

XIII. LA CRISIS PERMANENTE DEL SISTEMA FERROVIARIO EN HUELVA¹

José Manuel Jurado Almonte

1. OBJETIVOS E INTRODUCCION.

1.1. Después de realizar un trabajo de investigación durante 1.988-1.989 para el entonces Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes sobre el tema monográfico la “Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva”², nos sentimos obligados a realizar una actualización del mismo, extensible también al segundo eje ferroviario onubense: la línea Huelva-Sevilla. Queremos aportar nuestros conocimientos y de paso contribuir en el persistente y problemático debate sobre la viabilidad económica y social del sistema ferroviario onubense, y muy especialmente de la primera línea férrea, por lo que, desde fechas recientes, se ha especulado su desaparición, frente a la oposición de los pueblos afectados y de distintos grupos asociativos y políticos.

Por tanto, como **objetivos principales** de este estudio estarían la realización de un diagnóstico de la estructura y condiciones actuales de este sistema ferroviario para, posteriormente, determinar, en la medida que nos cabe, las propuestas y alternativas a desarrollar para un mejor funcionamiento del mismo, evaluando grosso modo su rentabilidad económica, social y territorial.

Ciertamente, el futuro de ambas líneas no está asegurado; inmersa en graves problemas estructurales que impiden una mayor viabilidad económica y social.

¹ El presente trabajo se convierte en una actualización, extensible ahora a todo el marco onubense, de un estudio de investigación que con el título “Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva” fue becado en 1.988 por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y en el cual intervino además como autora CANDELA MIRABENT MARTIN.

² Fruto de este estudio inédito se elaboró una ponencia que finalmente fue aprobada y presentada en las actas del II Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (págs nº 1.219-1.235), celebrado en Valencia entre los días 25-28 de junio de 1.991.

De alguna manera, es nuestra intención contribuir y hacer una llamada de atención no sólo para que estas líneas permanezcan sino para instar a la Administración (RENFE y MOPT) de que son necesarias y urgentes las inversiones para fortalecer los servicios ferroviarios y no siempre recurrir a los recortes presupuestarios.

1.2. Partiendo de estos objetivos, el **contenido** de este estudio se ha estructurado en los siguientes apartados:

a) Origen, encuadre geográfico, accesibilidad y transporte público por carretera y ferrocarril.

b) Características de la Red ferroviaria onubense en cuanto a factores estructurales y nivel de servicios: estructura vial, velocidades y personal.

c) Análisis de la oferta de transporte: tráfico de mercancías y viajeros generados por el ferrocarril.

d) Problemática reciente del sistema ferroviario onubense

e) Balance económico y social de ambas líneas férreas.

f) Propuestas de actuación, donde se incide en las mejoras de infraestructuras, equipamientos, calidad de servicios y potenciación de tráfico de viajeros y mercancías.

1.3. El rico y denso sistema ferroviario onubense ya no es el mismo de décadas pasadas. De una densa red de líneas de vía estrecha que comunicaban los principales centros mineros con el puerto de Huelva, sólo queda abierta la **línea Tharsis-Corrales**, aunque en estos momentos no presenta tráficos de mineral. Y de las tres líneas de vía ancha, que tenían su centro en la capital onubense, ya se ha perdido una y las dos restantes parecen estar en peligro de desaparecer.

La **línea Huelva-Ayamonte** fue cerrada en 1.987 y ya se ha procedido al desmantelamiento del carril. Además, se ha perdido una oportunidad histórica de comunicar por vía férrea Andalucía con Portugal al no contar con línea férrea el recientemente inaugurado Puente Internacional sobre el Guadiana³.

³ Todavía en 1.992, diferentes grupos sindicales (UGT) y algún grupo político (PA), solicitaban la reapertura y electrificación de la línea Ayamonte-Huelva. De igual forma, el consejero andaluz de Obras Públicas en diciembre de 1.992 justificaba la no desmantelación de esta línea "porque el pasillo entre Portugal y Ayamonte debe mantenerse y porque los sectores económicos de la provincia de Huelva y el Algarve habían mostrado su interés para que se proceda a la reapertura de la línea". La realidad era que desde meses antes ya se había procedido a su desmantelamiento total en buena parte de su recorrido.

La **línea Zafra-Huelva** se halla ancestralmente en un preocupante estado de abandono, siendo su servicio de viajeros poco deseado debido sobre todo a las bajas velocidades y las numerosas irregularidades en el trayecto. Y ello, a pesar que sostiene un importante tráfico de mercancías que genera notables beneficios y a la mayor aceptación de los usuarios, en condiciones más óptimas, del tren frente a la carretera.

Y en cuanto a la **línea Huelva-Sevilla**, sufre recientemente la competencia de la autovía del 92. Pero ello no es razón para que RENFE dé por perdida la batalla de la competitividad. Al contrario, debe intentar mejorar los servicios de este recorrido y no recurrir sólo a los recortes.

Es criticada la Dirección de RENFE, desde diferentes grupos asociativos y político-sindicales, de propiciar el abandono definitivo de los usuarios del tren y ello mediante una política de gestión que auspicia los recortes frente a las inversiones y recurriendo a la supresión de paradas, los horarios lógicos y anticomerciales, la notable baja velocidad, además de otras muchas irregularidades. Con ello, sin duda, bajarán los niveles de uso y aprovechamiento, y no sólo del tráfico de viajeros sino también del comercial; por lo que se cierne la idea, sigilosamente guardada, de la total desaparición del tren en Huelva.

2. ORIGEN, ENCUADRE GEOGRAFICO, ACCESIBILIDAD Y COMPETENCIA CARRETERA-FERROCARRIL.

2.1. El origen de la **línea Zafra-Huelva** se remonta a fines del pasado siglo (1881-1887) y su instalación viene directamente influenciada por la explotación de los recursos mineros y ganaderos y también como proyección de un gran eje territorial norte-sur que uniera la capital onubense con las costas cantábricas. Se constituiría, así, en el extremo sur de la llamada Ruta de La Plata. El tráfico de mercancías representó el motivo principal para su construcción; prueba de ello es su propio trazado que se aleja de las poblaciones para acercarse a los núcleos de explotación (minas). También, gracias a este tráfico, se ha permitido su apertura hasta la actualidad.

En 1.984 fue catalogada como altamente deficitaria, por lo que se especuló su cierre frente a la oposición general de los municipios afectados, empresas y colectivos sociales interesados. Finalmente, permanece abierta hasta la fecha, aunque, insistimos, su futuro es incierto, con gravísimos y olvidados problemas estructurales.

En cuanto, a la **línea Huelva-Sevilla** fué construída entre 1.876 y 1.880 por parte de la Compañía privada MZA. Se trataba de unir el sur onubense (Costa y Condado) con Sevilla y el resto del país. Al contrario que la anterior, su objetivo principal para su construcción fue el tráfico de viajeros. Ambas líneas son de competencia directa de RENFE desde 1.941 cuando se produjo su nacionalización.

2.2. En cuanto al **encuadre geográfico**, la línea **Zafra-Huelva**, con 180 Kms de longitud, se constituye en eje complementario de comunicación y articulación territorial entre las comarcas del Andévalo y la Sierra de Huelva con la capital-puerto marítimo y zonas turísticas costeras, a lo que se suma las relaciones que se establecen entre Huelva y Extremadura (Mapa nº 1). Posibilita a poblaciones tradicionalmente marginales y alejadas de los principales centros funcionales del sur provincial una comunicación alternativa a la carretera para dar salida a sus productos y para la adquisición de bienes y servicios.

Este **territorio** se caracteriza por una topografía accidentada, que descende en altura hacia el sur y que condicionará, en gran medida, el trazado de la red. A su vez, encontramos un fuerte desequilibrio demográfico, económico y funcional entre los municipios de la Sierra-Andévalo, de menor desarrollo y suministradora de materias primas (recursos forestales y mineros) y los del litoral y área periurbana de la capital, con economías más diversificadas (industrias, comercios y funciones públicas en la capital, y agricultura de regadío, pesca, turismo y construcción en el resto de los núcleos) y una población en aumento.

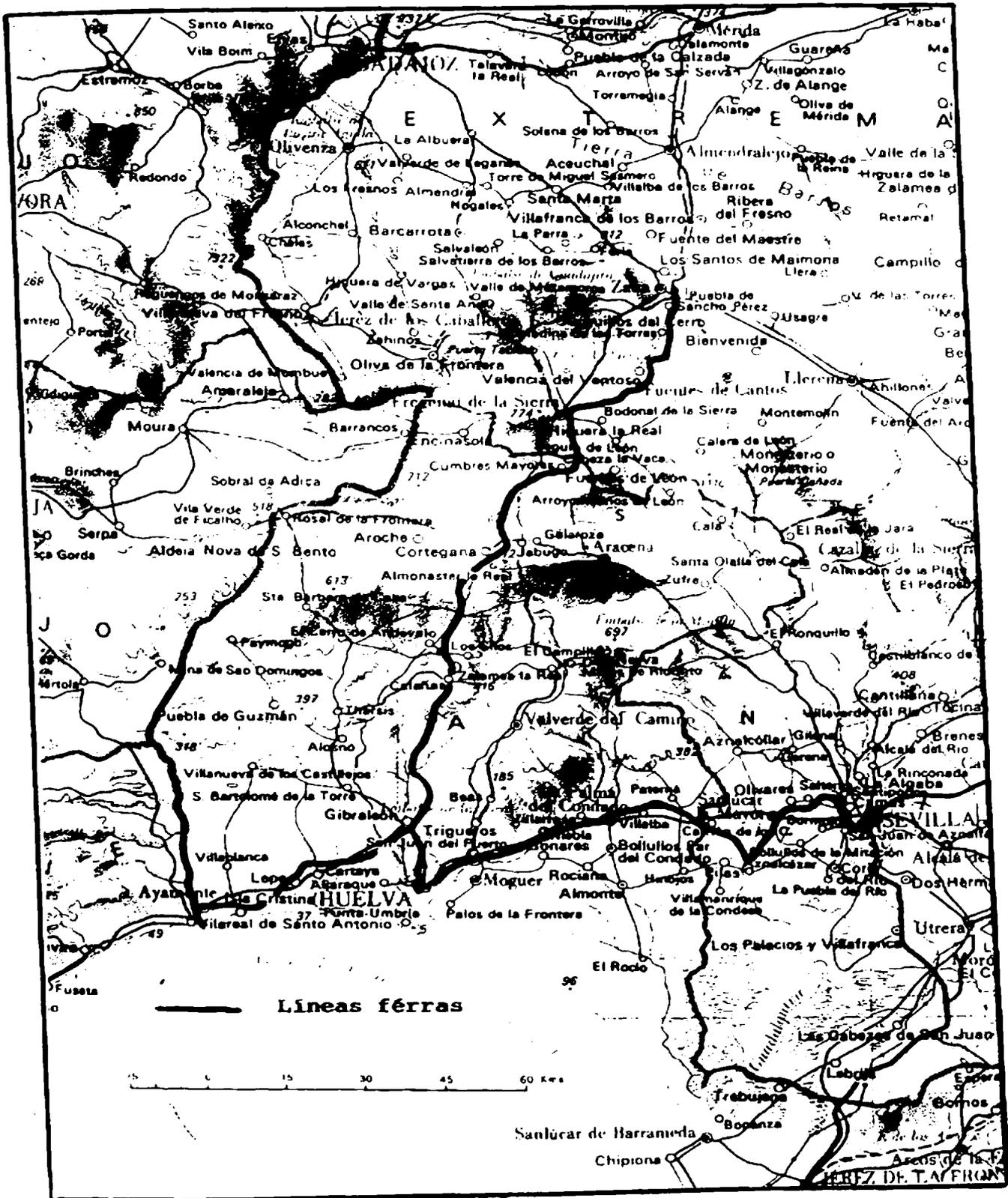
La línea férrea **Huelva-Sevilla**, de 109 kms de longitud (Mapa nº 1), permitió de siempre la conexión de la capital onubense con Sevilla, lo que significaba su enlace con el resto del sistema ferroviario de España. Se inicia en el importante y estratégico puerto de Huelva y recorre territorios del Condado, adentrándose en el Aljarafe sevillano.

