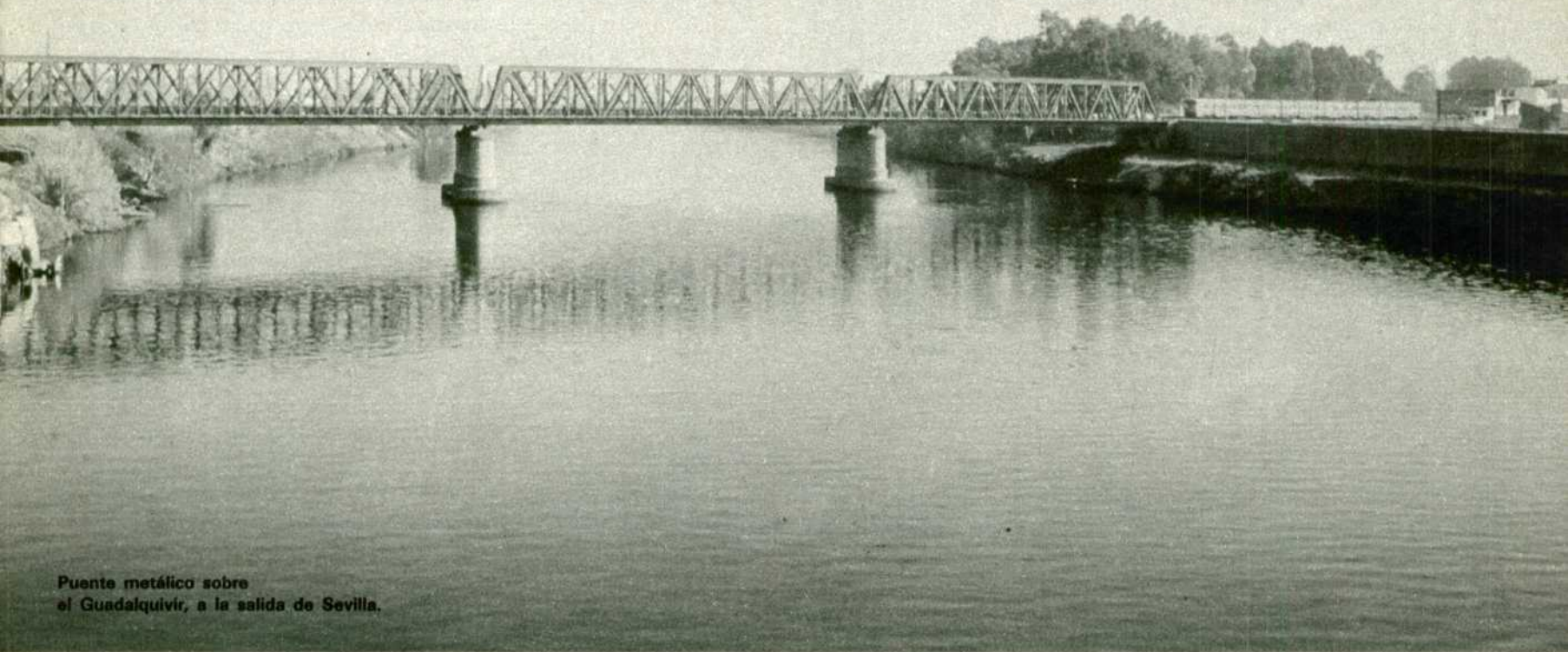


CENTENARIO DE LA LINEA SEVILLA-HUELVA



Puente metálico sobre
el Guadalquivir, a la salida de Sevilla.

LA Comisión nombrada en 1864 dentro del Cuerpo de Ingenieros de Caminos había incluido en el Plan de Construcción de Nuevos Ferrocarriles el de unión de Sevilla con Huelva. Sin embargo, durante muchos años quedó olvidado todo intento de montar una vía férrea entre las dos capitales andaluzas.

Huelva está ligada a la explotación de las minas de Riotinto desde tiempo inmemorial, ya que primero los fenicios y luego los cartagineses trabajaron en ellas, para pasar a continuación durante ocho siglos a manos de los romanos. Con la caída del Imperio de estos últimos, las minas quedaron olvidadas hasta principios del siglo XVIII, en que el sueco Waltens obtiene del Estado la concesión de explotación por ochenta años.

Recobradas las minas por el Estado, son vendidas en 1875 a la compañía The Riotinto Limited, de capital inglés, que da un gran impulso a la zona y que se interesa por el ferrocarril de Sevilla a Huelva.

