



# CONTRIBUCIÓN A LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN HUELVA. EL RAMAL FERREO COTO TEULER EMPALME ESTACIÓN DE ZUFRE

*Santiago González Flores*

## INTRUDUCCIÓN

Pocos proyectos en la historia de una Comarca pueden marcar el desarrollo futuro de ésta y tras su desaparición relegarla al ostracismo durante décadas.

En 1.900 se constituye la **Sociedad Anónima Minas de Cala**, encargada de explotar los yacimientos mineros de Cala y que supuso un impulso en la fiebre minera del Noreste de la provincia de Huelva. La salida del mineral extraído a los mercados europeos fue sin duda el escollo principal con que topó la nueva compañía. El traslado a lomos de caballos y mulas, y su posterior conducción en camiones eran medios obsoletos que encarecían a largo tiempo los costes.

Al igual que ocurrió con otras compañías, la construcción de una línea férrea era la solución planteada.

Tras diversos estudios el proyecto se le confió al Ingeniero Jefe de la compañía **Antonio Hernández Bayarri** siendo aprobada por **Real Orden de 20 de Enero de 1.902**. Su trayecto discurría entre las **Minas de Cala y el embarcadero de San Juan de Aznalfarache**, a orillas del Guadalquivir, desde donde a bordo de buques la materia prima era conducida a los mercados del norte de Europa.



El proyecto contemplaba aprovechar la Cuenca de la Rivera de Huelva; partiendo de la Estación de Cala, Kilómetro 0, la línea cruzaba la Rivera del Hierro por dos puentes de 10 metros de luz hasta llegar a la Estación de la Junta, Kilómetro 12, situada en la unión entre ambas riveras, desde aquí y hasta el Kilómetro 63 el trazado discurría por la margen izquierda del curso de la rivera de Huelva. En este trayecto se levantaban las Estaciones de **Zufre, Cataveral, Ronquillo-empalme, Ronquillo, Rigüela y Gergal**, de la docena con que llegó a contar este ferrocarril sólo sobreviven seis, paredones en ruina.<sup>1</sup>

En el Término Municipal de Zufre se levantaron tres estaciones, **La Junta, Zufre y Cataveral** y todas fueron construidas entre 1.904 y 1.907, el maestro albañil **José Luis Alfonso Sánchez** fue el director de la obra que empleó a más de una treintena de obreros y una sola mujer.

Tras su inauguración en Agosto de 1.905, a la que acudieron no sólo los directivos de la Compañía sino autoridades de la Comarca, el futuro de la Línea pronto fue deficitaria por lo que hubieron de clausurarse los servicios de mercancías y pasajeros. En 1.933 la Compañía anunció la supresión de estos servicios motivado por la crisis europea que estuvo a punto de cerrar completamente la explotación.

Tras la IIª Guerra Mundial y la caída en picado de los precios, la Compañía pierde mercado y comienza un continuo declive que encuentra su punto álgido en 1.953 cuando los empresarios y usuarios encabezados por los Alcaldes de los municipios implicados dirigen una serie de protestas para que siga desarrollándose su normal funcionamiento. Inexplicablemente el **26 de Abril de 1.955** se decreta el cierre parcial de la Línea ya que otros trayectos languidecen unos años más. El Parque Móvil del Ferrocarril contó con un total de **diecisiete locomotoras** que fueron vendidas tanto a los **Altos Hornos de Vizcaya** como a otras líneas férreas, caso del **ferrocarril**

<sup>1</sup> La línea entre las Minas de Cala y San Juan de Aznalfarache llegó a contar con 12 estaciones que fueron: Minas de Cala (P.K 0), La Junta (P.K 12), Zufre (P.K 21), Cataveral (P.K 30), Ronquillo-Empalme (P.K 39), Ronquillo (P.K 48), Rigüela (P.K 54), Gergal (P.K 66), Guillella (P.K 75), Santiponce (P.K 87), Camas (P.K 92), San Juan de Aznalfarache (P.K 96).



