

**ROMERO MACIAS, E. M. (Dir.) *Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*, Universidad de Huelva, Huelva, 2007, 590 pp.**

El Servicio de Publicaciones de la Universidad de Huelva, con la colaboración de la Asociación de Amigos del Ferrocarril “Cuenca Minera de Río Tinto”, ha publicado en el año 2007 esta obra colectiva dirigida por el profesor Emilio Romero Macías. A pesar del título, en este libro se combina la perspectiva histórica con un análisis en muchos de los capítulos de la situación actual del tren esta provincia. Teniendo presente su brillante pasado y las enormes carencias que presenta en la actualidad esa perspectiva parece ser adecuada y hasta necesaria. En realidad, por su situación geográfica, la política de infraestructuras viarias (y ferroviarias en particular) fue desde finales del siglo XIX materia de especial preocupación para la opinión pública local. Además, la estrecha vinculación entre minería y ferrocarriles desde sus orígenes le confiere a esa cuestión un perfil especial, cuyos contornos contribuye a delimitar este libro, y no pocas contradicciones que han ejercido una acusada influencia en la conformación de la red y, por supuesto, en el desarrollo social y económico de la provincia.

Pero no sólo se debe entender esta cuestión desde un punto de vista exclusivamente local, aspecto que se aborda en algunos de los trabajos incluidos en este libro, sino que debe plantearse desde una perspectiva más amplia. En primer lugar, porque Huelva se va a convertir en “Estación Término” en sentido estricto. De ella van a partir los dos ejes que van a articular la red ferroviaria en el sudoeste andaluz: el eje norte-sur, que a través de la línea Huelva-Zafra debía enlazar con el norte de España; y la conexión con Sevilla-Madrid. En segundo lugar, por el interés “internacional” que suscitaba (y sigue suscitando), la llegada del tren a Huelva. La conexión con la red portuguesa fue una opción no sólo planteada por algunos de los proyectos presentados (sobre todo el Huelva-Ayamonte), sino que hubo iniciativas muy serias de agentes sociales e instituciones del país vecino para enlazar ambas redes nacionales y crear un corredor ferroviario Huelva-Faro-Lisboa.

El libro se divide en tres capítulos que son precedidos de un apartado introductorio sobre la historia del ferrocarril firmada por E. M. Romero, J. M. Pérez, J. Ramírez, I. Carrasco y R. Garrido. En el siguiente artículo, J. M. Jurado, estudia la evolución de la red ferroviaria en Andalucía desde el pasado hasta la actualidad. Después de extenderse sobre los orígenes históricos del sector y sobre el marco legal, se detiene en el análisis de la política ferroviaria actual. Y destaca las contradicciones derivadas de las actuaciones del legislador fomentando la rentabilidad económica en perjuicio de la red secundaria

(desarrollo de las redes metropolitanas y las líneas de alta velocidad, Ley del Sector Ferroviario, etc) y determinadas iniciativas comunitarias que destacan las ventajas sociales y medioambientales del sector. Contradicciones que en Huelva llevan a situaciones paradójicas: en un futuro próximo pueden convivir trenes que en determinados tramos del trayecto Huelva-Zafra apenas alcanzan los 30 Km/h, con los 300 Km/h de la línea del AVE Sevilla-Huelva.

En el primer capítulo se incluyen cuatro trabajos sobre las denominadas “Líneas de Servicio General” que van a constituir, según se adelantaba, los ejes fundamentales de la red ferroviaria local. En el primero de ellos, M. A. Peña estudia la relación de Guillermo Sundheim con el ferrocarril. Es un artículo denso sobre una figura clave, y muy desconocida a pesar de su importancia, en la modernización económica de la provincia. Sundheim supo, como nadie, aprovechar las oportunidades de negocio que ofrecían los dos sectores más atractivos: la minería y el ferrocarril. Protagonista del desembarco de la Rio-Tinto Company en Huelva, entendió enseguida la importancia del tendido ferroviario como motor de desarrollo y, de hecho, participó inicialmente, confundiendo los intereses particulares con los de la empresa para la que trabajaba, en el proyecto Riotinto-Huelva. Pero, sobre todo, su intervención fue clave en la construcción de las dos grandes líneas en torno a las que se organizó la red provincial: Huelva-Sevilla y Huelva-Zafra. Un destacado representante, como señala M. A. Peña, de esa élite empresarial europea que acude a Huelva atraída por sus riquezas naturales. Pero también es un claro exponente de los riesgos de este negocio, en especial los derivados de un marco institucional poco propicio.

Los dos siguientes artículos están dedicados a estos dos grandes proyectos ferroviarios. Desde un punto de vista histórico, M. Ramírez realiza una detallada descripción del complicado proceso de concesión de la línea Huelva-Sevilla, que enfrentara inicialmente a Sundheim con C. Lamiable, dos empresarios que también habían optado anteriormente por el proyecto Riotinto-Huelva. El empresario alemán conseguirá finalmente la concesión, si bien terminará por ceder la gestión de la línea a una de las grandes compañías del momento, Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA). J. M. Jurado, en cambio, insiste en los problemas que hoy tiene la línea Zafra-Huelva, cuyo lamentable estado actual está relacionado con la falta de inversiones desde que en 1984 fuera calificada como “altamente deficitaria”.