La primera concesión de tal itinerario la obtiene don Carlos Lamiante Watrin, según Decreto-Ley de 20 de agosto de 1869. Poco después, don Carlos Sundhein es el que hace una nueva solicitud sobre la línea, que

- *Entró en servicio el 15 de marzo de 1880.*
- *A partir de 1974 se incrementa fuertemente el tráfico de mercancías.*
- *Con la electrificación, en 1978, se eleva a 140 el tipo de velocidad para los trenes de cercanías.*



La estación de Plaza de Armas, de Sevilla, origen de la línea a Huelva, fue construida por MZA con el mismo estilo que todas las demás.

es desestimada por el Gobierno, el 8 de abril de 1870. Se viven momentos políticamente turbulentos bajo la regencia del duque de la Torre, que desembocan en la República, proclamada el 11 de febrero de 1873. En un ambiente de continuos disturbios, se entabla la lucha por las pretensiones sobre la línea férrea de Lamiabie y de Sundhein, la cual se mantiene durante años en medio de disposiciones más o menos contradictorias.

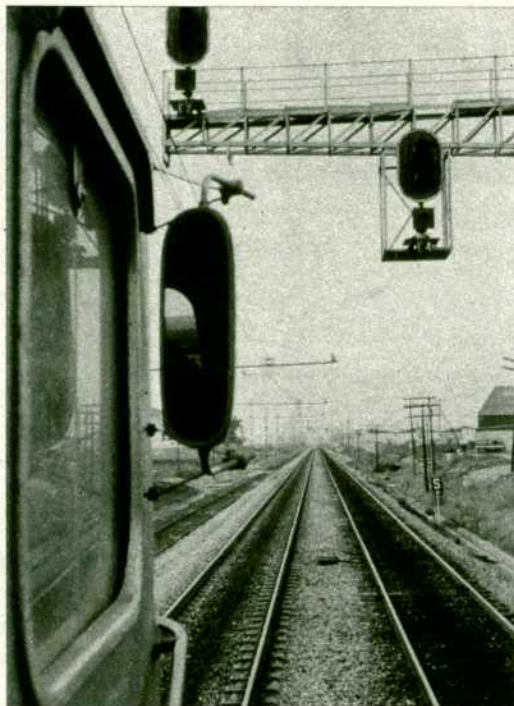
La concesión de Lamiabie fue transferida a la Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Huelva y a las Minas de Riotinto con fecha 12 de septiembre de 1870, siendo esta empresa la que continúa los litigios y solicita un famoso informe, emitido por los más importantes políticos del momento —Rivero, Alonso Martínez, Cánovas del Castillo, Danvila y Canalejas—, sobre la legitimidad de ciertas Ordenes y Decretos, relativos a la concesión.

Los periódicos llevan a la calle mucha información sobre el asunto y finalmente todo se resuelve amigablemente, el 31 de diciembre de 1875, con la venta a don Guillermo Sundhein de la concesión con las obras empezadas, el cual paga con libras esterlinas e inmediatamente vende a la Compañía MZA, aunque las negociaciones no son fáciles ni rápidas, ya que llevan todo el año 1876 y gran parte del siguiente. El 5 de octubre de 1877, el Consejo de MZA aprueba el convenio de compra, recibiendo los señores Sundhein y Duetsch 8.000 acciones y doble número de obligaciones, comprometiéndose a terminar la línea por el precio de 20.000 acciones y 40.000 obligaciones.

A MZA le urgía llegar con sus vías hasta un puerto del Atlántico, una vez alcanzado el Mediterráneo, pues se pensaba que por el Sudoeste debían entrar importantes tráfico, pues no en balde desde las costas de Huelva habían salido las naves hacia el Nuevo Mundo. A pesar de ello, las últimas obras duran más de lo previsto y la inauguración del servicio ferroviario se demora hasta el 15 de marzo de 1880, fecha en que oficialmente comienza a explotarse la línea entre Sevilla y Huelva.

EL PERFIL DE LA LINEA

Al pertenecer finalmente la línea Sevilla-Huelva a la Compañía MZA, el origen de la misma tiene lugar unos cientos de metros hacia el Norte del edificio de viajeros de la estación en fondo de saco de Sevilla, Plaza de Armas. Esto quiere decir que los trenes nada más salir de dicha estación deben detenerse e invertir la marcha, para salir defi-



La señalización es mecánica, de brazos semafóricos, a excepción de la estación de Huelva Mercancías, donde hay una mesa de telemando.