**de la Robla**, las sobrantes, en cambio, pasaron al desguace. El punto final vino con el posterior abandono y hoy ruina de las instalaciones.<sup>2</sup>

La Línea principal contó con dos ramales férreos:

- 1.º El ramal a Minas del Castillo de las Guardas y Peña del Hierro.**
- 2.º El ramal a Santa Olalla del Cala y Coto Minero Teuler.**

Por su relación directa con la historia de Zufre y su Comarca durante la primera mitad del Siglo XX, en este pequeño estudio nos centraremos en el segundo de ellos, en el **ramal Coto Minero Teuler – Estación de Santa Olalla del Cala – Empalme Estación de Zufre**.<sup>3</sup>

## **1.º EL RAMAL FERREO COTO MINERO TEULER – EMPALME ESTACIÓN DE ZUFRE.**

### **1.1 El Coto Minero Teuler.**

Se hallan estas minas en el término municipal de Santa Olalla del Cala, a 7 Km. al Noroeste de dicho pueblo, justamente en el límite con el término de Cala.

El criadero del Teuler se encuentra en el contacto entre los granitos y las calizas, al igual que su vecino Cala. El mineral lo constituyen varios óxidos de hierro, con predominio de la magnetita.

<sup>2</sup> Tanto en accidentes como en enfrentamientos entre los obreros, las obras de los ramales y la línea general se cobraron un gran número de vidas, muchas de ellas fueron silenciadas por la Compañía y las autoridades. En 1.904 un barreno que no hizo explosión en el momento adecuado causo la muerte a tres obreros junto a la casilla del Cucharero en el trayecto entre las estaciones de Zufre y la Junta; igualmente una puñalada en una reyerta derivó en la muerte de otro cuando era conducido a Zufre.

<sup>3</sup> El ramal Peña del Hierro – Minas del Castillo fue construido por la Compañía Inglesa THE PEÑA COPPER MINES, Cº Ltd, mediante Real Orden del 14 de Julio de 1.911, con un trayecto de 21 Kilómetros. Cuando se clausuró el ferrocarril de Peña del Hierro pasó a propiedad de la Sociedad Anónima Minas de Cala, con todos sus efectos.



Puede dividirse el criadero en tres zonas: “**Occidental o Petronila**”, la principal o “**Teuler**” y una tercera, situada al Sur de las anteriores, conocida con el nombre de “**Mariano**”.

Formaban el Coto las minas **Victoria, Aitana, Matilde, Teuler, Ampliación a Teuler, Petronila, Mercedes, Ampliación a Petronila y María**, con un total de dos millones de metros cuadrados y abarcando un recorrido de más de dos Kilómetros de criadero de hierro.

Los propietarios de Coto Teuler fueron **Don Salvador y Don José Serra y Lloret**.

## 1.2 El poblado del Coto Teuler.

Estuvo ubicado al nordeste de la corta principal de la explotación, sobre la margen izquierda del arroyo del Cañizal. Aunque existieron edificaciones anteriores a 1.910 el núcleo principal debió levantarse entre los años 1.910 a 1.915, coincidiendo con la expansión del Coto.

Formaban el núcleo dos hileras de casas enfrentadas en una sola calle, que según el nomenclator de 1.930 tenía 23 viviendas, de las cuales 22 eran de un piso y una de dos pisos; en la actualidad el monte se ha adueñado del recinto y su distribución y estructura es apenas visible<sup>4</sup>. El equipamiento higiénico-sanitario lo constituían dos aseos generales, un pozo de agua potable y un pequeño botiquín instalado en la Casa Dirección. Los víveres por lo general eran transportados desde Santa Olalla por la línea férrea, aunque también una o dos veces por quincena, coincidiendo con la entrega del salario, un comerciante de los pueblos vecinos visitaba el poblado e incluso se instaló un pequeño almacén con atribuciones de economato.

