

# LA LÍNEA ZAFRA-HUELVA, UN CORREDOR FERROVIARIO DE HUELVA Y SU SIERRA

*José Manuel Jurado Almonte*

Doctor en Geografía. Departamento de Geografía e Historia.  
Universidad de Huelva

## 1. INTRODUCCIÓN

Agradezco la invitación que me ha hecho el Comité Técnico de de las **XIII Jornadas del Patrimonio de la Sierra**, que este año se celebran en la localidad de Cortelazor, para seguir divulgando la problemática del ferrocarril onubense y, en especial, del que discurre por La Sierra: la **línea Zafra-Huelva**<sup>1</sup>.

En este año de 1998 se conmemora en España el **150 Aniversario del Ferrocarril en España**. Por tanto, esta ponencia es una modesta contribución para recordar este medio de transporte que revolucionó la Europa industrial desde el siglo XIX y que se implantó en la provincia de Huelva muy pronto, a partir de 1868, con el primer ferrocarril minero de vía estrecha: el de Buitrón a San Juan del Puerto. Después vendrían otras numerosas líneas ferroviarias y ramales. Y entre las primeras, destaca el ferrocarril Zafra-Huelva; con una historia ya centenaria, dado que su construcción data de 1886-89.

---

<sup>1</sup> Mis inicios en este tema se remontan a la realización de un trabajo de investigación durante 1988-1989 para el entonces *Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes* sobre el tema monográfico «*Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva*». Posteriormente este trabajo ha sido actualizado varias veces, habiéndose publicado un amplio artículo en la revista «*Huelva en su Historia*» n.º 5. Finalmente, la *Asociación de Amigos del Ferrocarril de la Cuenca Minera de Río Tinto*, que tanto está luchando en defensa del ferrocarril en esta provincia, posibilitó la edición de la obra «*Historia y actualidad de la línea férrea Zafra-Huelva*», cuya autoría es conjunta con Antonio Peregil Delay. También, he aprovechado la capacidad divulgativa del diario provincial «*Huelva Información*» para publicar varios artículos sobre las líneas Zafra-Huelva y Ayamonte-Huelva.

Dado que a excepción hecha de algunos ramales mineros, hoy desmantelados, es el ferrocarril Zafra-Huelva, el único que atraviesa y sirve para vertebrar La Sierra onubense, lógicamente, el análisis de sus características y de su problemática centrarán la atención.

Este artículo es una nueva proclama no sólo para que esta línea Zafra-Huelva no desaparezca sino para instar a la Administración, capitaneada por *RENFE*, *FOMENTO* y *Junta de Andalucía*, de que son necesarias y urgentes determinadas y contadas inversiones para fortalecer los servicios ferroviarios y no recurrir a los tristes recortes presupuestarios y al levantamiento de raíles. Lamentablemente esta línea no consigue zafarse de las reiteradas especulaciones de su cierre, frente a la oposición de los pueblos afectados y de distintos grupos asociativos y políticos con puntos de vista, anhelos y versiones algo diferentes a las posturas que han mantenido *RENFE* y los distintos gobiernos al frente del Ministerio de Fomento.

Con obligada brevedad, el **contenido** de este artículo se ha estructurado en los siguientes apartados:

- Breve panorama de la red ferroviaria onubense.
- Origen histórico y encuadre geográfico del corredor ferroviario Zafra-Huelva.
- Características estructurales y nivel de servicio.
- Análisis de la oferta de transporte: tráfico de mercancías y viajeros. Balance económico y social.
- Manifestaciones y estado de opinión.
- Propuestas de actuación.
- Conclusiones.