La electrificación de la línea Sevilla-Huelva fue terminada en 1978.

nitivamente hacia Huelva desde la caseta de señales situada en la bifurcación de la línea de Madrid.

Reanudada la marcha, encontramos en seguida el río Guadalquivir, que es salvado por medio de un puente de 214 metros, con tres tramos metálicos. Sobre plataforma apoyada en pilares, atravesamos las tierras inundables que hay entre el muro de defensa y el pueblo de Camas, casi integrado en el casco urbano de Sevilla.

Con pendientes próximas a las 16 milésimas, cruzamos por encima de la carretera

de Extremadura, ascendiendo las últimas estribaciones de Sierra Morena, que vienen a morir en las marismas. Bajamos después de Salteras para luego subir con pendientes similares hasta Villanueva del Ariscal, desde donde se inicia un largo descenso hacia Sanlúcar la Mayor y que continúa hasta el río Guadiamar, que cruzamos por medio de un puente metálico de 81 metros, situado ante las agujas de entrada de la estación de Aznalcázar-Pilas. Esta, como tantas otras de la línea, está igualmente alejada de uno y otro núcleo de población, lo cual hace que el servicio de viajeros por carretera sea muy intenso, en detrimento del ferrocarril.

El trazado de la vía férrea, con numerosas curvas de radio 300, e incluso menores, imposibilita el desarrollo de velocidades superiores a 80 km/h. hasta después de Carrión. Las nuevas UT 440 alcanzan por primera vez los 140 km/h. en la recta que cruza la carretera general, en el límite de las provincias, poco antes de Escacena y a media distancia entre Sevilla y Huelva.

Nuevamente el descenso se hace casi continuo hasta Palma del Condado, estando la vía férrea flanqueada por las viñas, que han sucedido a los olivos y naranjos del Aljarafe. Antes del apeadero de Niebla se cruza por encima del río Tinto, cuyas aguas de intenso color rojo acompañan desde las minas a la vía estrecha de los trenes de la Compañía de Riotinto, que desde hace unos años transbordan el mineral a las tolvas de RENFE en Las Mallas.

Los últimos 25 kilómetros de la línea son prácticamente horizontales, con alineaciones rectas de mayor longitud y curvas menos cerradas. A la derecha dejamos la importante estación de mercancías, donde se produce el entronque con la línea de Zafra, por la que bajan principalmente trenes de mineral.

Por fin, en el kilómetro 108,878, encontramos el edificio de viajeros de la estación de Huelva, de estilo árabe, como todos los de esta línea, construido en 1888.

CRECIMIENTO DEL TRAFICO DE MERCANCÍAS A PARTIR DE 1974

La línea Sevilla-Huelva, incluida ahora en la Red Complementaria de RENFE, ha tenido hasta hace pocos años una importancia muy secundaria. En los tiempos del vapor, los trenes Ruta iban remolcados por locomotoras 0-3-0 de la serie 300 con freno manual, y los Mensajeros, con locomotoras 0-4-0, serie 500 y 2-3-0 serie 800 con freno de vacío.