Precisamente, uno de los actuales defectos de esta línea se sitúa en el paso hacia esta segunda comarca topográficamente algo más elevada, que se solventó su trazado alargando el recorrido en dirección sur para suavizar la pendiente. Así, entre Carrión y Sanlúcar la Mayor, que en línea recta se sitúa a escasos kilómetros, se cuenta con un rodeo hacia Pilas-Aznalcázar que incrementa el recorrido en unos 15 kilómetros, y precisamente los de menor velocidad. De esta manera, y desde fechas muy recientes, a esta línea se le hace difícil competir con la nueva autovía A-49, cuyo transporte público, entre las dos capitales, ahorra al usuario ahorra al usuario aproximadamente 30 minutos. De alguna manera, los problemas de esta línea proceden de esta reciente situación, por cuanto su infraestructura viaria es muy aceptable. La solución de estos problemas pasan, de forma conjunta, por la supresión del mencionado rodeo, el aumento de la velocidad media o la incorporación de la línea al ancho europeo (AVE).

2.3. El **corredor septentrional** presenta **índices de accesibilidad** bajos por las dificultades orográficas, situación periférica y dotaciones infraestructurales en malas condiciones, no sólo para el ferrocarril sino también para la red de carreteras (Cuadro nº 1). A pesar del mayor tiempo en las paradas en las estaciones férreas, el índice de accesibilidad por ferrocarril es muy similar a los

MAPA Nº I.

ENCUADRE TERRITORIAL DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBENSE



obtenidos por la carretera para los núcleos serranos del Cerro de Andévalo, Cortegana, Almonaster y Jabugo, y en sentido contrario, la carretera supera al ferrocarril en los núcleos más cercanos de la capital (Gibraleón y Calañas).

Globalmente, ambos tipos de transporte público presentan índices muy bajos de accesibilidad al verse ésta dificultada por la accidentada orografía, situación periférica y pésimas dotaciones infraestructurales.

Para el **corredor Huelva-Sevilla**, los municipios del Condado onubense presentan índices de rodeo por carretera superiores al ferrocarril, que incidirá, a su vez, en bajos índices de accesibilidad, inferiores en casi todos ellos al 40 por ciento. Por contra, respecto al ferrocarril, la accesibilidad siempre se sitúa por encima del 60 por ciento. Sólo nos encontramos con la salvedad de la comunicación entre la capital onubense y Sevilla, las dos estaciones con mayor tráfico, por cuanto si se toma la nueva conexión por la autovía A-49 (más usada que la N-431), los registros de rodeo y accesibilidad favorecen a la carretera respecto al ferrocarril.

CUADRO Nº I. INDICE DE ACCESIBILIDAD Y RODEO POR CARRETERA Y FERROCARRIL (1)

MUNICIPIOS	DISTANCIA IDEAL (Kms) (2)	TIEMPO MINIMO IDEAL (3)	DISTANCIA REAL (Kms)		TIEMPO MINIMO REAL		INDICE RODEO (%)		INDICE DE ACCESIBILIDAD %	
			Carr	Ferr	Carr	Ferr	Carr	Ferr	Carr	Ferr
GIBRALEON	13	8	14	18	10	18	92,8	72,2	80,0	44,4
CALAÑAS	45	27	62	54	56	63	80,3	83,3	48,2	42,8
CERRO AND.	52	31	76	62	76	76	68,4	83,8	40,8	40,7
ALMONASTER	69	41	106	90	117	121	65,0	76,6	35,0	33,8
CORTEGANA	73	44	123	90	125	136	59,3	81,1	35,2	32,3
JABUGO	75	44	110	97	120	136	68,1	77,3	37,5	32,3
LA NAVA	80	48	115	106	125	148	69,5	75,4	38,4	32,4
CUMBRES M.	96	58	140	121	132	172	68,5	79,3	43,9	33,7
S. JUAN DEL P.	10,5	6,5	12	13	21	10	87,5	80,7	30,9	65,0
NIEBLA	26	16	28	28	40	22	92,8	92,8	40,0	72,7
VILLARRASA	33	20	36	36	60	28	91,6	91,6	33,3	71,4
PALMA DEL C.	37	23	42	40	70	32	88,1	92,5	32,8	71,8
ESCACENA	52	32	54	57	90	45	96,3	91,2	35,5	59,2
SEVILLA (4)	84	51	90	109	60	95	93,3	77,0	85,0	53,6

(1) El índice de accesibilidad y rodeo está medido en relación a la capital onubense. Índice de rodeo= distancia ideal/distancia real x 100. Índice de accesibilidad= tiempo ficticio/tiempo real x 100.

(2) La distancia ideal se toma en línea recta entre dos puntos y se mide en kms.

(3) Se toma como velocidad ideal los 100 kms/hora. El tiempo es medido en minutos.

(4) Para Sevilla se ha tomado la reciente conexión de la A-49; en el caso de tomar la N-431, los índices de rodeo (70%) y accesibilidad (42,5%) serían menores, incluso inferiores al ferrocarril.

FUENTE: Elaboración propia. Esta accesibilidad viene condicionada también por el factor **frecuencia de transporte público**

2.4. La accesibilidad de un núcleo también está condicionada por otro factor como es la frecuencia del transporte público.

En un primer análisis del **transporte público por carretera** (Cuadro nº II), las poblaciones vinculadas a la línea **Zafra-Huelva**, salvando la excepción de Gibralfaró dada su clara cercanía a la capital, reciben un servicio público por carretera muy escaso que no supera, en su mayoría, un único enlace con la capital (Almonaster, Jabugo, Cortegana, La Nava) o, incluso, ninguno para poblaciones importantes como Calañas, El Cerro de Andévalo, Cortegana o Cumbres Mayores. De esta manera, este transporte es totalmente deficitario en determinados núcleos del centro y norte del espacio provincial, ya que no cubre toda la demanda existente; suplida ésta, en buena parte, por el ferrocarril⁴. Por otra parte, este escaso tráfico público por carretera se reduce casi en su totalidad los sábados y festivos, por lo que la incomunicación con Huelva es total en la mayoría de la Sierra y zona central del Andévalo⁵.

La situación se modifica en cuanto al **recorrido por la N-431** y que comunica Huelva con la capital sevillana a través de los municipios del Condado, por cuanto el número de enlaces por carretera con la capital onubense se incrementa,

⁴ Aunque no se ha podido obtener estadísticas de viajeros en servicios públicos por carretera, desagregados a nivel municipal, sino por la línea de recorrido en su totalidad; se ha recavado según las fuentes que los servicios Aroche-Huelva, Encinasola-Huelva y El Cerro de Andévalo-Huelva, son pocos rentables económicamente para la empresa concesionaria (DAMAS, S.A.), manteniéndose por las obligaciones de carácter social contraídas por ésta con la Administración Autónoma. Entre las causas aducidas de la baja rentabilidad se encuentran la utilización del ferrocarril por parte de usuarios de los núcleos de Almonaster, Jabugo-El Repilado, El Cerro y Calañas. Así mismo se han realizado intentos para captar tráficos por carretera en el municipio de Cumbres Mayores que no han dado los resultados esperados por la competencia del ferrocarril; que en posteriores encuestas directas se explicaba por la mayor comodidad y seguridad del ferrocarril, a pesar que los tiempos de recorridos son algo mayores.

⁵ Se constata un importante uso por los habitantes de estas localidades de los taxix (legales e ilegales) en sus desplazamientos hacia la capital, justificado por las carencias del transporte por ferrocarril y la inexistencia del tráfico por carretera.

aunque decrece hacia los municipios más orientales. Se trata de municipios que tradicionalmente han estado muy bien comunicados tanto por carretera como ferrocarril.

CUADRO Nº II. FRECUENCIA DE RECORRIDOS POR TRANSPORTE PUBLICO POR CARRETERA, 1.993.

ANDEVALO Y LA SIERRA CON HUELVA CAPITAL

NUCLEOS	Nº DE ENLACES (1)		
	Laborables	Sábados	Festivos
Gibraleón	24	12	7
Calañas	No hay servicio directo (2)		
El Cerro de Andévalo	No hay servicio directo (2)		
Almonaster	1	-	-
Jabugo	1	-	-
Cortegana	1	-	-
Galaroza	1	-	-
La Nava	1	-	-
Cumbres Mayores	No hay servicio (3)		

SEVILLA Y CONDADO CON HUELVA CAPITAL (N-431)

San Juan del Puerto	21	15	11
Niebla	10	7	7
Villarrasa	10	7	7
La Palma del Condado	10	7	7
Escacena	2	1	-
Sevilla (4)	13	11	10

(1) Enlaces de ida y vuelta directos con Huelva capital.

(2) Existe la posibilidad de realizar un transbordo en Valverde del Camino.

(3) No hay servicios justificados por DAMAS, S.A., por encontrarse la carretera en obras; aunque en años anteriores tampoco existían.

(4) Se refiere a la conexión Huelva-Sevilla de forma directa a través de la A-49.

FUENTE: DAMAS S.A y Elaboración propia.

3. CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBENSE.

3.1. La difícil orografía del norte de la provincia de Huelva repercute directamente en el **trazado** de la **línea Zafra-Huelva** (Gráfico nº I), caracterizado por multitud de curvas, rampas y pendientes que llegan a alcanzar el 20%, influyendo en la limitación de la velocidad. Para superar estas dificultades fue necesario en su tiempo la construcción de un total de 18 túneles, que en su mayoría superan los 200 metros, destacando el de Almonaster (1.300 metros) y numerosos viaductos⁶.

Si bien, la **línea Huelva-Sevilla** tiene un recorrido por parajes llanos, el mencionado rodeo existente entre Carrión de los Céspedes y Sanlúcar la Mayor para solventar el único obstáculo topográfico, va a repercutir muy negativamente en los momentos actuales, dada la competencia a la que ha sido objeto esta línea con la carretera.

3.2. Así mismo, el **armamento de las vías** (Cuadro nº III) de la línea **Zafra-Huelva** es muy deficiente en la mayor parte del recorrido. Las mejoras se basan en la sustitución del carril de 45 kg/metro y traviesa de madera por carril de 54 kg/metro soldado sobre traviesas de hormigón monobloque y balasto bateable.