## **2. BREVE PANORAMA DE LA RED FERROVIARIA ONUBENSE**

La densa malla ferroviaria que en su día ofreció la provincia de Huelva es ya sólo historia. La riqueza minera del Andévalo y del Noreste de la Sierra de Huelva generó una importante **red de líneas de vía estrecha** que comunicaban los principales centros mineros con el puerto de Huelva e, incluso, con el puerto de Sevilla (Minas de Cala-San Juan de Aznalfarache) o con el río Guadiana (línea Minas de Herrerías-Puerto de La Laja). Hoy,

a excepción de la línea Tharsis-Río Odiel, que fue el segundo ferrocarril por antigüedad (1871) en la provincia de Huelva, todas ellas se hallan cerradas o incluso desmanteladas.

En cuanto a las **tres líneas de vía ancha** y que tenían su centro en la capital onubense, desde 1987, ya se ha perdido una, la de **Huelva-Ayamonte**, y las dos restantes no parecen estar fuera de peligro.

En concreto, la **línea Huelva-Ayamonte** fue objeto de un abandono progresivo por parte de la entonces política ferroviaria. Cuando las cuentas resultaron muy negativas se procedió a su cierre y, unos años después, a su desmantelamiento. Además, se ha cometido un **error histórico** de no comunicar por vía férrea **Andalucía** con **Portugal**, al no contar con una calzada para el ferrocarril, el nuevo *Puente Internacional sobre el Guadiana*. Desde entonces, la Junta de Andalucía ha aprobado la realización de un estudio de viabilidad de esta línea, cuyos resultados se conocerán en 1999. Asimismo, este órgano político ha anunciado en repetidas ocasiones inversiones millonarias para el restablecimiento de esta línea que, a todas luces, son irreales. Por lo pronto, el antiguo carril de este ferrocarril se ha convertido en una **Ruta Verde o ecológica**, aún no ultimada, para el disfrute de unos pocos ciclistas y caminantes.

Respecto a la **línea Huelva-Sevilla** se halla con graves problemas en cuanto a su transporte regional. Sufre la competencia de empresas de transpore público por carretera que aprovechan la mayor accesibilidad de la **Autovía del V Centenario**. Pero ello no debe ser razón para que **RENFE** dé por perdida la batalla de la competitividad. Al contrario, debe intentar mejorar los servicios regionales y no acudir sólo a los recortes. Acortar su trayecto, suprimiendo el famoso **rodeo** de 25 kilómetros entre Carrión a Sanlúcar la Mayor y la utilización del apeadero de la *Expo 92* serían buenas medidas para poner ambos servicios de transporte, la carretera y el ferrocarril, en igualdad. A estas medidas se une la urgente necesidad de incorporar unos horarios más comerciales entre ambas capitales andaluzas.

Y en cuanto a la **línea Zafra-Huelva** su futuro no está asegurado; inmersa en graves problemas estructurales que impiden una mayor viabilidad económica y social. Este ferrocarril se halla en un ancestral y preocupante estado de abandono, que origina bajas velocidades y numerosas irregularidades. No obstante, soporta todavía un notable tráfico de mercan-

cías y es esencial para la comunicación de un sector de la provincia de Huelva que se encuentra alejado de la N-435. Además, se ha confirmado en sondeos y encuestas que los usuarios potenciales serían más en el caso de que las condiciones de la línea fuesen más favorables. Prueba de ello es que el tráfico de viajero va en aumento lentamente y es muy intenso los fines de semana. Por tanto, la **línea no está muerta**. Nos podríamos preguntar cual sería la aceptación potencial para el tráfico de viajeros si las velocidades medias en vez de ser de unos 50 kms/hora fueran de 100 kms/h. Por otra parte, las nuevas expectativas de tráfico comercial (minas de Aguas Teñidas y Siderúrgica en Jerez de los Caballeros) no tienen una correspondencia en planes de rehabilitación de los tramos ferroviarios en peores condiciones.

### 3. ORIGEN HISTÓRICO Y ENCUADRE GEOGRÁFICO DEL CORREDOR FERROVIARIO ZAFRA-HUELVA

El **origen** de la línea **Zafra-Huelva** se remonta a fines del pasado siglo (1881-1889) y su construcción 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.