Su población fue muy desigual, dependiendo del grado de explotación; en 1.930 encontrándose a pleno rendimiento tuvo 41 habitantes de hecho y 42 de derecho, sólo una década posterior cayó a 19 de hecho y 11

<sup>4</sup> Documentación del autor y visitas al antiguo poblado del Coto Teuler.



de derecho, reflejo de la crisis del sector. Los trabajos en la mina me inducen a creer que el número de mineros empleados fue muy superior a estas cifras.<sup>5</sup>

Las casas cedidas por la compañía minera, fueron habilitadas en principio para acoger a los obreros con sus familias, pero las duras condiciones de trabajo unido a la insalubridad y escasez de medios, condicionado por el aislamiento de la zona derivó que en años posteriores fueran ocupadas íntegramente por las cuadrillas de mineros, desplazándose las familias a los pueblos del contorno.

Los talleres y edificios auxiliares se levantaban en la margen izquierda de la trinchera que daba acceso a la corta principal, por donde discurría la red de vías de usos exclusivamente mineros. Las vagonetas eran conducidas al muelle en la entrada del Coto y ensambladas a la máquina auxiliar del ramal.

En la cúspide de la Corta se encontraba la Casa – Dirección, centro neurálgico del Coto y residencia tanto del Ingeniero Jefe como de mandos intermedios. Sólo unos paredones restan de la construcción.

En resumen podemos concluir que las escasas referencias documentales ensombrecidas por la sistemática destrucción del patrimonio documental minero, ya no sólo de este Coto sino del vecino de Cala, dificultan cualquier labor de investigación más si a ello unimos la ruina paralela de las edificaciones fabriles tanto de la mina como del ferrocarril.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Una gran cantidad de obreros no residían en el Coto, y el número total de éstos sólo sería posible saberlo consultando los libros de nóminas de la mina, basta una visita para comprender que el número de mineros que trabajaron en la corta debió ser muy superior a estas cifras.

<sup>6</sup> El archivo general de la Sociedad Anónima Minas de Cala se encontraba custodiado en las oficinas generales de San Juan de Aznalfarache, con el cierre de la explotación del ferrocarril las instalaciones quedaron abandonadas y posteriormente un incendio acabó con toda la documentación.



### 1.3 La construcción del ramal y su inauguración.

La empresa adjudicataria de la explotación del nuevo ramal fue, al igual que la línea general, la Sociedad Anónima Minas de Cala y su proyecto inicial recayó en el ingeniero de caminos y puertos **Agapito Lizarralde** en 1.910; la aprobación del mismo fue dada mediante **Real Orden de 28 de Julio de 1.911** aunque hubo de ajustarse a una serie de consideraciones finales dirigidas por la 4ª División Técnica de Ferrocarriles con sede en Sevilla. El replanteo final del trayecto, entre las estaciones de Santa Olalla del Cala y Zufre, fue esbozado en **San Juan de Aznalfarache el 22 de Febrero de 1.912** por el ingeniero de la compañía **Alfonso Escobar**. La obra debió realizarse en un tiempo récord pues su inauguración tuvo lugar el **25 de Julio de 1.912**, siendo dirigida a pie de obra por los ingenieros **Saturnino Montes** y su ayudante **Carrión**.

La línea tuvo una longitud final de 19.300 metros, de los cuales 12.600 unían las estaciones de Zufre y Santa Olalla y el resto hasta el Coto Minero Teuler.

Amén de los políticos comarcales y autoridades locales, la inauguración contó con la presencia, entre otros, de los corresponsales de prensa de **El Correo de Andalucía, La Correspondencia Española, ABC, El Distrito, El Noticiero Sevillano y El Mundo Gráfico**.