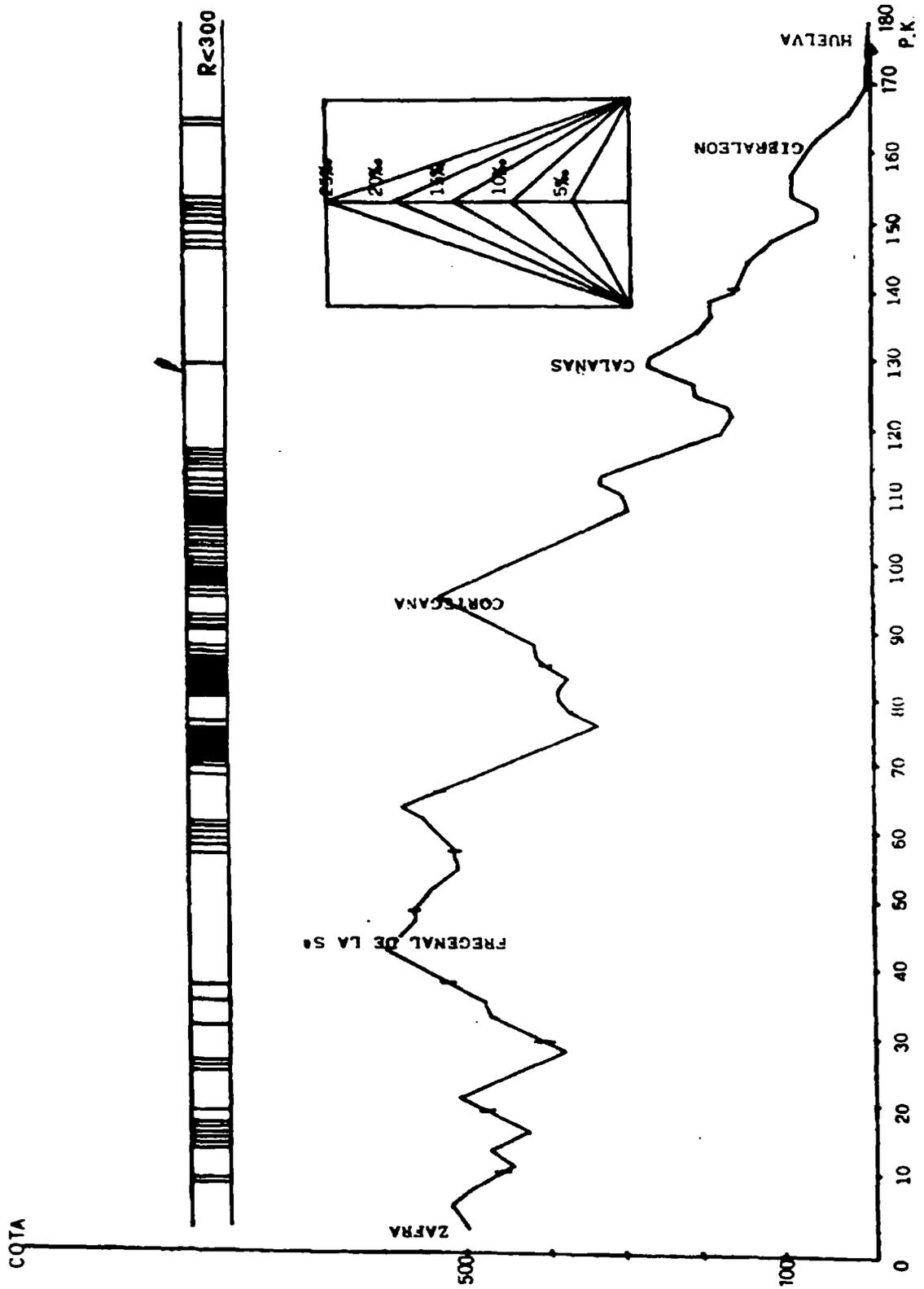
Son de urgente renovación, dado su lamentable estado, los tramos comprendidos entre Zafra y Fregenal de la Sierra, desde el P.K. 89,000 al 129,400 (Almonaster-Calañas) y desde el 147,400 al 178 (El Cobujón-Peguerillas). Otros problemas técnicos a solventar, también más acusados en estos tramos, son la falta de mantenimiento y drenaje de las trincheras, túneles, desprendimientos de rocas y tierras y carril, con frecuentes descarrilamientos. Situación similar se registra en los túneles con carriles semienterrados por la descomposición en arcilla del balasto calizo, actualmente en desuso, reemplazado por el balasto silicio. En general, los problemas del carril se plantean por el desgaste del raíl, traviesas de maderas deterioradas y contaminación del balasto.

Por su parte, la **línea Huelva-Sevilla** se halla en su totalidad con carril de 54 kg. y traviesas bloque y soldado. Además, se encuentra electrificada con corriente continua a 3.300 voltios. Existen subestaciones de alimentación en Huévar, Villaba del Alcor, Niebla y Huelva (mercancías). Por tanto, el estado de la estructura vial es aceptable, no necesitando urgentes inversiones.

⁶ Hasta un total de 19 viaductos metálicos fueron sustituidos por otros de hormigón entre 1.954-56 dentro de un programa de mejoras.

GRAFICO Nº I

TRAZADO



CUADRO Nº III. ARMAMENTOS DE LAS VIAS EN LA LINEA ZAFRA-HUELVA.

<u>Zafra-Huelva</u>	<u>Tipo de carril</u>	<u>Traviesa</u>	<u>Ultima renovación</u>
P.K. 0,000 al km. 46,646	45	Madera	1955 y 1.978
P.K. 46,646 al km. 47,369	54 (s)	bibloque	1983
P.K. 47,369 al km. 61,315	54 (s)	bibloque	De 1.977 a 1.979
P.K. 61,315 al km. 62,615	54 (s)	monobloque	Mayo-junio de 1.992
P.K. 62,615 al km. 73,950	54 (s)	bibloque	Julio 1977 a diciembre 1979
P.K. 73,950 al km. 76,147	54 (s)	bibloque	Diciembre 1990 a Mayo 1991
P.K. 76,147 al km. 77,155	54 (s)	bibloque	Marzo de 1990
P.K. 77,155 al km. 78,000	54 (s)	bibloque	Diciembre 1.990-Mayo 1991
P.K. 78,000 al km. 84,500	54 (s)	monobloque	1989
P.K. 84,500 al km. 89,000	54 (s)	monobloque	Diciembre 1.990-Mayo 1.991
P.K. 89,000 al km. 93,945	45	madera	1972
P.K. 93,945 al km. 96,400	54	madera	Febrero-abril 1976
P.K. 96,400 al km.112,000	45	madera	Mayo-Junio 1993
P.K.112,000 al km.124,100	45	madera/hormigón	Junio-Agosto 1993
P.K.124,100 al km.130,057	54 (s)	bibloque	1984
P.K.130,057 al km.147,900	54 (s)	monobloque	1987
P.K.147,900 al km.148,868	54 (s)	bibloque	Enero-marzo 1992
P.K.148,868 al km.183,000	45	madera	1961 y 1971

(s): Carril soldado

FUENTE: RENFE, 1.993.

3.3. Es significativo que las **velocidades máximas** (Cuadro nº IV) diseñadas por RENFE, desde la Dirección General en Madrid, no coincidan con las reales alcanzadas, que se rigen por los dictados de la Jefatura de Mantenimiento e Infraestructura, dado que los primeros apenas tienen en cuenta el estado real de la estructura vial.

La baja velocidad media de la **línea Zafra-Huelva** se convierte en uno de los graves inconvenientes de la misma, ya que en el tráfico de viajeros no llega a la **velocidad media** (Cuadro nº VI) de 50 Kms/hora; en concreto, son 46,2 kms/h., lo que influye en una menor aceptación potencial del usuario. Por otra parte, para el tráfico de mercancías (Cuadro nº V) estas velocidades máximas y medias se reducen mucho más. Hay que insistir que esta circunstancia y otras muchas irregularidades en los viajes (atrasos) es producto del mal estado de las vías en determinados tramos que obliga a tomar muchas precauciones, y muy especialmente, bajar la velocidad máxima. Es grave y casi increíble que aún hoy, existan recorridos con velocidades máximas de hasta 20 kms/hora, y no es culpa del material rodante, cuyas condiciones están muy por encima del estado de la vía.

En cuanto a la **línea Huelva-Sevilla**, su estado en general es aceptable, con velocidades máximas entre 90 y 120 kms/hora. Pero dado su mayor recorrido (119 kms) frente a la carretera (92 kms), el tiempo del mismo (1 hora y 35 minutos) se incrementa con creces frente a la segunda (1 hora). No obstante, para el tráfico de viajeros la velocidad media de esta línea sigue siendo muy baja y poco competitiva, apenas 53 kms/hora. Por tanto, es necesario aumentar las velocidades máximas en determinados tramos y mejorar los pasos a nivel.

**CUADRO Nº IV.
VELOCIDADES MAXIMAS PARA EL TRAFICO DE VIAJEROS.
LINEA FERREA ZAFRA-HUELVA**

P.K.	ESTACIONES	VELOCIDAD MAXIMA (1)	VELOCIDAD MAXIMA (2)
47,0	FREGENAL	-	-
55,8	C.E.D.E.R (4)	75	40
63,0	Cumbres Mayores	75	75
76,4	C.E.D.E.R.	70	70
78,5	La Nava	75	75
87,4	El Repilado	50	40-50
94,1	Almonaster-Corteg.	55	40-50
101,8	Gil Márquez	55	40
108,3	C.E.D.E.R.	55	40
112,2	Valdelamusa	55	50
120,8	Tamujoso	75	50
122,5	Cerro de Andévalo	85	50
129,8	Calañas	85	50
138,5	Los Milanos	100	70-80
143,6	KM. 143,6	120	70-80
147,6	El Cobujón	90	70-80
152,2	C.E.D.E.R.	75	70-80
154,4	Belmonte	75	70-80
159,3	C.E.D.E.R.	80	70-80
166,4	Gibraleón	110	80-100
170,7	Peguerillas	120	100-120
180,7	Huelva-mercancías	100	100
183,0	HUELVA-término	-	-
TIEMPO DE RECORRIDO:		2h. 50'	3h. 30'

LINEA FERREA SEVILLA-HUELVA (4)

P.K.	ESTACIONES	VELOCIDAD MAXIMA (3)
2,000 al km. 28,500	Villanueva del Ariscal	120
28,500 al km. 45,000	Aznalcázar-Pilas	100
45,000 al km. 50,000	Huévar	80
50,000 al km. 55,000	Carrión de los C.	120
55,000 al km. 61,000	Escacena	120
61,000 al km. 78,000	Palma del Condado	120
78,000 al km. 81,000	Villarrasa	120
81,000 al km. 88,000	Niebla	120
88,000 al km. 90,000	Puerta del Rey	95
90,000 al km. 92,000	Las Mallas	100
92,000 al km. 106,000	S. Juan del Pto.	120
106,000 al km. 115,000	Huelva (Mercancías)	95
115,000 al km. 119,000	HUELVA (Término)	-

TIEMPO DE RECORRIDO: 1 h. y 35'

(1) Velocidades máximas ofrecidas por la Dirección General de Renfe (Madrid, mayo de 1.989)

(2) Velocidades máximas ofrecidas por la Gerencia operativa de Huelva (en vigor desde el 1 de junio de 1.989)

(3) Las velocidades reales de la línea férrea Huelva-Sevilla difieren en escasos minutos a la que se presenta de forma oficial, por lo que no es de tanta consideración como en la línea Zafra-Huelva.

(4) C.E.D.E.R.: Cambio de Rasante

FUENTE: RENFE y elaboración propia

CUADRO Nº V.

VELOCIDADES MAXIMAS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS

LINEA FERREA ZAFRA-HUELVA

P.K.	TRAMOS FERREOS	VELOCIDAD MAXIMA
0,000 al km. 89,015	ZAFRA - El Repilado	40
89,015 al km. 105,300	El Repilado-Gil Márquez	40-50
105,300 al km. 108,300	Gil Márquez-Valdelamusa	40
108,300 al km. 122,200	Valdelamusa-El Tamujoso	40-50
122,200 al km. 123,000	El Tamujoso	40
123,200 al km. 157,500	El Tamujoso-Belmonte	40-50
157,500 al km. 159,000	Belmonte	30-40
159,000 al km. 166,860	Belmonte-Gibraleón	30-40
166,860 al km. 175,600	Gibraleón-Peguerillas	60
175,600 al km. 185,000	Peguerillas- HUELVA	40

LINEA FERREA SEVILLA-HUELVA

P.K.	TRAMOS FERREOS	VELOCIDAD MAXIMA
0.000 al km. 34,680	SEVILLA-Sanlúcar La Mayor	80
34,680 al km. 119,000	Sanlúcar Mayor- HUELVA	60

(1) Según horarios establecidos por RENFE (Julio de 1.993)

FUENTE: RENFE y elaboración propia

CUADRO Nº VI. VELOCIDADES MEDIAS PARA EL TRAFICO DE VIAJEROS POR TRAMOS (1), 1.993.

LINEA FERREA ZAFRA-HUELVA

TRAMOS	VELOCIDAD MEDIA (KMS/HORA)
ZAFRA-Medina de las Torres	48
Medina Torres-Valencia Ventoso	50
Valencia Ventoso-Fregenal S.	50
Fregenal S.-Cumbres Mayores	64
Cumbres Mayores-La Nava	52
La Nava-El Repilado	38,5
El Repilado-Almonaster/Corteg	42
Almonaster/Corteg-Gil Márquez	34
Gil Márquez-Valdelamusa	31,5
Valdelamusa-El Tamujoso	54
El Tamujoso-Calañas	54
Calañas-Los Milanos	40
Los Milanos-El Cobujón	54
El Cobujón-Belmonte	48
Belmonte-Gibraleón	36
Gibraleón-HUELVA (Término)	54
VELOCIDAD MEDIA	46,2 kms/h.

LINEA FERREA SEVILLA-HUELVA

TRAMOS	VELOCIDAD MEDIA (KMS/HORA)
SEVILLA-Carrión de los C.	78,5
Carrión de los C.-Escacena	60
Escacena-La Palma del C.	78,5
La Palma del C.-Villarrasa	45
Villarrasa-Niebla (P. del Buey)	90
Niebla-San Juan del Pto	106
S. Juan del Pto-HUELVA (Término)	52

VELOCIDAD MEDIA: **52,8 kms/h.**

(1) Según horarios establecidos por RENFE (JULIO DE 1993)

FUENTE: RENFE y elaboración propia.