Cierra este capítulo un interesante trabajo sobre el ferrocarril Huelva-Ayamonte cuyo autor es M. J. Muriel. Un proyecto ambicioso que pretendía hacer de Huelva no sólo el puerto de salida de los productos de la costa occidental de la provincia (sobre todo pescados) sino también del Algarbe portugués, conectando a su vez la red ferroviaria española con Lisboa.

El segundo capítulo de este libro describe otras líneas ferroviarias cuyo origen está relacionado con actividades mineras o industriales (“Las líneas mineras e industriales”). J. M. Pérez procede a evaluar el abrumador peso del capital internacional en la construcción y gestión de los ferrocarriles mineros de la provincia. Ese es el caso de los primeros y más conocidos ferrocarriles, promovidos por grandes compañías británicas, como los de Riotinto (J. M. López), Tharsis (F. Sánchez) o Buitrón (J. Ramírez), que se ponen en funcionamiento respectivamente en 1875, 1871 y 1868. El capital internacional, inglés y

francés fundamentalmente, también es el responsable del tendido de otras líneas secundarias como el ferrocarril minero del Guadiana (I. Carrasco), el de Peña de Hierro-Castillo de las Guardas (J. M. Pérez) o los ramales que se conectan al ferrocarril Huelva-Zafra (E. M. Romero-J. R. Manzano-F. Membrillo). Excepcionalmente uno de estos últimos, La Joya-Tamujoso, fue construido con capital local, la firma onubense Hijos de Vazquez López S. R. C. En efecto, la participación del empresariado nacional es muy reducida, aunque no inexistente. Son capitalistas españoles los que invierten en dos interesantes proyectos ferroviarios cuyo itinerario termina no en Huelva, sino en el Guadalquivir: empresarios vascos en el ferrocarril de minas de Cala (R. Garrido) y gaditanos en el caso de las minas de Aznalcóllar (A. Perejil). En determinados tramos, y para salvar fuertes desniveles, las líneas férreas fueron sustituidas por los denominados cables aéreos en la cuenca onubense, estudiados por I. Carrasco.

Por último, también se tendieron algunos ferrocarriles secundarios no relacionados directamente con el sector minero. Surgieron en los años veinte y fueron ferrocarriles de vía estrecha y de corta existencia. Se trata del ferrocarril del Condado, dedicado preferentemente al tráfico de vinos (M. Ramírez), y del ferrocarril industrial del Condado de Niebla, construido para el transporte de madera (J. Ramírez).

El extraordinario desarrollo del ferrocarril, ligado al auge minero, tuvo su lógica correspondencia en la expansión del negocio portuario. El tercer capítulo (“Los ferrocarriles y el Puerto de Huelva”) aborda esta cuestión. Como explica A. Mojarro en su trabajo, el tráfico de minerales va a convertir unas modestas instalaciones pesqueras en uno de los puertos más importantes de España en la actualidad. Las grandes compañías, que poseían sus propias redes ferroviarias, no van a escatimar medios materiales y humanos a la hora de construir los ramales de acceso y los embarcaderos. Por eso, tal como señalan J. A. de Paz y J. J. de Paz para el caso del muelle de Tharsis, y M. González y C. González para el de Riotinto, se trata de obras que estaban a la vanguardia de la ingeniería de la época cuando se construyeron y que hoy, después de una etapa de abandono posterior al declive de la mina, están catalogados como Bienes de Interés Cultural. Para terminar este capítulo, A. Mojarro hace referencia a una pequeña línea inicialmente dedicada al acarreo de material. A partir de 1945, sin embargo, se va a convertir en un medio de transporte de recreo dedicado a llevar pasajeros desde el Puerto a la denominada “playa de Huelva”, en la Punta del Sebo.

El cuarto y último capítulo se titula “Actuaciones sobre el patrimonio ferroviario”. M. Carrizo y I. Carrasco repasan las actividades que la “Asociación de Amigos del Ferrocarril, Cuenca Minera de Riotinto” ha llevado a cabo desde su fundación en 1993. J. M. Pérez, E. M. Romero y I. Carrasco insisten en la necesidad de recuperar y conservar el patrimonio minero, destacando especialmente la labor realizada por la Fundación Riotinto en este terreno. Y finalmente este capítulo, y el libro, se cierran con una colección de fotografías antiguas y actuales de J. R. Manzano: un ejemplo de recuperación del importante patrimonio, en este caso fotográfico, de la cuenca.

Este libro surge en el contexto de un amplio movimiento social en Europa que reivindica la recuperación de un sector que ofrece indudables ventajas en la actualidad. Y que busca en el pasado algunas de las claves que apoyen este tipo de argumentaciones. Como no podía ser de otra manera en este tipo de libros colectivos, se nota un cierto desequilibrio entre los artículos (y entre las partes) y se echan en falta algunos trabajos que

hubieran ayudado a dar coherencia al conjunto: hubiera mejorado con algún trabajo de especialistas nacionales que aborden este tema desde un ámbito espacial más amplio, y un apartado de conclusiones que sintetizara algunas de las interesantes y diversas cuestiones que plantea un trabajo colectivo. No obstante, en el contexto local es sin duda una obra meritoria y necesaria que va a convertirse en un trabajo de referencia para cualquier estudioso del sector, especialmente para los historiadores.

JUAN DIEGO PÉREZ CEBADA