Casi a la misma vez que se terminó su construcción, se abrieron nuevos ramales de ferrocarriles de vía estrecha, en sentido horizontal, que tenían en Valdelamusa y en Tamujoso sus centros de reembarque del mineral a través de la línea y en dirección a Huelva.

En 1984 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 aunque, insistimos, **su futuro es incierto**, con gravísimos y olvidados problemas estructurales, que serán abordados más adelante.

En cuanto al **encuadre geográfico**, esta línea, con 185 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 agrícolas y turísticas de La Costa, a lo que se suma las relaciones que se establecen entre Huelva y Extremadura. Po-

sibilita a localidades 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, con alturas que ascienden hacia el Norte y que condicionarán, en gran medida, el trazado de la red. Asimismo, encontramos un fuerte desequilibrio demográfico, económico y funcional entre los municipios de la Sierra y el Andévalo, de menor desarrollo y suministradores de materias primas (recursos forestales y mineros), y los del Litoral y Área periurbana de la capital, con economías más potentes y diversificadas.

#### 4. CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES Y NIVEL DE SERVICIO

La difícil **orografía** del Norte de la provincia de Huelva repercute directamente en el *trazado* de la línea Zafra-Huelva, caracterizado por multitud de curvas, rampas y pendientes que llegan a alcanzar el 20%, influyendo en la limitación de la velocidad, aunque ésta se deba más a las malas condiciones de la estructura vial.

Por otra parte, el **armamento de las vías** es muy deficiente en algunos tramos del recorrido; siendo urgente su renovación, dado su lamentable estado. Con el siguiente orden prioritario son los siguientes: desde el km. 89,000 al 94,000 (Almonaster-Jabugo); desde el Km. 124,100 hasta Calañas o Km. 129,400; desde el km. 148,800 al 178 (El Cobujón-Peguerillas); y entre el km. 0,000 al 46,646 (Zafra y Fregenal de la Sierra). También, desde los últimos años asistimos a un progresivo deterioro de los kilómetros finales desde Peguerillas hasta las inmediaciones del apartadero de Huelva-Mercancías, lo que ha repercutido en una bajada gradual de las velocidades máximas permitidas en este último tramo.

Otros **problemas técnicos** a solventar, también más acusados en estos tramos citados, son la falta de mantenimiento y drenaje de las trincheras y túneles y los desprendimientos de rocas y tierras y carril, que generan frecuentes descarrilamientos, aunque no aparatosos.

**ARMAMENTOS DE LAS VÍAS**

Zafra-Huelva	Tipo de carril	Travesía	Última renovación
P.K. 0,000 al km. 46,646	45	Madera	1955 y 1978
P.K. 46,646 al km. 47,369	54 (s)	bibloque	1983
P.K. 47,369 al km. 61,315	54 (s)	bibloque	De 1977 a 1979
P.K. 61,315 al km. 62,615	54 (s)	monobloque	Mayo-junio 1992
P.K. 62,615 al km. 73,950	54 (s)	bibloque	Julio 1977/dic 1979
P.K. 73,950 al km. 76,147	54 (s)	bibloque	Dic 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	Dic 1990-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	Dic 1990-Mayo 1991
P.K. 89,000 al km. 93,945	45	madera	1972
P.K. 93,945 al km. 96,400	45	madera	Febrero-abril 1976
P.K. 96,400 al km. 108,300	45 (s)	madera	Mayo-Junio 1993
P.K. 108,300 al km. 112,000	45 (s)	madera	Mayo-Junio 1993
P.K. 112,000 al km. 124,100	45 (s)	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. 156,000	45	madera	1961 y 1971
P.K. 156,000 al km. 159,000	45 (s)	madera <sup>1</sup>	1993
P.K. 159,000 al km. 180,000	45	madera	1961 y 1971
P.K. 180,000 al km. 185,000	54 (s)	bibloque	

(1) Recientemente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y RENFE renovaron algunos tramos (33 kms. en total), utilizando las travесías de madera y carriles con cabeza cortada y soldadas. (s): Carril soldado.