3.4. El personal (Cuadro nº VII) directo de ambas líneas se ha ido reduciendo con la política de jubilaciones y despidos de los últimos años⁷.

**CUADRO Nº VII.
PERSONAL POR ESTACIONES, 1.993
LINEA ZAFRA-HUELVA (1)**

ESTACIONES	J.E.	F.C.	E.E.	G.A.	PEON	F.	C.M.
Jabugo	-	4	4	-	-	-	-
Valdelamusa	-	3	2	-	-	-	-
Calañas	1	2	3	-	-	-	-
El Cobujón	-	-	-	-	-	-	-
Gibraleón	1	3	4	-	-	-	-
ESTACION DE HUELVA							
Huelva-Mercancías	6	8	16	-	1	8	4
Huelva-Término	2	2	3	-	3	11	-
Huelva-Puerto	-	1	1	-	-	-	-
LINEA HUELVA-SEVILLA							
San Juan del P.	-	1	1	-	-	-	-
Niebla	-	3	1	-	-	-	-
La Palma del C.	1	3	4	-	-	-	-
Escacena del C.	-	3	1	-	-	-	-
TOTAL	11	33	40	-	4	19	4

⁷ Actualmente, RENFE mantiene contratados con empresas que ejercen trabajos de mantenimiento y urgencias para posibilitar la continuidad del tráfico: arreglos de trincheras y reposiciones de raíles y balasto.

(1) Hace algo más de 10 años, esta línea contaba con un personal directo de aproximadamente 200 personas, viéndose reducidos a más de la mitad desde los últimos años.

JE: Jefe de estación
 EE: Especialista estación
 F: Factor

FC: Factor de circulación
 GA: Guardaagujas
 CM: Capataz de maniobras

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva, 1.993

3.5. En cuanto al estado de **apeaderos y estaciones**, éstas han sufrido un progresivo deterioro en servicios y una reducción de los horarios por la falta de inversiones, llegándose incluso al cierre total de un gran número, entre las de menor importancia, recurriéndose a las paradas facultativas⁸.

La **línea Zafra-Huelva** posee un total de 18 puntos de embarque para el tráfico de viajeros⁹. El número de estaciones y apeaderos abiertos a los usuarios es mayor en la **línea Sevilla-Huelva**, aunque también en los últimos años se han cerrado por completo determinadas paradas. Las características y problemática de los puntos de embarque en ambas líneas se resumen sintéticamente en el cuadro nº VIII:

CUADRO Nº VIII. TIPOLOGIA Y ESTADO DE LAS ESTACIONES Y APEADEROS

LINEA ZAFRA-HUELVA

LOCALIDAD	TIPOLOGIA	SITUACION ACTUAL	HORARIO	OBSERVACIONES
ZAFRA	Estación	Abierta	7 a 23 h.	Estado aceptable
Medina Torres	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa (1)
Valencia Ventoso	Apartadero	Cerrado		
Fregenal de la S.	Estación	Abierta	5 a 23 h.	Estado aceptable
Cumbres Mayores	Apartadero	Cerrado		Pésimo estado
La Nava de Huelva	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
El Repilado	Apartadero	Abierto	5,45 a 22 h.	Estado aceptable
Almon/Cortegana	Apartadero	Cerrado		Pésimo estado
Gil Márquez	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
Valdelamusa	Apartadero	Abierto	6,15 a 23,15 h	Estado aceptable

⁸ En las paradas facultativas el tren sólo para en los apeaderos si existe un aviso expreso de los viajeros interesados.

⁹ Restan para el tráfico de mercancías las estaciones y apeaderos de Zafra, El Repilado, Valdelamusa, Calañas, Gibraleón y Huelva.

El Tamujoso	Apeadero	Cerrado		buen estado
Calañas	Apartadero	Abierto	6,30 a 24 h.	Buen estado
Los Milanos	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y pésimo estado
El Cobujón	Apartadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
Belmonte	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa y buen estado
Gibraleón	Estación	Abierta	5,25 a 0,30 h.	Estado aceptable
Huelva Mercancías	Apartadero	Abierta	0,00 a 24 h.	Buen estado
HUELVA TERMINO	Estación	Abierta	6,00 a 23,45 h	Buen estado

(1) Parada facultativa: El tren sólo para a instancias del viajero interesado.

LINEA SEVILLA-HUELVA

SEVILLA	Estación	Abierta	0,00 a 24 h.	Buen estado
V. del Ariscal	Apartadero	Abierto	0,00 a 24 h.	No para el tren (2)
Aznalcázar-Pilas	Apartadero	Abierto	0,00 a 24 h.	No para el tren. Mal estado
Húevar	Apeadero	Cerrado		Hace sólo una parada. Mal estado
Carrión de los C.	Apartadero	Abierto	0,00 a 24 h.	
Escacena	Apartadero	Abierto	0,00 a 24 h.	Mal estado
Palma del C.	Estación	Abierta	0,00 a 24 h.	Buen Estado
Villarrasa	Apeadero	Cerrado		Mal estado
Niebla	Apartadero	Abierto	0,00 a 24 h.	No para el tren
Niebla (P. Rey)	Apeadero	Cerrado		Buen Estado
Las Mallas	Apartadero	Cerrado		No para el tren
S. Juan del Pto.	Apeadero	Cerrado		Buen Estado
S. Juan del Pto.	Apartadero	Abierto	9 a 17 h.	No para el tren
Huelva Mercancías	Apartadero	Abierta	0,00 a 24 h.	Buen estado
HUELVA TERMINO	Estación	Abierta	6,00 a 23,45 h	Buen estado

(2) Se trata del tren de viajeros

4. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL.

4.1. EL TRAFICO DE MERCANCIAS

4.1.1. El importante tráfico comercial que de siempre ha tenido la **línea Zafra-Huelva** ha permitido, precisamente, la permanencia de la misma hasta la actualidad. En estos momentos, las mercancías que generan mayor número de tonelaje e ingresos son (Cuadro nº IX):

a) Combustibles líquidos (337.500 tms en 1.991), sobre todo la gasolina, producida en la refinería de Campsa en Palos de la Frontera, constituye el principal tráfico de esta línea, llegando a representar en 1.991 el 63,2% del

tonelaje total y el 63,9% del valor. Su destino es Zafra desde donde se suministra combustible al ámbito extremeño. Desde el Puerto Autónomo de Huelva partían diariamente dos trenes con este producto¹⁰.

b) Productos químicos, principalmente ácido sulfúrico. Su transporte se localiza en el apartadero de Calañas, con destino a la exportación a través del puerto de Huelva. El tonelaje transportado ha descendido, por la crisis de producción de las industrias químicas, de 229.563 tms en 1.988 a 78.573 tms en 1.991.

c) Abonos, procedentes del Polo Industrial de Huelva y dirigidos principalmente a Calañas y Zafra. Su tonelaje se ha incrementado en 1.991 a 69.100 toneladas, habiendo aumentado con creces respecto a 1.988 (3.544 tms).

d) Maderas. Este transporte tiene su origen principalmente en la estación de Valdelamusa (20.942 tms en 1.991) y Fregenal de la Sierra; su principal destino se sitúa en Gerona. Su tonelaje total ha crecido (21.950 tms en 1.991) también algo respecto a años atrás (18.905 tms en 1.988).

e) El tráfico de mineral ha descendido notablemente en la actualidad a 16.850 tms. que parten de la estación de Gibraleón. Por tanto, ha desaparecido este importante tráfico que hasta fechas muy recientes suponían 255.900 tms en 1.988. Las estaciones de embarque eran Gibraleón, Valdelamusa, Calañas y Fregenal de la Sierra (Complejo Presur), que a su vez se conectaban a través de varias derivaciones férreas hacia los yacimientos: Gibraleón-Tharsis, Calañas-Minas de Almagreras S.A y Valdelamusa-San Telmo Ibérica Minera S.A.

Hasta el momento, la **línea Zafra-Huelva** es fundamental para el transporte de ciertos productos químicos y minerales entre la capital onubense y la Comunidad Extremeña, que no pueden ser absorbidos por las carreteras de la zona dado su mal estado, falta de circunvalaciones y la consecuente peligrosidad que representaría para las poblaciones del recorrido.

En esta franja territorial, caracterizada por economías de exportación, destacan los complejos industriales de Calañas y Huelva, donde RENFE mantiene contratos de transporte entre CAMPSA, Minas de Almagreras, Explosivos Río Tinto, San Telmo Ibérica, Torras Hoschten y Fosfórico Español, exportadores en su mayoría de productos químicos y carburantes.

Fuera del ámbito onubense, sobresalen las estaciones de Zafra y Fregenal de la Sierra, desde donde se distribuyen gran parte de estas mercancías hacia

¹⁰ Desde fechas muy recientes, octubre de 1.992, el tonelaje y el valor de este tráfico ha descendido dado que se puso fin con el transporte de los combustibles líquidos, por la construcción del oleoducto Puertollano-Zafra.

Portugal, Extremadura y el norte peninsular. Por todo ello, las consecuencias de un posible cierre de la línea serían catastróficas para el mantenimiento y posibles ampliaciones de estos complejos industriales y mineros del ámbito del Andévalo, Sierra onubense y del Polo Industrial de Huelva.

4.1.2. El tráfico de mercancías por la **línea Huelva-Sevilla** presenta una menor importancia, con valores que oscilan en torno a las 250.000 toneladas en 1.991 y un valor cercano a los 500 millones de pesetas.

Los principales productos tanto en tonelaje como en valor son los productos químicos (80.959 tms) procedentes de la capital onubense y el cemento (53.339 tms) con origen en la factoría de Niebla.

CUADRO Nº IX. TIPOLOGIA, TONELAJE Y VALOR DEL TRAFICO, 1991.

LINEA FERREA ZAFRA-HUELVA (1) (2)

MERCANCIAS	ESTACION ORIGEN	TONELAJE	VALOR (miles ptas)	PRINCIPALES DESTINOS
Madera	Almonaster	1.008	3.548,5	Zaragoza y Gerona
	Valdelamusa	20.942	74.739,5	Zaragoza y Gerona
Minerales	Gibraleón	16.850	3.454,2	Huelva Puerto
Metalúrgicos	Huelvo Pto	1.551	1.899,9	Badajoz
	Santos Maimona	8.022	9.836,3	Badajoz
	Valdelamusa	200	757,2	Badaloz
Combustibles líquidos	Huelva Pto	337.500	759.986,6	Zafra y Cáceres
Productos químicos	Calañas	78.573	199.480,6	Sevilla y Tarragona
Textil	Almonaster	22	51,3	Alicante
Abonos	Huelva-Merc.	69.100	135.061,7	Calañas y Zafra
Internacional	Jabugo	113	378,9	Francia
TOTAL LINEA ZAFRA-HUELVA		533.881	1.189.194,7	(3)

LINEA FERREA HUELVA-SEVILLA

Cereales	San Juan P.	1.062	3.138,2	Destinos variados
	Huelva Pto	4.494	4.429,5	
	La Palma del C.	3	9,5	
Bebidas	Huelva	944	4.348,5	Orense
Piedra Caliza	Huelva	1.200	490,1	Jerez de la Frontera
Madera	La Palma del C.	3.786	11.192,7	Zaragoza y Gerona
	Niebla	6.768	21.837,7	
Cemento	Niebla	53.339	71.488,3	Fregenal y Sevilla
P. Químicos	Huelva	80.959	252.360,8	Salamanca y Atarfe
Papel	San Juan P.	7.776	21.957,9	Barcelona, Navarra y Madrid
	Huelva	3.696	11.106,0	
Materias Vegetales	La Palma	457	1.857,7	Almería
	Niebla	121	505,5	
P. Manufacturados	Huelva	10	61,3	Valencia
Envases vacíos	La Pama del C.	6	83,9	Orense
Envases retorno	Huelva	5.274	22,8	Mérida
T. militares	Huelva	1.203	21.508,4	Madrid y Cartagena
Vagones vacíos	Varios (1)	55.844	16.362,5	Diversos destinos
Internacional	Huelva	16.651	36.793,0	Portugal, Italia, Francia
	San Juan P.	5.468	12.917,7	
TOTAL LINEA HUELVA-SEVILLA		249.061	492.472,0	
TOTAL DE AMBAS LINEAS		782.942	1.681.666,7 (4)	

(1) A su vez también debería incluirse en el cómputo de esta línea tráfico menores de difícil encuadre por parte de las fuentes manejadas como son los de "Envases de retorno" y "vagones y contenedores vacíos".