Así reflejó en su edición del **26 de Julio de 1.912** el corresponsal de El Correo de Andalucía Sr. Félix Arias el ambiente a su llegada a la estación de Zufre:

“... Atentamente invitados por el director gerente de la Sociedad anónima Minas de Cala, don Juan de Areitio, tuvimos ayer el gusto de asistir a la inauguración de la nueva línea férrea de Zufre a Santa Olalla. A las siete de la mañana y en un cómodo break del ferrocarril de dicha Sociedad, salieron de la estación de Camas ... Tras un viaje agradabilísimo, pues el ferrocarril va bordeando la pintoresca ribera de Cala, tan pródiga en paisajes de indescriptible belleza y en vistas panorámicas verdaderamente admirables ... llegaron a la estación de Zufre, donde los



esperaban el alcalde del pueblo don Alejandro Duque, el secretario del Ayuntamiento don Amador Durán y numerosos vecinos que acudieron a presenciar la salida del tren especial que había de estrenar la nueva Línea. Formose éste colocando a la cabeza la locomotora número 34, que estaba adornada con mucho gusto. En el frente de ella aparecía el escudo de España, en gran tamaño, rodeado de flores y con seis banderas nacionales graciosamente recogidas en pabellón; y más abajo las iniciales M.C (Minas de Cala) formadas con dalias, petunias y geranios. Artísticamente repartidos entre guirnaldas de flores y formando vistosos trofeos a ambos lados de la máquina y del tender, habían sido colocados picos, palas, varillas de teléfonos, banderas de señales, bocinas y otros atributos ferroviarios. También había un escudo de la ciudad de Sevilla y otro de la de Huelva. Momentos después salió el tren, conducido por el maquinista don Fernando Garrote, uno de los más antiguos de la compañía. A las once y media en punto llegó a Santa Olalla ...”<sup>7</sup>

La Sociedad Anónima de Cala, propietaria de la línea, llegó a contar con quince locomotoras en la línea general, entre ellas – **Conde de Rodas, Cala, Zufre, Ronquillo, Guillena, Itálica, Dominesa, Minas del Castillo, Camas, Gergal, Bilbao, Aznalfarache, Guadalquivir, Barrenera y Candelaria**, esta última sufrió un aparatoso accidente con la explosión de su caldera que costó la vida al maquinista y su ayudante. La locomotora llamada **Peña del Hierro** se reservó exclusivamente para el servicio de este poblado minero.<sup>8</sup>

El cierre de la línea, derivado de los altos costes de mantenimiento y la baja rentabilidad del Coto motivó que se decretase su clausura en **1.954**, al igual que la línea general de Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache. El expolio, el abandono, la desidia de las autoridades de la época y la falta de entendimiento de las compañías herederas de la antigua Sociedad que explotaban los núcleos mineros de Cala han originado que en poco más de 50 años sólo unas ruinas dispersas sean el legado que nos ha llegado de este ferrocarril, que como señaló el día de su inauguración **Antonio Hernández**

<sup>7</sup> Hemeroteca Municipal de Sevilla.

<sup>8</sup> Según la fuente consultada habla de un número u otro de locomotoras, lo cierto es que hay un gran vacío documental sobre las mismas y pocos testimonios gráficos.



**Bayarri**, Ingeniero Jefe de la Compañía, “... *hoy dejamos a nuestros hijos el sueño de muchos hombres y mujeres, hoy por fin nuestra Comarca ha entrado en el Siglo XX con la inauguración de este ferrocarril que abrirá nuestra tierra a nuevos horizontes ...*”.<sup>9</sup>

Cierto o no esta afirmación, no es menos veraz pensar que si 1.905 fue un año alentador para el futuro de Zufre y su Comarca, 1.954 es una fecha gris en nuestra historia reciente.