FUENTE: Subgerencia de RENFE en Huelva, 1993.

Todo ello origina una bajada de la **velocidad media**, que se convierte en uno de los graves inconvenientes de la línea, ya que en el tráfico de viajeros aquélla apenas llega a los 52 Kms/hora; lo que influye en una menor aceptación potencial del usuario. Por otra parte, para el tráfico de mercancías estas velocidades medias se reducen incluso más.

Además, en algunos tramos y fruto de las deficiencias de las vías, es obligado tomar especiales precauciones, y por lo tanto, bajar la **velocidad máxima**, a veces, hasta los 30 kms/hora.

## VELOCIDADES MEDIAS Y MÁXIMAS PARA EL TRÁFICO DE VIAJEROS

P.K.	ESTACIONES	VELOCIDAD	VELOCIDAD
		MÁXIMA	MEDIA
		(1)	(2)
0,0	ZAFRA-Fregenal	60	50
46,6	Fregenal-Cumbres M.	75	65
63,0	Cumbres M.-La Nava	75	62
78,5	La Nava-Jabugo/Gal.	50	41
87,4	Jabugo/Gal-Almon/Cort. (3)	55	36
94,1	Almon/Cort-Gil Márquez	55	42
101,8	Gil Márquez-Valdelamusa	55	48
112,2	Valdelamusa-Tamujoso	75	57
120,8	Tamujos-El Cerro de And.	85	34
122,5	El Cerro de And.-Calañas	85	55
129,8	Calañas-Los Milanos	100	58
138,8	Los Milanos-P.K. 143,6	120	76
143,6	P.K. 143,6-El Cobujón	90	60
147,6	El Cobujón-Belmonte	75	51
154,4	Belmonte-P.K. 159,3	80	59
159,3	P.K. 159,3-Gibraleón	110	53
166,4	Gibraleón-Peguerillas	120 (3)	67
170,9	Peguerillas-Huelva Mercan.	100	54
180,8	Huelva Merc.-Huelva Término	90	36

Tiempo de recorrido: 3 h. 35'

Velocidad media: 52

(1) Velocidades máximas teóricas ofrecidas por la Dirección General de Renfe (Madrid, diciembre de 1995). Dentro de cada tramo de recorrido existen algunos puntos cuya velocidad máxima es más limitada debido a las malas condiciones de la vía. Incluso en periodos de lluvias o por causa de desprendimientos de trincheras la velocidad puede incrementarse aún más limitada, con especial precaución en determinados tramos («marcha a la vista») para poder parar ante cualquier obstáculo. Estas limitaciones afectan sobre todo a tramos comprendidos en las zonas serranas y al tráfico de mercancías.

(2) Velocidades medias: se considera el espacio y el tiempo invertido entre cada punto kilométrico. Suelen ser inferiores por cuanto hay que tener en cuenta el tiempo de desaceleración, aceleración y espera de los trenes al recalar en los apeaderos y estaciones.

(3) Debido al lamentable estado de estos tramos se han reducido aún más las velocidades máximas. Así, el tramo comprendido entre Gibraleón y Huelva alcanza ahora como máximo los 60 kms/h. y el tramo Jabugo-Almonaster los 30 km/h.

FUENTE: RENFE y elaboración propia.

La línea Zafra-Huelva posee un total de 18 **puntos de embarque** para el tráfico de viajeros, aunque han sufrido un progresivo deterioro en servicios y una reducción de los horarios por la falta generalizada de inversiones, llegándose incluso al cierre total de un gran número de apeaderos –entre los de menor importancia–, a los que se accede recurriendo a las paradas facultativas.