(2) El tráfico total de mercancías se ampliaría en parte si incluyéramos los procedentes de las estaciones extremeñas de la línea que en base a la nueva reestructuración administrativa de RENFE no son computados por la Subgerencia provincial de Huelva.

(3) Salvando estas dos anteriores premisas el tráfico de mercancías por la línea Zafra-Huelva ha descendido respecto a las cifras barajadas en 1.988 (tonelaje de 974.638 tns y valor de 1.293,2 millones de ptas).

(4) Los últimos datos del ejercicio 1.992 barajan cifras de 692.242 toneladas y un valor de 1.588.564 millones de ptas.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva, 1.993 y elaboración propia.

4.2. EL TRAFICO DE VIAJEROS

4.2.1. En lo que se refiere a la **línea Zafra-Huelva** asistimos a un descenso significativo del tráfico de viajeros desde hace años, al compás de las carencias de la misma y un mayor uso del vehículo privado. Indicadores de 1.988 arrojaban un índice de aprovechamiento en torno al 25 por ciento, con un uso total de 160.827 billetes expedidos en taquilla y a bordo del tren.

Ciertamente, las estadísticas actuales, facilitadas por la Subgerencia Provincial de Huelva (ver notas del cuadro nº X), no permiten conocer con total exactitud el comportamiento del tráfico de viajeros y el real índice de aprovechamiento de ambas líneas. Aunque es cierto que el uso de esta línea prosigue en su tendencia a la baja, en estos momentos y según las consultas efectuadas, el índice de aprovechamiento se mantiene en torno al 25-30 por ciento. Este índice es inferior en relación a otros corredores ferroviarios de la Comunidad Autónoma Andaluza, aunque muy cercano a líneas como Bobadilla-Algeciras (32%) o la misma Sevilla-Huelva (33%).

Si se analiza el tráfico de viajeros por estaciones, se observa que las de mayor afluencia en 1.991 siguen correspondiendo a Huelva y Calañas (24.171 billetes); en una situación intermedia se sitúan Jabugo-Galaroza (6.941) y Valdelamusa (6.045) y, por último, las estaciones de Cumbres Mayores y Almonaster-Galaroza. Además, otros apeaderos y apartaderos presentan una afluencia de viajeros muy escasa (Belmonte, El Cobujón, Gil Márquez, La Nava...)¹¹.

¹¹ En estos apartaderos y apeaderos fueron recientemente suprimida la parada del tren (29 de septiembre de 1.991), justificándola la Dirección por el escaso tráfico de viajeros, y al objeto de ahorrar tiempos en el recorrido. Medida que fue muy criticada por el Comité de Empresa. Finalmente, se llegó a una solución mediada por la cual el tren de viajeros realizaría una parada facultativa siempre que el usuario interesado informe al personal del tren.

Sin duda, el tramo con mayor afluencia es el comprendido entre Calañas y Huelva. El segundo tramo en importancia se encuentra entre Calañas y Jabugo-Galaroza. En cuanto al ámbito extremeño su representación aún siendo menos significativa no son recogidas en las estadísticas.

Los ingresos totales se estiman en aproximadamente 15 millones de ptas, aunque no se cuentan los específicos de la estación de Huelva-Término, las localidades extremeñas y los ingresos por los billetes expedidos en el mismo tren. De todas formas, estos ingresos bajos contrastan claramente con el tráfico de mercancías (1.189 millones de ptas en 1.991).

El escaso tráfico de viajeros se convierte en causa/efecto de la problemática general de la línea ya que su bajo rendimiento incide en menores posibilidades de inversión y mejoras. Pero a la vez, su débil ocupación es debido, en gran parte, al alejamiento de las estaciones y apeaderos de los núcleos urbanos (El Cerro de Andévalo, Almonaster, Cortegana, Jabugo y Galaroza) lo que supone un impedimento a la hora de optar por el tren.

Se ha constatado, en este sentido, la necesidad de un tráfico de autobuses concertado con RENFE que posibilite el acercamiento de las poblaciones a las estaciones de ferrocarril. También es unánime las quejas de los usuarios y su consiguiente menor uso por la política de RENFE de restringir la frecuencia de recorridos y establecer unos horarios nada cómodos en la necesaria conexión de estas localidades con la capital onubense.

En cuanto a la **oferta de servicios de viajeros** de esta línea ha sufrido numerosos cambios horarios y supresión de trayectos en las distintas remodelaciones de septiembre de 1.991 y enero de 1.992. El resultado fue la supresión de dos servicios entre la capital y la sierra onubense y que nacían y morían en Jabugo. Las nuevas conexiones quedarán de la forma siguiente: un tren diario a Zafra con salida a las 10,20 h. de lunes a viernes (no es una hora evidentemente nada comercial), y a las 9,30 los sábados y festivos; un tren diario a Fregenal de la Sierra a las 18,35 horas. Para la vuelta, un tren diario desde Zafra a las 15,15 h. y otro de Fregenal a las 6,00 horas.

4.2.2. El tráfico de viajeros en la línea Huelva-Sevilla es más importante que en la anterior línea, aunque también sus niveles de aprovechamiento en los destinos regionales son bajos (sobre el 33% en 1.988). Por su valor destaca el tráfico de largo recorrido (Expreso, Talgo y más recientemente, su conexión con el AVE) que representa aproximadamente el 75% del total de la provincia de Huelva. Una vez más, la capital onubense es con diferencia la que más afluencia de tráfico posee. También es notable el tráfico habido en la localidad de La Palma del Condado (26.632 personas).

En cuanto a su **oferta de servicios de viajeros**, también ha soportado numerosos cambios horarios y supresión de trayectos en los últimos años (Ver capítulo 5). En la actualidad, la línea cuenta con tres recorridos regionales ida y vuelta, con el expreso Costa de la Luz hacia Madrid¹² y, más recientemente desde el 1 de agosto, el nuevo Talgo¹³.

CUADRO Nº X. TRAFICO DE VIAJEROS. SUBIDAS (1) Y VALOR. 1.991

ESTACIONES	LARGO RECORRIDO		REGIONALES		TOTALES	
	Billetes	Pesetas	Billetes	Pesetas	Billetes	Pesetas
<u>LINEA ZAFRA-HUELVA (2)</u>						
CUMBRES MAYORES			3.617	1.867.265	3.617	1.867.265
JABUGO			6.941	2.829.590	6.941	2.829.590
ALMONASTER			3.471	1.342.965	3.471	1.342.965
VALDELAMUSA			6.045	1.934.335	6.045	1.934.335
CALAÑAS			24.171	6.246.550	24.171	6.245.550
GIBRALEON			2.087	604.358	2.087	604.358
SUBTOTAL			46.339	14.822.083	46.339	14.822.083
<u>LINEA HUELVA-SEVILLA (2)</u>						
ESCACENA			13.679	3.103.691	13.979	3.103.691
LA PALMA DEL C.	2	7.380	26.632	10.279.500	26.634	10.286.880
SUBTOTAL			40.311	13.383.191	40.311	13.390.571
HUELVA TERMINO(3)	68.101	221.258.233	98.656	42.788.343	166.757	254.046.579
TOTAL (4)	68.103	221.265.613	185.306	70.993.517	253.409	292.259.233

(1) Se consignan sólo los billetes expedidos en las estaciones y no los abonados directamente en el tren en la persona del interventor.

(2) La Subgerencia provincial de Huelva sólo dispone datos de las estaciones del ámbito onubense por lo que se excluye en esta relación, a diferencia de cómputos de años anteriores, el tráfico de viajeros habido en otras estaciones de la misma línea.

¹² Sólo hace paradas entre Huelva y Sevilla en Niebla Puerta del Rey y la Palma del Condado.

¹³ El Comité Sindical ha criticado el nuevo horario tras la reapertura del Talgo. Prefieren el horario casi a la inversa del establecido: La ida desde Huelva a las 7,00 h. y la vuelta desde Madrid a las 17,00 o 17,30 horas.

(3) Es imposible desglosar entre ambas líneas el tráfico de viajero expedido en las dependencias de la estación de Huelva-Término, por lo que es aconsejable su separación.

(4) Las estadísticas correspondientes a 1.992 arrojan un total de 174.785 billetes expendidos en estación para viajes regionales con un valor de 67.173.000 ptas. En cuanto a largo recorrido (expreso y Talgo) el valor asciende a 214.686.000 ptas y 32.763.000 ptas en concepto del uso del A.V.E.; lo que sumados arrojan un total de 314.622.000 ptas; lo que significa que el tráfico de viajeros en 1.992 mantiene las mismas constantes que en el año anterior.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva, 1.993 y elaboración propia.

5. PROBLEMATICA GENERAL DEL SISTEMA FERROVIARIO ONUBENSE

5.1. Las movilizaciones de sindicatos y grupos políticos y ciudadanos onubenses contra la política de las diferentes UNEs¹⁴ de RENFE, en Madrid, emprendida en ambas líneas se agudizan desde inicios de 1.991 y prosigue, de forma intensa, en la actualidad, con continuas manifestaciones en los medios de comunicación y convocatorias de paro (2-7 enero de 1.992). Todo ello de cara a reivindicar mejoras urgentes en estructura vial, en los servicios al usuario y para diversos problemas laborales (reducción de plantillas).

Frente a estas manifestaciones, la Dirección de RENFE señala versiones totalmente contradictorias, que el tiempo confirmaron inciertas, por lo que el estado de ambas líneas y su viabilidad social y económica pende aún de estudios y decisiones políticas, celosamente mantenidas en secreto.

Dicha "mesa social" acusa a la Dirección de la compañía, en múltiples movilizaciones, comunicados y apariciones en prensa, de emplear "nefastas medidas de gestión que no benefician a los posibles usuarios, para luego justificar los cierres ante la opinión pública argumentando escasa rentabilidad". "Con esta política de gestión y de recortes de inversiones y presupuestos de alguna manera, RENFE está propiciando la propia desaparición de lo que fue una densa red ferroviaria de Huelva".

Este tipo de medidas (horarios inadecuados, recortes de trayectos, baja velocidad, etc...), muy criticadas por los Comités de Empresa, ya se introdujeron en la línea Ayamonte-Huelva, y al cabo de unos años, la consecuencia fue su posterior cierre (1.987).

¹⁴ RENFE ha instaurado recientemente una nueva forma de administración de la empresa, descentralizando el conjunto de la gestión en diversas Unidades de Negocios Especializadas.

5.2. Ciertamente, estas actuaciones se argumentan cuando la Compañía decide a partir del 29 de septiembre de 1.991 la supresión en la **línea Zafra-Huelva** para el tren de viajeros¹⁵, de las paradas en Huelva-Mercancías, Belmonte, El Cobujón, Los Milanos, Gil Márquez y la Nava de Huelva. Así mismo, se suprimieron desde el 26 de enero de 1.992 dos trenes con destino a Jabugo y a Cumbres Mayores con salidas a las 9,00 y 13,40, que, precisamente, eran los dos recorridos con mayor número de viajeros de la línea, creando un servicio con horario intermedio a las 11,00 hacia Zafra¹⁶, que comercialmente no es adecuado, dado que no es una hora punta. Con ello, “pronto se comprobaron los descensos en viajeros e ingresos y el consiguiente aumento del transporte pirata en automóviles particulares”.

También, se suprimieron la facturación de vagón completo y llegada del transporte de mercancías en los apartaderos de Cumbres Mayores, Almonaster-Cortegana y El Cobujón (afectando principalmente al tráfico de madera) y a los apartaderos de Escacena, Aznalcázar-Pilas y Villanueva del Ariscal en la línea Huelva-Sevilla. Igualmente, se suprimieron los servicios postales hacia Zafra y desde enero de 1.992 el servicio postal con Madrid.

5.3. Al mismo tiempo, en la **línea Huelva-Sevilla** se suprimieron dos trenes en ambos sentidos para los días festivos y domingos. Lo mismo procedieron respecto a los servicios del auto-expreso.