#### 1.4 Restos que aún se conservan del Ramal entre la Estación de Zufre y Coto Teuler.

- **Estación de Zufre.** (Km. 0 del Ramal y 21 de la línea general). El edificio de la estación ha desaparecido por completo, sólo se conserva parcialmente los muros de las dos viviendas de peones de vías, la fonda, el embarcadero, el depósito de agua y el muelle de mercancías.
- **Casilla de Aguafría** (Km 1,5 del ramal). Su utilización para usos ganaderos la ha salvado de la destrucción, conserva el tejado original. Buen estado de conservación.
- **Casilla del Bezo.** (Km 3). Sólo conserva los muros exteriores, estado total de ruina.
- **Apeadero de Martajal.** (Km. 5,858). Contó con una vía muerta así como de una grúa. Estado total de ruina y abandono, sólo conserva los muros exteriores.
- **Casilla de la Rigüela.** (Km. 7). Sólo conserva la cimentación, estuvo situada junto al paso superior de la línea en la carretera a Santa Olalla del Cala.
- **Paso superior en la carretera comarcal a Santa Olalla.** (Km. 8,300). Fábrica de hormigón. Estado de abandono, buena conservación. Pequeño puente de 5 metros de altura que aún conserva la barandilla de hierro original de la época.
- **Casilla de los aviones.** (Km. 9,700). Ruinas.

<sup>9</sup> Borrador al margen del libro de obras de José Luis Alfonso Sánchez, el cual copió literalmente parte del discurso de inauguración. Propiedad de D. Otilio Alfonso en Zufre.





- **Paso inferior por la carretera comarcal a Santa Olalla.** (Km. 12,100). Sus escasos restos desaparecieron hace pocos años.
- **Estación de Santa Olalla del Cala.** (Km. 12,600). Estado de ruina y abandono, sólo conserva los muros exteriores. Estuvo dotada de una placa giratoria para las locomotoras y un pequeño depósito. Contó igualmente con un embarcadero para ganado aún en uso por los ganaderos locales.
- **Casilla en el trayecto a Teuler.** (Km. 13,500). En ruina.
- **Embarcadero de mineral en el Coto Teuler.** En ruina.

La locomotora que realizó el servicio de este ramal fue bautizada con el nombre de **Santa Olalla**, aunque también la llamada **Zufre** y otra exclusiva de la red interna del coto complementaban los imprevistos de la línea. Se ignora el destino final de estas máquinas pero probablemente fuesen desguazadas como algunas de las anteriores.<sup>10</sup>

#### Fuentes utilizadas:

- *Archivo Municipal de Zufre.*
- *Archivo de la Sociedad Anónima de Cala.*
- *Entrevistas con vecinos de Zufre y Santa Olalla del Cala.*
- *Visitas a las antiguas instalaciones del ferrocarril y mina.*
- *Documentación y fotografías de Santiago González Flores.*
- *Entrevista con Don Antonio Perejil Delay.*

#### ANEXO DOCUMENTAL

SOCIEDAD ANÓNIMA MINAS DE CALA.  
FERROCARRILES.  
FERROCARRIL DE LAS MINAS DE CALA A SAN JUAN DE  
AZNALFARACHE.  
LÍNEA DE ZUFRE A SANTA OLALLA.  
REPLANTEO.  
MEMORIA.

<sup>10</sup> Testimonio de José Rocha que al ser hijo de uno de los operarios de la vía pasó gran parte de su niñez en la Estación de Zufre.



## Ferrocarril de Zufre a Santa Olalla. Replanteo.

### MEMORIA.

Aprobado por **Real Orden de 28 de Julio de 1.911** el Proyecto presentado por la Sociedad Anónima Minas de Cala, para la construcción de un ferrocarril de servicio particular y uso público, que partiendo de la Estación de Zufre en la línea de Cala a San Juan de Aznalfarache, termina en el pueblo de Santa Olalla (Huelva), se ha procedido al replanteo del mismo, procurando ceñirse en todo lo posible al trazado señalado en el Proyecto, habiendo efectuado muy pequeñas variantes, pues lo accidentado del terreno y lo forzado de las condiciones de establecimiento de la línea hacen muy difícil encontrar soluciones económicas que tiendan a mejorar el proyecto.