### TIPOLOGÍA Y ESTADO DE ESTACIONES Y APEADEROS

Localidad	Tipología	Situación Actual	Horario Abierto	Observaciones
<b>ZAFRA</b>	Estación	Abierta	7 a 23 h.	Estado aceptable
Medina Torres	Apeadero	Cerrado		Parada facultativa (1)
Valencia Ventoso	Apartadero	Cerrado		Parada facultativa
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/Jab.	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.	Mal estado
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
<b>HUELVA-Término</b>	Estación	Abierta	6,00 a 23,45 h.	Buen estado

(1) Parada facultativa: El tren sólo para a instancias del viajero interesado. Los apeaderos y apartaderos no suelen presentar unas condiciones aceptables.

FUENTE: Subgerencia provincial de Huelva (1993) y elaboración propia.



## 5. TRÁFICOS DE VIAJEROS Y DE MERCANCÍAS. BALANCE ECONÓMICO Y SOCIAL

El importante **TRÁFICO COMERCIAL** que de siempre ha tenido la línea Zafra-Huelva ha permitido hasta hoy la **no desaparición** de la misma. Todavía, este ferrocarril 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 consiguiente peligrosidad, por los productos transportados, para las poblaciones del recorrido. También destacan los tráficos de maderas de Valdelamusa, Jabugo y Gibraleón que, precisamente, se ha ido incrementando. Tras la construcción de un gaseoducto entre Zafra y Puertollano se ha prescindido, desde octubre de 1992, del transporte de combustibles que desde Huelva, y por tren, se suministraba a buena parte de la Comunidad Extremeña.

No obstante el tráfico de mercancías sigue siendo notable. De esta manera la *UNE de Cargas* de RENFE presentó para el conjunto de las líneas férreas de Huelva un volumen de negocio por el transporte generado de 2.025 millones de ptas. y 596.000 toneladas en el ejercicio de 1994. Aunque no se desglosa por líneas sí que en buena medida, dichos tráficos son acaparados por la línea Zafra-Huelva.

En este corredor territorial, caracterizado por economías de exportación, destacan los complejos industriales de **Calañas** y **Huelva**, donde RENFE mantiene contratos de transporte con importantes empresas exportadoras, en su mayoría, de productos químicos, minerales y maderos.

Fuera del ámbito onubense, sobresalen las estaciones de Zafra y Fregenal de la Sierra, desde donde se distribuyen buena parte de estas mercancías hacia Portugal, Extremadura y el norte de España.

En cuanto al **TRÁFICO DE VIAJEROS**, ciertamente las precarias estadísticas no permiten conocer con total exactitud el comportamiento del tráfico de viajeros y el índice real de aprovechamiento (ver notas a pie de cuadro).

No obstante se constata que el tráfico de viajeros va en aumento len-

tamente. Según cifras de la Compañía, para 1994 fue de 79.000 personas (Huelva Información, 8/1/1995) y para 1996, de 105.000 viajeros y unos ingresos de 50 millones de ptas (H.I. 22/2/97). Los datos del Comité de Empresa son algo superiores y para 1995 eleva el número de usuarios a **120.000 pasajeros**.

Si estas cifras siguen sin satisfacer a la Compañía es porque se debe a problemas inherentes de la línea más que a una falta de aceptación potencial por parte de los usuarios y cuyas causas están motivadas por las bajas velocidades existentes y a las diversas irregularidades que con frecuencia encuentran.

Son unánimes las quejas de los viajeros, y su consiguiente menor uso, por la política ferroviaria de restringir la frecuencia de recorridos y establecer unos horarios nada cómodos en la necesaria conexión de estas localidades con la capital onubense o viceversa.