El 17 de junio de 1.991 continúa el recorte de servicios de la línea Huelva-Sevilla al suspenderse dos trenes que unían a primera hora de la mañana a Huelva con Sevilla y viceversa. Se explicó la medida como temporal y los respectivos trenes fueron sustituidos por autobuses, que más tarde dejaron de hacerlo. Ello repercutió de inmediato en un descenso brutal en el número de usuarios. Los nuevos horarios de enero de 1.992 confirmaron dicha supresión.

Otra medida que aleja el uso del tren fue la aprobación en 1.991 del pago de la tarifa mínima de 100 kms. para los usuarios de La Palma del Condado (única parada en la línea) si deseaban tomar el Expreso o el Talgo en sus desplazamientos regionales a Sevilla y Huelva; con ello se encarecían lógicamente los billetes y se encomiaba a no utilizarlos.

El 20 de abril de 1.992 se volvieron a recortar las conexiones con la capital sevillana. Fueron dos trenes que tenían su salida de Huelva a las 14,25 y el que saliendo de Sevilla tenía su llegada a Huelva a las 8,10. Ambos recorridos también eran los de máxima ocupación con una media diaria de 200 viajeros en

¹⁵ Estas paradas obligatorias pasan a ser de tipo facultativo.

¹⁶ En estos momentos, este servicio parte de Huelva a las 10,30 horas.

cada uno. Además, de la modificación de otros dos recorridos, sustituidos por Intercitys, con lo que se eliminaban las paradas intermedias, excepto en la Palma del Condado).

El 18 de octubre de 1.992 se suprime en días laborables el tren que partía de Huelva a las 19,35 horas con destino a Sevilla. De igual manera, estos servicios se intentaron suplir con autobuses, lo que constituía una pérdida notable en el nivel de servicios dada por la empresa ferroviaria.

También, el Comité de empresa y diversos usuarios a nivel individual denunciaron el uso en esta línea de trenes durante la estación estival sin funcionar el aire acondicionado por lo que se incrementa, de nuevo, el bajo nivel de servicios.

Una nueva perturbación para los usuarios sobreviene en enero de 1.992. En estas fechas se confirma la supresión "temporal", frente a la oposición de diferentes grupos asociativos, del **Talگو Huelva-Madrid** a partir del 19 de abril, hasta la construcción del intercambiador de vía, que permitiría circular de nuevo al Talگو, en la estación sevillana de Santa Justa, para conectarlo directamente con el ancho europeo. Mientras tanto, se harán preciso, los trasbordos desde los trenes regionales hasta el AVE con dirección a Madrid. En aquellos momentos, se auguraba que el intercambiador, estaría en funcionamiento a finales de enero de 1.993. Más tarde, desde el MOPT se anunciaba que el servicio del Talگو se restablecería en abril de 1.993. Finalmente, aunque con retrasos, se ha reabierto dicho recorrido desde el 1 de agosto con la consiguiente reducción de tiempo de unas dos horas y media al utilizarse la línea de Alta Velocidad.

5.4. La falta de renovación de determinados tramos de la **línea Zafra-Huelva** se convierte en un grave elemento que se acrecienta desde los últimos años. Sólo durante 1.991 se produjeron 16 descarrilamientos en trenes de mercancías, principalmente en los tramos Valdelamusa-Almonaster y Cumbres Mayores-Jabugo, provocados, sobre todo, por los desprendimientos de las trincheras. Esta situación fue denunciada por el Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios y otros sindicatos del Comité de Empresa dado el peligro que representaba para el personal de la línea; aparte, de las consecuentes pérdidas económicas¹⁷.

Esta asociación exigía la renovación urgente, dado el estado tan lamentable, de los tramos más deteriorados y la renovación de las antiguas locomotoras. Manifiestan que en "algunos tramos tienen que reducir la velocidad hasta los 20

¹⁷ Los sindicatos ferroviarios manifiestan que los 34 accidentes que se produjeron en la línea Zafra-Huelva durante 1.989, si bien no tuvieron un coste en vidas humanas, tuvieron un coste aproximado de 320 millones de ptas.

km/hora, lo que se traduce en notables retrasos”. Por ello, califican el estado de esta línea de “tercermundista”; situación muy contraria al balance económico que en esos momentos la hacían ser de las más rentables de España. Además, la Dirección de Protección Civil ha declarado en acta en varios momentos que “en la mayoría de los accidentes estaban implicados trenes con materias peligrosas, señalando la necesidad de adoptar medidas correctoras urgentes”.

Las obras de renovación acometidas en esta línea por el **MOPT**, valoradas en 1.200 millones, durante 1.991 y 1.992, son consideradas por el Comité de Empresa “casi de parcheo debido a los déficits acumulados desde muchos años atrás en inversiones y mantenimientos”. También recuerdan que la propia empresa ferroviaria presupuestó, en su momento, el déficit de infraestructuras en la línea Zafra-Huelva en unos 8.500 millones; criticando, a su vez, que esa inicial cantidad se ha reducido a 2.600 millones.

En un posterior documento, el Director-Gerente de la UNE de Mantenimiento de Infraestructuras presentó en julio de 1.991 las actuaciones previstas y comprometidas por el MOPT. En éstas, las primeras estimaciones para la total rehabilitación de la línea Zafra-Huelva apuntaban hacia un coste de algo más de 5.000 millones de ptas (Cuadro nº XI). Más tarde, el Ministro de Obras Públicas y Transportes anunciaba en mayo de 1.992, la inversión para el extenso y largo tramo Almonaster-Gibraleón de sólo 400 millones de ptas. Se trata justo de obras que permitan una mayor estabilización del recorrido y una disminución de los incidentes.

Los últimos acontecimientos no parecen ser optimistas. Así en diciembre de 1.992, el coordinador de relaciones institucionales de RENFE en Andalucía, Francisco Trocoli, anunciaba a la vez, obras de mejoras en la línea por valor de 500 millones pero también que “una vez que acabasen las obras en la carretera (N-435) que une Huelva con la Sierra y Extremadura, la línea Zafra-Huelva correría grave peligro de desaparición”.

En esta misma línea, el diputado provincial Manuel María Becerra declaraba que “RENFE no suprimirá el transporte de viajeros en la línea Zafra-Huelva, mientras los usuarios no tengan una alternativa”. De alguna manera, también se refería a las mejoras habidas en la citada carretera.

Al mismo tiempo, el diputado Garcia Arreciano (mayo de 1.993) “negó que se vaya a cerrar la línea Huelva-Zafra para mercancías, aunque ve probable su cierre para viajeros por la apertura de la carretera Huelva-Badajoz”.

Frente a estas afirmaciones, la Cámara de Comercio insistía en la urgente remodelación de la misma y su mejora de horarios y servicios. También al mismo tiempo, el consejero andaluz de Obras Públicas manifestaba y presentaba su disconformidad por la que RENFE tiene la intención inmediata de suprimir los servicios de viajeros de la línea Zafra-Huelva, dejándola abierta sólo para el tráfico

de mercancías. Así, como reducir otros tres servicios más en la línea Huelva-Sevilla, que se confirmaron a partir del 31 de enero de 1.993 y precisamente, en los horarios más comerciales. Ello supondría también disminuir los enlaces ferroviarios con el AVE en dirección a Madrid.

Así mismo, los diputados Matías Conde y Diego Valderas intervinieron en el Parlamento andaluz para mostrar la rentabilidad de la línea Zafra-Huelva y en desmentir que se vayan a iniciar obras de mejoras en la misma. También, el Grupo Andalucista instó, en su momento, a las corporaciones municipales de este corredor ferroviario a “manifestar su oposición ante el desmantelamiento por parte de la Administración central de la línea”.

Recientemente (octubre de 1.993) el sector ferroviario de U.G.T informaba a la opinión pública el hecho que “RENFE en la guía de viajeros no contempla los servicios de viajeros entre Zafra y Huelva” y al mismo tiempo denunciaba los continuos rumores en el campo político acerca del inminente cierre para el tráfico de viajeros de la línea, e insta a las asociaciones ciudadanas más comprometidas con esta línea a defender esta línea férrea.

Otras circunstancias que justifican la falta de potenciación del **tren en Huelva** son los abandonos de las ideas de llevar la Alta Velocidad a Huelva y la construcción de la nueva estación de RENFE en Huelva y del macrosilo de cereal en el puerto de Huelva; con la intención en este último caso de intensificar el transporte de cereal con la Comunidad extremeña.

La última novedad frente a este panorama gris, es la feliz reapertura del tráfico del Talgo Huelva-Madrid, que permite el recorrido en sólo 4 horas y 35 minutos.

CUADRO Nº XI. ESTADO ACTUAL Y PLAN DE OBRAS A REALIZAR EN LA LINEA ZAFRA-HUELVA, 1.991 (1)

TRAMOS	BALASTO ACTUAL	CARRIL ACTUAL	TRAVIESA ACTUAL	ESTADO GENERAL	ULTIMA RENOVACION	PROPUESTAS	INVERSION ESTIMADA (M. ptas)
ZAFRA-FREGENAL	Calizo	45	madera	GRAVE	1955 y 1978	Rehabilitación gral (2)	1.900
FREGENAL-JABUGO	Silicio	54	Mon/bloque	BIEN	1977/79/90/91	Saneariamiento trincheras	Sin definir
JABUGO-ALMON.	Calizo	45	madera	MUY GRAVE	1972	Rehabilitación gral	600
ALM-GIL MARQUEZ	Calizo	45 (3)	madera	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
GIL MARQUEZ-CALAÑAS	Calizo	42,5/45	mad/bloque	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
CALAÑAS-EL COBUJON	Silicio	54	monobloque	MUY BIEN	1984/1990	No se contemplan actuaciones	
EL COB-PEGUERILLAS	Calizo	45	madera	GRAVE	1961/1971	Rehabilitación general	1.100
P.K. 178 a 183,000	Silicio	54	bloque	BIEN	1976	No se contemplan actuaciones	

(1) El Director-Gerente de la UNE de Mantenimiento de Infraestructuras presentó en julio de 1.991 el estado de los tramos en esos momentos y las actuaciones previstas y comprometidas por el MOPT, y que se realizaría en varias fases sin determinar.

(2) Actuación en carril U.I.C. 54, con traviesas monobloques o bloques y balasto silicio y saneamiento y consolidación de trincheras.

(3) Sobre un pequeño tramo del P.K. 93,945 al 96,400 existe carril U.I.C. 54 sobre madera.

FUENTE: Comité de empresa y elaboración propia, 1.991.

6. BALANCE ECONÓMICO Y SOCIAL EN AMBAS LINEAS FERREAS.

Es necesario evaluar el balance económico que puede presentar cualquier línea férrea, ya que en caso de déficit tendrá que ser financiado con fondos públicos, siempre que el beneficio obtenido por el conjunto de la sociedad compense el mantenimiento de dicho servicio.

Este dilema se planteó años atrás (1.984) en el corredor Zafra-Huelva, cuestionándose su viabilidad económica. Pero también ha surgido de nuevo desde los últimos años, y no sólo para la anterior línea, sino también para la línea Huelva-Sevilla, que hace años parecía estar salvada de los debates y conjeturas sobre su viabilidad económica. Y en este sentido, hay que tener muy presente el anterior capítulo donde se ha hablado tendidamente sobre la problemática de ambas líneas, el uso comercial y de viajeros existente y la política de recortes y cambios practicada por la Dirección.

6.1. En lo que se refiere a la la **línea Zafra-Huelva**, las investigaciones efectuadas desde 1.988, señalan que los gastos imputados por gastos de explotación son inferiores a los ingresos; dado que el mantenimiento es mínimo, el personal de las estaciones se ha reducido y los costes de energía y motorización no han variado ostensiblemente.

Los ingresos generados de siempre han procedido fundamentalmente del tráfico de mercancías: 1.300 millones de ptas en 1.988, si bien se han reducidos a 1.189 millones en 1.991. También desde diferentes fuentes aumentan estos ingresos para los mismos años en torno a los 2.000 millones de ptas. Ello hacía que, paradójicamente a sus deficiencias estructurales, esta línea era de las más rentables del país.

En cuanto al tráfico de viajeros, sí es cierto que es deficitario (28 millones¹⁸ de

¹⁸ Hay que tener en cuenta las particularidades ya señaladas en el cómputo de billetes y valor de los mismos, que provoca un descenso de las cifras reales.

ptas en 1.988 y unos 20 millones en 1.991). En este caso, su mantenimiento se encuadraría dentro de la rentabilidad social y las obligaciones de servicios públicos.

