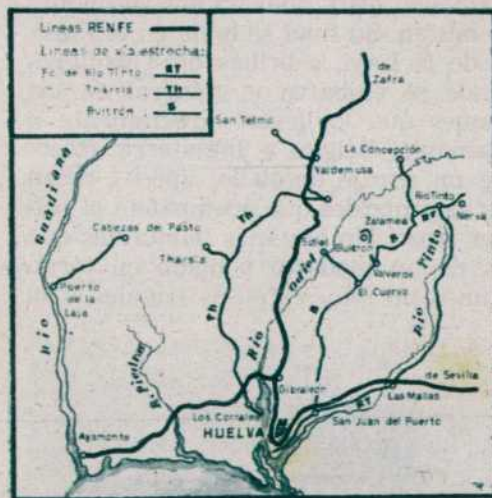


Ferrocarril de Río Tinto. Vista parcial de la estación de El Valle

dos; otras, para la línea, del tipo 130, con ténder separado, y también varias Garratt. Están llamadas a desaparecer, puesto que ya han llegado Diesel-eléctricas de 850 CV. para el servicio de la línea y Diesel-hidráulicas de 300 CV. para las múltiples maniobras. El Valle, con sus estaciones anexas, es también punto de partida de un frecuente servicio de cercanías para el traslado del personal que reside en las vecinas poblaciones de Zalamea la Real y Nerva. De la importancia del tráfico dará buena idea el hecho de que la Compañía dispone de unos 2.850 vagones de varias clases, en su mayoría tolvas de cuatro ejes.

EL FERROCARRIL DE THARSIS

Al otro lado del amplio brazo del río Odiel, que bordea la capital, cuyas aguas bajan teñidas de amarillo, en contraste de las rojizas del río Tinto, se hallan los muelles y cargaderos del Puntal de Santa Cruz, donde nace el



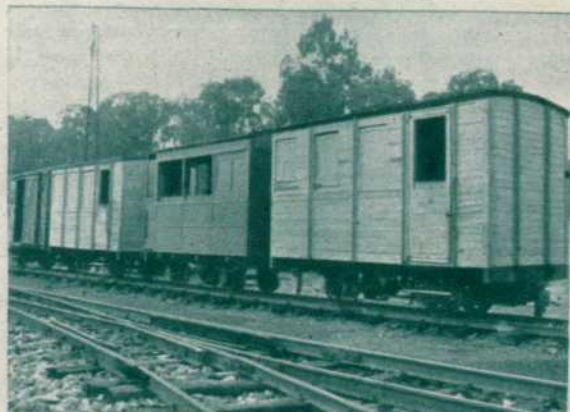
Ferrocarril de Río Tinto. Apeadero de viajeros de El Valle. Tren obrero hacia Río Tinto



Ferrocarril de Tharsis. Locomotora eléctrica, sobre un vagón plataforma, para servicio interior en la mina de La Zarza



Ferrocarril de Tharsis. Tren cargado de mineral a su llegada a la estación de Los Corrales



Ferrocarril de San Telmo. El tren obrero

ferrocarril de Tharsis, también construido por ingleses. El ancho de vía adoptado fue de 4' (1.219 mm). Se cuenta que se eligió expresamente este ancho, tan poco frecuente, en prevención de que dicho ferrocarril pudiera ser obligado a fusionarse con otro. Es uno de los más antiguos de vía estrecha en la Península. Inaugurado el 1 de enero de 1869, tomó su nombre de la legendaria Tharsis, ya citada en la Biblia y cuyos moradores, los tartesos, debieron explotar en tan lejanos tiempos las riquezas del subsuelo.

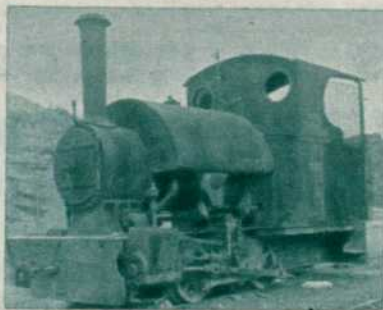
ESTACION DE CLASIFICACION DE LOS CORRALES

Poco después de salir del Puntal hay una amplia estación de clasificación en Los Corrales, junto al río. Al otro extremo, en un terreno agujereado por los socavones producidos al extraer el mineral, se hallan las oficinas, los talleres y el depósito de máquinas del ferrocarril, también de inconfundible estilo inglés. Un ramal se dirige, cruzando la línea de la Renfe de Huelva a Zafra, a la no menos importante mina de La Zarza, donde para el servicio interior se usan pequeñas locomotoras eléctricas.