#### VENTA DE BILLETES EN LA LÍNEA ZAFRA-HUELVA (1995) (1)

	4.º trim. (1994)	1.º trim.	2.º trim.	3.º trim.	TOTAL
HUELVA (1)	12.130	12.227	10.947	13.727	49.031
GIBRALEÓN	372	384	354	451	1.561
CALAÑAS	4.301	3.994	3.650	4.818	16.763
VALDELAMUSA	1.025	878	901	1.191	3.995
JABUGO	1.610	1.116	1.340	1.534	5.600
INTERVENTORES					
EN RUTA (2)	11.710	9.020	8.908	10.490	40.128
<b>TOTAL (3)</b>	<b>31.148</b>	<b>27.619</b>	<b>26.100</b>	<b>32.211</b>	<b>117.078</b>

(1) Tomando esta fuente se han desglosado el tráfico de la línea Zafra-Huelva y Huelva-Sevilla por separado.

(2) Se consignan los billetes expedidos por los interventores en ruta. Cubre todos los apeaderos ahora sin personal: Belmonte, El Cobujón, Los Milanos, El Tamujoso, Gil Márquez, La Nava, Valencia del Ventoso y Medina de las Torres; estas dos últimas en territorio extremeño.

(3) No se consignan los viajeros de las estaciones de Fregenal de la Sierra y de Zafra; aunque según fuentes del Comité de empresa, éstos fueron de 4.120 y 2.150 billetes, respectivamente. respectivamente. En este caso el total de viajeros sobrepasarían las **120.000 personas**.

FUENTE: Comité de Empresa. Sindicato de UGT; documentación interna y elaboración propia.

Pero, a pesar de todo, el tráfico es especialmente intenso en los fines de semana cuando curiosamente se asisten a espectáculos grotescos de numerosos viajeros a pie por encontrarse el tren totalmente repleto; lo que está generando no pocos problemas e incidentes.

Es difícil realizar un **BALANCE ECONÓMICO** sobre las cuentas de ingresos y gastos que lleva aparejada esta línea férrea. No dispongo de estos datos porque son celosamente guardados y porque en el caso de adquirirlos, los resultados pueden ser engañosos en razón a cómo se presenten.

En lo que concierne a la línea férrea que nos ocupa, los gastos de explotación, sin añadir los gastos de mantenimiento de la infraestructura, son a todas luces bajos, dado que el mantenimiento es mínimo, el personal de las estaciones se ha reducido a unos niveles mínimos y los costes de energía y motorización no han variado ostensiblemente<sup>2</sup>.

Pero por encima de estas cuentas hay que pensar también en la **rentabilidad social y en otra serie de ventajas** que tiene todo transporte ferroviario y que es difícil de medir por sus múltiples efectos e implicaciones y que en este corredor se concretan en:

- a) **Impacto positivo en el potencial industrial.** Esta línea posee un papel fundamental en la economía onubense por el transporte de productos mineros, químicos y madereros. Asimismo, es vital para el mantenimiento del transporte de ácido sulfúrico del complejo de Almagreras que sustenta, en gran medida, la vida económica de Calañas.
- b) **Presenta ventajas en el transporte de mercancías peligrosas,** imposible de ser absorbido por la carretera.
- c) Mayor eficacia en el **ahorro de energía** frente a la carretera (1/3 inferior), siendo ostensible, sobre todo, en el transporte de mercancías.

---

<sup>2</sup> Según opiniones vertidas a los medios de comunicación por parte del Comité de Empresa, aunque sin desglosarse los costes e ingresos, esta línea Zafra-Huelva viene registrando unos balances económicos positivos.

- d) También hay que tener en cuenta la **mayor capacidad de carga del ferrocarril** sobre el transporte en carretera. De esta manera un tren que transporta aproximadamente 1.000 toneladas equivale a 40 camiones de 25 toneladas. A ello hay que añadir la menor contaminación del tren, el hecho de que favorece una descongestión del tráfico por carretera y su menor siniestralidad<sup>3</sup>.
- e) **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 bien considerada y tenida en cuenta y que afecta directamente a su ámbito suroccidental.

En suma, 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, conllevarían **problemas de aislamiento** para la mayoría de los núcleos localizados en este corredor y graves dificultades para el mantenimiento y posibles ampliaciones de los complejos industriales y mineros del Andévalo, Sierra onubense y Polo Industrial de Huelva.