Para este corredor, el transporte ferroviario ofrece un conjunto de ventajas difíciles de medir por sus múltiples efectos e implicaciones como son:

- a) Impacto positivo en el potencial industrial. Esta línea posee un papel fundamental en la economía onubense por el transporte de productos mineros, petrolíferos y químicos. Así mismo, es vital para el mantenimiento del transporte del ácido del complejo Sotiel Coronada, que sustenta en gran medida, la vida económica de Calañas.
- b) El ferrocarril influye en la fijación de la población y en el fomento del empleo al contribuir en el desarrollo económico de determinadas poblaciones (Calañas y Fregenal) y sectores (explotación forestal, minería, químicas y actividad comercial).
- c) Presenta ventajas en el transporte de mercancías peligrosas, imposible de ser absorbido por la carretera.
- d) Mayor eficacia en el ahorro de energía frente a la carretera (1/3 inferior), siendo ostensible, sobre todo, en el transporte de mercancías.

La línea Zafra-Huelva posibilita un tráfico comercial y de viajeros en un territorio tradicionalmente marginal y con baja articulación interna. Un posible cierre dejaría a pueblos de la Sierra y Andévalo onubense y la Baja Extremadura con deficientes comunicaciones hacia Huelva y, por supuesto, hacia los enlaces ferroviarios del resto de España. En general, conllevaría problemas de aislamiento de la mayoría de los núcleos localizados en este corredor.

Por otra parte, no puede olvidarse el **valor estratégico** que para el Estado representa esta línea ya que permite la conexión con Portugal a través de Extremadura. Se convierte en otra salida de Andalucía con el exterior, no siempre considerada y que afecta directamente a su ámbito suroccidental.

6.2. De manera contraria a la anterior, la **línea Huelva-Sevilla** posee una menor importancia en tonelaje e ingresos en el tráfico comercial, pero sí mayores ingresos en el tráfico de viajeros (en torno a los 250 millones en 1.991). También los gastos de explotación de la misma son bajos, y dado su aceptable estado estructural, no es urgente en estos momentos obras de rehabilitación en la vía.

Igualmente, tenemos que sopesar el interés social y estratégico de esta línea en el balance final. Se trata de un enlace de comunicación y transporte a la carretera que no puede perder interés y olvidarse. Es la única salida por tren que posee la provincia de Huelva con el resto de Andalucía y España y que permite

el transporte de mercancías peligrosas procedentes del Polo Industrial; además del tráfico de pasajeros que prefieren las prestaciones generales del tren frente al transporte público por carretera.

7. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

7.1. El conjunto del sistema ferroviario onubense encierra graves problemas estructurales y de equipamientos que de por sí provocan un menor uso de los usuarios y como consecuencia de ello una menor atención y agravamientos de los mismos. Por tanto, desde la Dirección de RENFE se deben tomar medidas de cara a invertir en mejorar los servicios, y hacer más vendible en lo posible el ferrocarril frente al transporte público por carretera. En toda política ferroviaria racional, los posibles "déficits" no pueden combatirse únicamente recortando los costes de estructura y explotación sino ofertando y elevando una mayor participación del ferrocarril en el mercado de transporte.

Cuando se presentaron los presupuestos de inversiones del MOPT para 1.992 para el conjunto del Estado, la partida destinada a obras ferroviarias supuso 90.636 millones; de los cuales sólo 40.124 millones son estrictamente para inversiones. Ello nos parece unas inversiones insuficientes para toda la red nacional, de la cual sólo se pueden beneficiar contadas líneas. Además, es muy inferior respecto a inversiones de otras Direcciones del MOPT; así Carreteras recibe 380.000 millones de ptas y Medio Ambiente y Obras Públicas 156.000 millones de ptas (Revista "En Portada", 1.991).

Es necesario prestar especial atención en una nueva planificación del servicio a los aspectos que más inciden en la comodidad general del usuario tales como la seguridad, mejora de horarios, atención a las pautas previsibles de la demanda, etc...

En este contexto, la renovación del material rodante, mediante un plan programado, resulta decisivo en la calidad de las prestaciones ofrecidas por el ferrocarril tanto desde el punto de vista de la fiabilidad y disponibilidad de los vehículos como en relación con el confort y habitabilidad, repercutiendo en la imagen del ferrocarril hacia el usuario. Por contra, un inadecuado mantenimiento de los medios de producción ferroviarios se traducen fundamentalmente en baja calidad de prestaciones, desfavorables repercusiones económicas a medio plazo por la degradación acelerada e irreversible de la estructura vial, e incrementos de costes durante el funcionamiento en lo que se refiere a energía y reparaciones.

7.2. En lo que se refiere, más directamente a la **línea Zafra-Huelva**, el lamentable **estado de la estructura vial** se convierte en la causa más determinante de la pérdida de regularidad y velocidad en la circulación. La dotación de un mejor nivel estructural que eliminase su incidencia en los retrasos permitiría aumentar el nivel de regularidad y, por tanto, de uso por parte del tráfico comercial y de viajeros.

Ya veíamos que existen tramos en esta línea donde es obligado circular a velocidades muy bajas (inferiores a 20 kms/hora), siendo frecuentes los descarrilamientos. Y, por supuesto, no se le puede achacar como causa únicamente a la difícil orografía que recorre la línea.

Se ha comentado desde diversos círculos de que la mejora de la N-435 sufre en gran manera los tráficos de esta línea, con el consiguiente peligro de cierre para la misma. Ello no es verdad, porque ambos recorridos si bien son paralelos son también distantes; cada corredor sirve mayormente unas poblaciones diferentes. Creemos que es importante mejorar ambas estructurales viales a fin de contribuir al desarrollo socioeconómico y territorial del Andévalo y Sierra onubense y facilitar la conexión con doble alternativa entre la baja Extremadura y la capital y puerto de Huelva.

Se han barajado en los últimos años muchos números sobre el montante del presupuesto que necesita la línea para su rehabilitación total¹⁹, pero siempre las inversiones reales habidas han sido escasas y muy por debajo de las cifras inicialmente barajadas. Todavía existen largos tramos que necesitan urgentemente obras de mejora²⁰; en especial, la sustitución y el cambio de las traviesas de madera por las de hormigón y el arreglo de las trincheras.

En lo que se refiere a material rodante en el tráfico de viajeros no presenta graves problemas. Se trata de un automotor con una calidad aceptable en servicios, e incluso muy por encima de las posibilidades que permite la vía. Aunque sí es conveniente corregir las locomotoras que realizan el tráfico comercial dada su antigüedad y deficientes prestaciones.

El nivel de servicios, en cambio, desciende si se tiene en cuenta el mal estado y lejanía de algunas estaciones, apeaderos y apartaderos, y sobre todo, la excesiva duración del viaje, como resultado de causas anteriormente mencionadas.

¹⁹ En el PEFA (Plan Estratégico Ferroviario Andaluz, 1987) ya se recogían una serie de propuestas de actuación dirigidas a mejorar la infraestructura vial de esta línea en los tramos más necesitados por un valor total de 1.400 millones de ptas. También la empresa ferroviaria presupuestó el déficit de infraestructuras en unos 8.500 millones. Y la UNE de Mantenimiento e Infraestructuras presentó en julio de 1.991 las actuaciones comprometidas por el MOPT y que se estimaban en 5.024 millones.

²⁰ Las obras de mejoras y acondicionamiento son competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Indudablemente, las **mejoras en equipamientos y estructura vial** ayudarían a aumentar sobremanera la atracción, principalmente, del tráfico de viajeros. En general, se ha constatado en entrevistas realizadas en la zona que la aceptación del usuario se inclina por el ferrocarril frente al transporte público por carretera, aunque no tiene una relación directa con su uso. Sus causas radican en el alejamiento de las estaciones, la elevada duración del viaje y la existencia de horarios y conexiones inadecuadas, sobre todo cara a la comunicación con la capital onubense.

El sondeo efectuado al personal de la línea y usuarios potenciales permite afirmar que los **horarios y las posibles conexiones** son mejorables de cara a la potenciación del tráfico de viajeros. Entre estos recorridos y horarios ha sido especialmente drámatico para los usuarios del tren la supresión del recorrido Huelva-Jabugo que tenía su salida a las 13,30 y su llegada a las 15,30 y que permitía realizar diversos servicios durante la mañana en la capital y volver pronto a los lugares de origen; precisamente era el tren que registraba un mayor aprovechamiento. También hay que tener en cuenta que la mejoras en horarios y conexiones permitiría un importante tráfico estacional y de fin de semana desde la Baja Extremadura y Sierra onubense hacia las playas de Huelva y viceversa (Turismo verde o rural).

Hace años se esgrimió como alternativa para la captación de tráfico de viajeros, la **potenciación y promoción del tren turístico**. Tras unos escasos experimentos no se consolidó, aunque la afluencia turística desde la capital hacia la Sierra se incrementa constantemente. Por ello, el uso de las líneas regulares en los fines de semana desborda por completo la propia oferta de viajeros del tren; con ello se redunda en un menor servicio y en la imposibilidad de obtener mayores beneficios. Por tanto, es necesario que los fines de semana, dada la gran demanda de usuarios, estos trenes circulen en doble composición a fin de asegurar asiento a todos los pasajeros.

Como animación turística, la zona serrana presenta recursos naturales que pueden ser desarrollados (Turismo verde): su belleza paisajística, fauna y flora pueden servir como base para la promoción de actividades turístico-naturales. El patrimonio construído ofrece también grandes atractivos por su valor monumental y la buena conservación de los núcleos, con óptimas condiciones para acoger, aunque sea sólo por un día, a visitantes que demandan un ambiente tranquilo.

El **Tren turístico fotográfico de la Sierra** se encuadró en un programa general de promoción turística de la comarca, con una buena acogida desde su inauguración en 1986 (Patronato Provincial de Turismo), aunque no prosigue desde hace años. La oferta está dirigida hacia el mercado interior con viajes de ida y vuelta en el día. Pensamos que los destinos se pueden ampliar por carretera a Aracena, Aroche, Fuenteheridos y Galaroza. Aunque esta alternativa apenas influye en el balance económico, sí que contribuye a la promoción turística del

área serrana y de la propia línea Zafra-Huelva. En cualquier otro momento, se podría poner en práctica este ya olvidado proyecto.

En cuanto al **tráfico de mercancías**, las actuaciones comerciales deben centrarse en un esfuerzo de imaginación para ofrecer el máximo atractivo a los clientes con los medios disponibles. La perfecta coordinación entre comercial y recursos conduce a un mejor aprovechamiento y al desarrollo de la máxima capacidad de competencia. En un contexto de fuerte competitividad y cambios rápidos, la implantación de innovaciones resulta imprescindible para cualquier medio de transporte.

En la actualidad, el tráfico de mercancías de esta línea está muy sujeto a las transformaciones de los sectores económicos a los que sirve. La crisis de algunos de estos sectores (minería) no puede conducir a un planteamiento de inviabilidad de la línea, por cuanto se pueden dar en un futuro inmediato coyunturas más favorables. Las investigaciones realizadas permiten establecer las siguientes alternativas para la ampliación de mercados en el tráfico de mercancías:

a) Captación de flujos comerciales en Cumbres Mayores, en base a un tráfico exterior de manufacturas (chacinas) y un tráfico de entrada de ganado que en la actualidad obliga a recoger la facturación en Fregenal de la Sierra. Para ello es necesario la construcción de un embarcadero.

b) Ampliación del actual tráfico de mineral, canteras, corcho y madera, donde el ferrocarril presenta ventajas ostensibles frente a la carretera. En este sentido, los municipios de Calañas y El Cerro de Andévalo han aportado sugerencias a RENFE para la construcción de cargaderos de madera en sus estaciones y apeaderos (El Cobujón y El Tamujoso) para captar ese tráfico existente dada la gran riqueza forestal del Andévalo Central²¹.

c) El servicio comercial debe tener presente un posible aumento de la producción de mineral de hierro del complejo PRESUR.

d) En la actualidad RENFE mantiene un importante consorcio con empresas públicas especializadas en el campo de la química y petróleos, que necesita de esta línea para el transporte de sus productos; mercancías clasificadas de peligrosas que no deben ser desviadas por carretera.