Sin embargo, y atendiendo a que la mayor dificultad que para la explotación presentaba el proyecto, estaba constituida por las fuertes pendientes adoptadas, superiores algunas de ellas al dos y medio por ciento, se ha procurado que desaparezca en absoluto todas las que pasaban de esa cifra, habiéndolo conseguido mediante la introducción de algunas curvas que nos han proporcionado un pequeño aumento de desarrollo.

La longitud total de la línea proyectada era de 12.166 metros siendo la del replanteo 12.565,90 metros, o sea un aumento total de 399,90 metros.

El proyecto constaba de:

- 707,10 metros en horizontal.
- 1.200,00 metros en rampa de 0,026.
- 460,00 metros en rampa de 0,02554.
- 9.146,00 metros en rampa de 0,025.
- 652,90 metros en rampa de 0,015.



Y en el replanteo se ha aumentado la horizontal a 713,90 metros habiendo desaparecido las rampas de 0,026 y 0,02554 quedando

- 8.517,70 metros en rampa de 0,025.
- 3.000,00 “ “ “ “ 0,024.
- 140,00 “ “ “ “ 0,0117.
- 194,30 “ “ “ “ 0,00792.

El radio mínimo de las curvas que era de 100 metros en el Proyecto, se ha conservado en el Replanteo.

### **APEADERO DE MARTAJAL.**

Aprovechando la única horizontal existente en el trayecto comprendido entre Zufre y Santa Olalla (Km. 5,858) hemos creído muy conveniente el establecimiento de un apartadero en el que al mismo tiempo se instalaría una toma de agua, para el abastecimiento de las locomotoras, las que dada la gran distancia entre ambos extremos de la línea, y las fuertes pendientes de la misma, se encontrarían, caso de cualquier interrupción, en situación apurada para su aprovechamiento. Además, serviría de apartadero para diferir el material que por averías o cualquier otra causa no pudiera continuar haciendo la totalidad del recorrido.

Estableciendo el cruzamiento en dicho apartadero, aumentaría considerablemente la capacidad de la línea para el tráfico, en los momentos de transporte intenso de minerales a que está llevado este nuevo ferrocarril.

Para obtener una recta de alguna longitud con objeto de establecer el citado apartadero en buenas condiciones, nos proponemos efectuar la variante que se señala tanto en el plano general de replanteo como en el de detalle, haciendo desaparecer una curva de radio 100.

Destinado a vivienda del empleado encargado del apartadero, se construirá un edificio cuyo plano adjuntamos, instalándose el correspondiente aparato telefónico.



## **ESTACIÓN DE ZUFRE.**

Como es natural se aprovecha la actual Estación de Zufre para el empalme, trayendo el punto de enlace de la nueva línea, que en el proyecto se hallaba fuera de agujas, al extremo de la tercera vía actual; solución mucho más ventajosa por la seguridad que da al empalme fuera de la general y por que así la horizontal de arrancada del ramal tiene una mayor longitud, pues se suma a la del proyecto, la de la tercera vía de Zufre y la distancia comprendida entre el punto de empalme proyectado y en el que se lleva a la práctica.

Además proyectamos prolongar la citada vía tercera en forma de vía muerta, con la longitud suficiente para apartar un tren dando mayor desahogo a la estación.

## **ESTACIÓN DE SANTA OLALLA.**

Adjuntamos también plano de la estación de Santa Olalla en el que figuran las tres vías, el edificio y demás instalaciones que se señalaban en el proyecto aprobado.

Dado el carácter terminal de esta estación por lo que respecta al servicio de viajeros, nos proponemos dotarla de una placa giratoria para las locomotoras y un pequeño depósito para que puedan pernoctar las mismas.

Como anexo a esta memoria incluimos estados de rasantes y alineaciones del replanteo, que esperamos han de merecer la aprobación de la Superioridad.

El Ingeniero.  
**Alfonso Escobar.**

**PROCEDENCIA DEL DOCUMENTO: Archivo del autor.**