La tracción se realiza principalmente por locomotoras de vapor de tipos potentes 040 y 140, pero también aquí han aparecido ya las Diesel.

EL FERROCARRIL DE LAS MINAS DE SAN TELMO Y EL CARPIO

En Valdelamusa, estación de la Renfe, muere otro ferrocarril procedente de dos minas, la de San Telmo y la de El Carpio, pertenecientes a dos compañías distintas, pero que usan la misma línea. Su vía es también de medida inglesa, 2'6" (762 mm.), y la tracción se hace hoy por locomotoras Diesel. Su longitud es de unos 13 km. Al principio sólo tenía un recorrido de unos 5 km. Penetraba por un estrecho túnel en un enorme y profundo hoyo, abandonado al agotarse el mineral.



Sotiel-Coronado. Pequeña locomotora, que aún se conserva



Ferrocarril del Guadiana. Cargadero

Los ferrocarriles

mineros de la provincia de Huelva

Este ferrocarril no presta ningún servicio oficial de viajeros, pero dispone de una composición de coches rudimentarios para el desplazamiento del personal.

EL FERROCARRIL DEL GUADIANA

Mucho más largo, unos 27 km., es el ferrocarril del Guadiana, del mismo ancho que el anterior, perteneciente a la Sociedad Minas de Herrerías. Su principal característica es que se encuentra completamente aislado. La línea férrea más próxima, la de Zafra a Huelva, dista unos 25 km. del punto de origen. Su final se halla en el Puerto de la Laja, a orillas del Guadiana, donde se embarca el mineral en los buques que lo llevan directamente a Alemania, Bélgica e Inglaterra. Recorre un paraje desolado, apenas cesan los alcornoques que acompañan el primer trozo. No hay más habitantes que los de un modesto poblado en torno a unos no muy extensos trigales. Las



Insólita supervivencia de los primeros tiempos del ferrocarril. Una mula arrastra un pequeño vagón en la línea de Sotiel-Coronado a Aguas Fuertes

dos estaciones intermedias sólo sirven para el cruce de los trenes. Desciende por terreno fuertemente ondulado, a través de una serie de curvas y lazos a las orillas del río, donde se halla el cargadero y algunos edificios para el alojamiento del personal a su servicio y de los carabineros, pues la otra orilla del río es territorio portugués. Desde que los trenes se hacen con dos Diesel de 120 CV. y las maniobras con otras de menor potencia, gran parte de sus locomotoras de vapor han sido desguazadas.

EL FERROCARRIL DE SOTIEL

Llamado a pasar a la lista de los desaparecidos en esta región es el ferrocarril de Sotiel-Coronado, también muy antiguo, pues data de 1886. En su tiempo hubo de tener un abundante arrastre de mineral, pero de su parque de locomotoras queda bien poco. Su longitud era de unos 11 km. y su comienzo estaba, o está aún, en El Cuervo, estación del ferrocarril de Buitrón. El ancho de vía es el mismo que el del Río Tinto antes citado. Poco es lo que pudimos averiguar sobre esta línea minera. Durante nuestra visita descubrimos una pequeña locomotora de vapor, al parecer en buen estado y evidentemente de procedencia inglesa. También ofrece este ferrocarril la posibilidad poco común de realizar un «viaje» de un kilómetro más o menos en un coche tirado por una mula, único ejemplo de tracción por sangre que sepamos todavía en servicio.

Quedaríamos muy agradecidos si algún lector de estas líneas nos pudiera enviar más información sobre éste y otros ferrocarriles mineros de aquella región. No entramos en detalles sobre el ferrocarril de Buitrón, ya que no es estrictamente minero y confiamos tratar sobre él en otra ocasión.

FERNANDO LLAUDARO

Fotos: Llaudará y Réder
Gráfico: Ferrer-Uvepe