Las mejoras en la explotación del tráfico de mercancías obligan a la organización correspondiente a tomar medidas que van parejas a la mejora general de la línea férrea, tales como:

²¹ Se conseguirá dicho objetivo, si previamente se realiza una inversión destinada a acondicionar los terrenos, adquirir maquinaria diversa y realizar desdoblamiento de algún tramo de carril.

- . la implantación de una política comercial fuerte y eficaz.
- . el establecimiento de un sistema adecuado de seguimiento de vagones.
- . la mecanización y automatización efectiva de las estaciones.
- . la mejora en los apartaderos.
- . el control y cumplimiento riguroso de los plazos de entrega de las mercancías
- . el aumento de la seguridad en el tráfico.
- . el incremento en las velocidades comerciales.

7.3. De alguna manera, las propuestas generales anteriores de mejoras de los equipamientos y servicios y del tráfico comercial se hacen también extensible a la **línea Huelva-Sevilla**, aunque encontramos una problemática más específica por lo que también son distintas sus alternativas.

Ciertamente, el principal problema que tiene esta línea le sobreviene por un factor externo a su propia estructura: se trata de la competencia de la nueva autovía del 92. De esta manera, al ferrocarril regional que cubre esta línea se le hace muy difícil competir con el transporte público por carretera, ejercido por una empresa privada (DAMAS, S.A.) que se ve enormemente favorecida por las magnas inversiones acometidas en la mejora de la red general de carreteras. Supone una diferencia de 30 minutos a favor de la carretera que en el mundo que vivimos es importante. Pero los problemas aumentan cuando este tren regional plantea al usuario cada vez más deficiencias e irregularidades en el servicio, como son la supresión de paradas, retrasos, horarios inadecuados y anticomerciales, recortes de las conexiones, etc..

Precisamente, para competir o alternar con la carretera es necesario otra forma de gestión que pasa no por los recortes drásticos sino por una mayor oferta y una adecuación de los horarios. De alguna manera, la mayoría de las fuentes consultadas coinciden en este hecho, por cuanto la estructura vial de esta línea se haya en condiciones aceptables y no necesita de fuertes inversiones en mejoras.

Para aminorar el cada vez más importante tiempo de recorrido es preciso aumentar las velocidades máximas en determinados tramos, mejorando el material rodante. Creemos que pueden ser más rentables la comunicación de los actuales intercités pero a velocidades de 160 kms/h., lo que permitiría unir dos ciudades de tamaño medio y grande, como son Huelva y Sevilla, que actualmente intercambian un flujo muy importante de personas²².

²² Dada la importancia de este flujo de pasajeros, en determinados horarios punta la empresa DAMAS, S.A. se ve casi incapaz de asegurar el tráfico para todos los usuarios. Sin embargo, a pesar de sus deficientes servicios, siguen incrementando sus usuarios por cuanto no encuentran similares servicios en conexiones y tiempo en el ferrocarril.

En este sentido, para aminorar el recorrido, también existen ideas de cara a suprimir el mencionado rodeo de Carrión a Sanlúcar pasando por Aznalcázar-Pilas y construyendo, a su vez, una nueva y corta variante de escasos kilómetros que uniera directamente las dos primeras localidades. Aunque creemos que ni RENFE ni el MOPT están por la labor de construir más kilómetros de ferrocarril de ésta u otras propuestas²³.

A pesar del actual bajo aprovechamiento del tráfico de viajeros, pensamos que es necesario aumentar, en parte, los recorridos de estos momentos, considerados como escasos, y adecuarlos a horarios comerciales y a las otras conexiones desde Sevilla a la red regional o nacional. En suma, adecuar el actual tráfico regional a Sevilla como tráfico de cercanías con horarios, conexiones, servicios y precios ventajosos.

8. CONCLUSIONES

Ambas líneas férreas, objeto de estudio, tienen una influencia clara en la ordenación del territorio, formando dos ejes importantes que contribuyen a la integración y al desarrollo socio-económico de los espacios por donde discurre.

Son los últimos dos corredores de un sistema ferroviario onubense más desarrollado en años atrás y que por acontecimientos socioeconómicos y políticas ferroviarias diversas se ha ido eliminado. Y aún hoy se cuestionan su viabilidad social y económica por lo que sobre ambas se cierne el peligro de su desaparición.

El **corredor ferroviario norte** posibilita a poblaciones tradicionalmente marginales y alejadas de los principales centros funcionales una comunicación necesaria para la salida de productos de la zona (mineral y maderas), así como el transporte de personas hacia la capital para la adquisición de servicios diversos. Y en este sentido, hay que tener en cuenta que el corredor de la N-435 no es en gran manera, otra alternativa por cuanto sirve a poblaciones distantes de las propias del corredor ferroviario Zafra-Huelva.

Se ha puesto en duda el balance económico, en razón a intereses diversos, incluyendo los gastos estructurales de mantenimiento y renovación, cuando el balance propiamente de explotación es claramente positivo para la línea Zafra-Huelva, como consecuencia del transporte de mercancías, que la convierte, curiosamente, en una de las más rentables para la empresa estatal. Ciertamente,

²³ También hay propuestas para la ya cerrada línea Ayamonte-Huelva, en el sentido de desviar el recorrido desde Lepe hacia la Antilla y siguiendo la costa hacia Isla Cristina y Ayamonte. Y ello teniendo en cuenta el desarrollo experimentado por esta comarca y las enormes potencialidades turísticas y agrícolas que aún conserva, que demandan ya nuevas alternativas (e incluso un aeropuerto) a la carretera).

esta premisa no tiene una correspondencia con su estado de conservación y mantenimiento, demostrándose, una vez más, la marginalidad de la línea y, en general, de la propia provincia de Huelva.

Como principal factor limitante de esta línea se encuentra su trazado, de difícil orografía. En cuanto al resto de los factores estructurales pueden y deben ser mejorados ampliamente sin necesidad de fuertes inversiones.

Se considera necesario un proyecto de renovación de la línea y, muy especialmente, en determinados tramos, no sólo por su rentabilidad económica, sino por las posibilidades de transportes que se presentan en un futuro. Creemos que esta línea es indispensable para el desarrollo interior de la provincia, constituyendo también un eje complementario de salida exterior de Andalucía Occidental, no siempre considerado.

Apostamos por el mantenimiento no sólo del tráfico de mercancías sino también por el actual tráfico de viajeros, con las consabidas reformas y promoción, dada su función social.

Es casi incomprensible que cara al siglo XXI, coexista muy próxima a los trenes de Alta Velocidad una línea férrea, "**tercermundista**", con tan graves problemas estructurales de servicios en general y que frente a las velocidades de los primeros (casi 300 kms/hora) los segundos transcurran a 20 kms/hora en numerosos tramos. Urge una mejora estructural en todo sus tramos, que se debía haber realizado del todo años atrás y no plantearse su cierre, que precisamente viene dado por el lamentable estado de sus instalaciones más que por su falta de rentabilidad. La brillantez de la construcción y los primeros y positivos resultados del **TAV** no pueden ocultar las graves carencias de los habitantes de las zonas más deprimidas de Huelva: el Andévalo y Sierra Onubense.

El **corredor Huelva-Sevilla** ha permitido de siempre la conexión desde una provincia marginal, mal comunicada y abastecedora de materias primas, hacia el resto de Andalucía y Madrid. Aún cuando la conexión a través de la carretera ha mejorado ostensiblemente siempre es positivo mantener y no destruir una segunda alternativa de transporte, aunque se obtengan balances negativos, siempre discutibles, por el alcance social y territorial que la misma línea posee. Pero si es así, hay que intentar mejorar los servicios y aumentar la velocidad para que el tiempo empleado no llegue a doblar el invertido por el autobús de línea directo. Además, es necesario incrementar más el tráfico de mercancías en esta línea al objeto de descongestionar a la carretera del molesto y peligrosos tráfico pesado.

Pensamos que la crisis del sistema ferroviario onubense es sólo un ejemplo más, en un territorio concreto, de la crisis del ferrocarril que afecta a todo el país. De alguna manera, desde los últimos años casi todo los esfuerzos e inversiones por mejorar el nivel de infraestructuras de transporte y comunicación se han

centrado en el sistema de carreteras. Y de forma contraria, a excepción del TAV, el sistema ferroviario asiste a un paulatino descenso de inversiones, tráficos, personal, supresiones de líneas, etc...

Creemos que las ventajas que por sí tiene el ferrocarril en lo que se refiere a menor consumo energético, escasa contaminación (Medio Ambiente), menor siniestralidad, posibilidad de transportar de una vez mayores tonelajes y pasajeros, no se tienen del todo presente. Ante coyunturas algo desfavorables para determinados corredores ferroviarios, la política de administración y gestión de RENFE y del MOPT, no puede ser únicamente la del recorte de los tráficos y, mucho menos, la del cierre y el desmantelamiento²⁴. Pensamos que los 12.000 millones presentados por la Dirección como pérdidas en el ejercicio 1.991 es una cantidad menospreciable que no justifica de modo alguno recortar o suprimir el actual diseño de trenes regionales de nuestro país.

El tren es un bien social de interés público, que como tal bien merece unos balances económicos algo negativos que sea sufragado por todos los ciudadanos. Pero ello, ocurre también, y con más "pérdidas", en todos los modernos países de nuestro entorno europeo y, sin embargo, se sigue apostando por el ferrocarril.

Es necesario un esfuerzo imaginativo por parte de los gestores y un respaldo político para asegurar los tráficos y el alto nivel de servicios a los usuarios. Creemos que en nuestros días el ferrocarril sigue teniendo, dada la naturaleza del tráfico, una gran importancia que, incluso, puede acrecentarse en un futuro mediante las nuevas tecnologías y diseños aplicados al tren.

Es necesario para un país moderno contar para un mismo territorio con distintas alternativas de transporte. Dejar la exclusividad a la carretera sería un grave error para un futuro cercano que en lo que se refiere a las fuentes energéticas es algo incierto. En estos momentos, quizás la labor no está tanto en construir nuevos kilómetros de ferrocarril, que también es razonable, sino, y dado el panorama, mantener a toda costa los actuales corredores, sin recurrir a los dolorosos cierres y desmantelamiento.

El ferrocarril en España y en estas dos líneas en concreto, necesitan sólo una mayor atención por parte de la Administración y unas mínimas inversiones, quizás exigüas si se comparan con otras partidas presupuestarias. Y de todos es sabido que cualquier inversión redundaría inmediatamente en una mayor velocidad, accesibilidad y atracción para usuarios privados y clientes comerciales,

²⁴ Tanto el MOPT como la Dirección de RENFE quieren comprometer a las distintas Comunidades Autónomas en el pago de los déficits generados por las líneas regionales. En caso contrario la Dirección tomaría medidas como la supresión de servicios o incluso el cierre de líneas. Esta postura es justificada por los primeros "porque la Comunidad Europea obliga a rentabilizar servicios y no pueden soportar déficit alguno" (ABC, 14-9-92).

aumentando su rentabilidad. Poner en práctica la política contraria de recortes y cierres conduciría irremediabilmente, y ya existen muchos ejemplos que lo han demostrado, a la desaparición del tren de vastos territorios de España.

9. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

9.1. FUENTES:

Nuestro más especial agradecimiento como fuentes de información más notables a:

- Comité de Empresa de Huelva. Sindicatos UGT y CCOO; y en especial, a la documentación aportada por UGT.

- Coordinador de Relaciones Institucionales de RENFE.

Otros organismos a los que se han recurrido son:

- Dirección General de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.

- Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía.

9.2. BIBLIOGRAFIA:

- CAMARA DE COMERCIO DE HUELVA; Resúmenes anuales.

- INECO, Estudio del balance social de la línea férrea Zafra- Huelva, 1983, estudio inédito.

- JUNTA DE ANDALUCIA, Plan Estratégico ferroviario de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1987.

- JUNTA DE ANDALUCIA, Estudio de la Red Secundaria de la provincia de Huelva, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1987.

- JUNTA DE ANDALUCIA, Avance del Plan Viario de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1984.

- JURADO, J.M. y MIRABENT, C.; Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva, Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 1.989, estudio inédito.

- RENFE, Trenes hoy, Revista mensual, Gabinete de Información y Relaciones Externas (GIRE), 1987-88.

- VARIOS, Los ferrocarriles en España, edit. Artola, Madrid 1978.