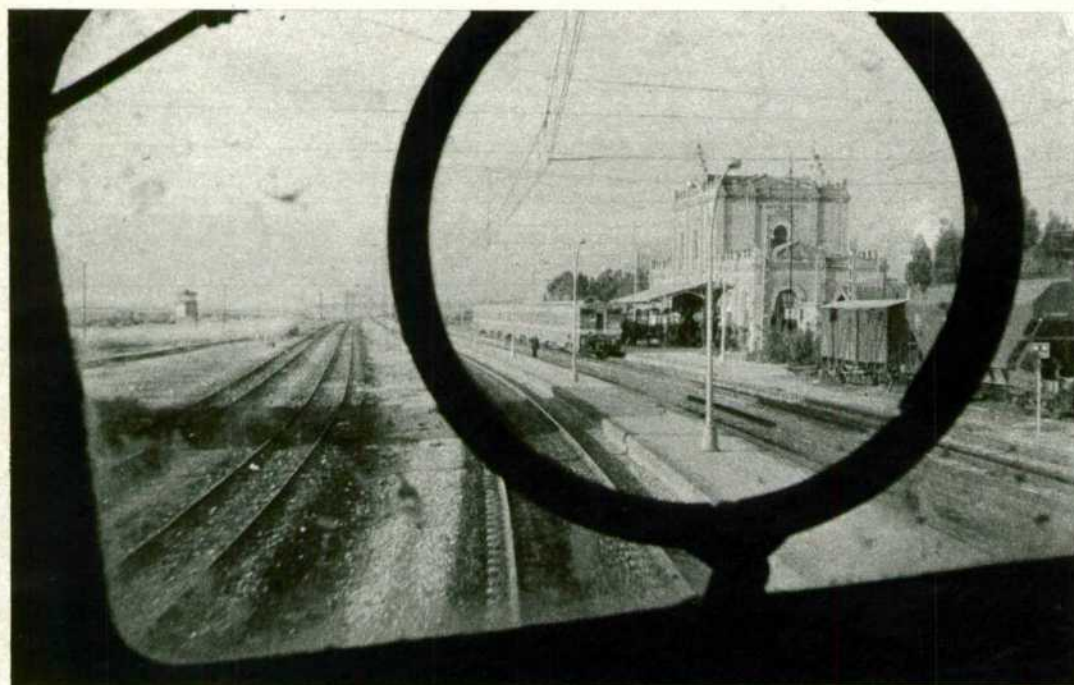
Los trenes de viajeros, que tardaban alre-



Hasta hace pocos años, el mineral de Riotinto era traído por locomotoras de vapor hasta Las Mallas.



El Puerto de Minerale de Huelva recibe por ferrocarril todo el mineral procedente de Valdelamusa y Riotinto.



Estación de San Juan del Puerto. La vía de la izquierda pertenece al ferrocarril minero de Riotinto, estando fuera de servicio.

dedor de tres horas en recorrer la línea, eran remolcados por locomotoras tipo 2-3-1 de la serie 900 y 2-4-1 de la famosa serie de las 1700, compuesta por 95 unidades, algunas de las cuales tenían ya alumbrado eléctrico.

En la década de los años 60, al desaparecer la tracción vapor de la Tercera Zona, los servicios de viajeros son atendidos por ferrobuses y los trenes de mercancías por locomotoras Diesel Alco de las series 1600 y 2100.

A partir de 1974, los tráficos de mercancías se incrementan notablemente, como consecuencia de la creciente actividad de las industrias químicas del Polo de Desarrollo de Huelva, alcanzándose en 1976 un transporte de 2.467.664 toneladas. Es interesante señalar los principales productos:

El puente metálico sobre el Guadalquivir es el más importante de la línea, con 214 metros de largo y dos pilares de apoyo intermedios.



Salidas: 64.000 toneladas de asfalto, 50.000 toneladas de madera, 10.000 toneladas de pasta de papel, 25.000 toneladas de abono, 220.000 toneladas de mineral, 109.000 toneladas de cemento, 57.000 toneladas de cobre, 60.000 toneladas de tripolifosfato y 22.000 toneladas de ácido sulfúrico.

Llegadas: 120.000 toneladas de sosa y 50.000 toneladas de productos varios.

ELECTRIFICACION Y NUEVOS SERVICIOS

Desde 1953, el mejor servicio de viajeros entre Sevilla y Huelva ha sido realizado por un coche motor Taf, que al principio circulaba tres veces por semana en cada sentido, continuando a Madrid acoplado con un coche central desde Sevilla y con otro coche motor procedente de Granada, que en Baeza pasaba a formar la composición completa de tres coches. Posteriormente, al sustituirse el Taf por el Talgo entre Madrid-Sevilla-Cádiz, el coche Taf de Huelva limitó su recorrido hasta Sevilla, enlazando en San Jerónimo y últimamente en San Bernardo con el tren de Madrid.

Otra mejora, por largo tiempo deseada, fue la de contar en esta línea con un expreso directo Huelva-Madrid. Fue establecido en 1973, con el nombre de "Costa de la Luz", circulando acopladas hasta San Jerónimo (ahora hasta Los Rosales) las ramas de Cádiz y Huelva.

Con la electrificación de la línea Sevilla-Huelva, en 1978, los ferrobuses fueron sustituidos por unidades eléctricas 440. Estas cubren actualmente cuatro servicios de ida y vuelta en noventa y cinco minutos, según los servicios, habiendo mejorado notablemente el confort de los viajeros. ■

TORRES DE ROCAVERTI. Fotos: M. CANO.