## 6. MANIFESTACIONES Y ESTADO DE OPINIÓN

Desde que en 1984 la línea Zafra-Huelva fue catalogada como **altamente deficitaria** empezó a cuestionarse su viabilidad económica. A última hora se salvó de su cierre, lo cual no pasó con la línea Gibraleón-Ayamonte que en septiembre de 1987 vió circular su último tren. Pero desde entonces, se cierne sobre este ferrocarril la espada de su desaparición y, especialmente, en lo que concierne a su tráfico de viajeros.

<sup>3</sup> Frente al esplendor de la política de carreteras, fácilmente se olvida que la carretera produce unas 5.000 víctimas por año en España y unas pérdidas en el plano económico que se acercan a los dos billones de ptas.

A partir de entonces, las movilizaciones emprendidas por sindicatos y grupos políticos y asociativos onubenses contra la política del ahora *Ministerio de Fomento*, RENFE y sus diferentes *Unidades de Negocios Especializadas (UNEs)*, no sólo para la línea Zafra-Huelva sino también para la Huelva-Sevilla, se agudizan y prosigue hasta la actualidad, aunque con períodos de altibajos de calma y tensión.

En este deseo de no «bajar la guardia» han sido continuas las manifestaciones en los medios de comunicación, especialmente de las fuerzas sindicales que emplearon incluso convocatorias de paro (del 2 al 7 de enero de 1992). Se reivindicaban mejoras urgentes en estructura vial y en los servicios al usuario.

Se acusaba a la Dirección de la compañía, mediante 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»*.

Estas asociaciones exigían la renovación urgente de la línea, dada la situación tan lamentable de los tramos más deteriorados. Calificaban, y lo siguen haciendo, el estado de la misma de *«tercermundista»*.

En este tiempo han sido muchas, diversas y, a veces contradictorias, las manifestaciones habidas en el **plano político** respecto a esta línea Zafra-Huelva.

Con el gobierno socialista anterior copando la Administración Central, la defensa que hicieron nuestros políticos socialistas locales fue muy tenue; y, por contra, los partidos de la oposición manifestaban contundentemente su oposición al cierre y desmantelamiento de la línea. Ahora, las cosas siguen igual, pero invirtiéndose los términos. Pero estas guerras dialécticas, electoralísticas y de imagen de los políticos por salir en los medios de comunicación favorecen muy poco al ferrocarril Zafra-Huelva, que sigue hallándose en igual estado de abandono.

## ESTADO ACTUAL Y PLAN DE OBRAS A REALIZAR EN LA LÍNEA ZAFRA-HUELVA, 1991 (1)

Tramos	Balasto Actual	Carril Actual	Travesía Actual	Estado General	Última Renovación	Propuestas	Inversión 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	Saneamiento trincheras	Sin definir
Jabugo-Almonas (3)	Calizo	45	madera	MUY GRAVE	1972	Rehabilitación gral.	600
Almón-Gil Márquez	Calizo	45(4)	madera	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
Gil Márquez-Cerro	Calizo	45	mad/bloque	BIEN	1993	Ya no se contemplan actuaciones	
El Cerro-Calañas	Calizo	45/54	mad/bloque	MUY GRAVE	1984	No se contemplan actuaciones	
Calañas-El Cobujón	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 185,000	Silicio	54	bloque	BIEN	1961/1971	No se contemplan actuaciones	

(1) El Director-Gerente de la *UNE de Mantenimiento de Infraestructuras* presentó en julio de 1991 el estado de los tramos en esos momentos y las actuaciones previstas y comprometidas por el MOPT, y que se realizarían 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) Desde el kilómetro 89 al 94.

(4) 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, 1993.

Repasando las hemerotecas para conocer lo sucedido desde 1993, **la situación no deja de ser desalentadora, aunque aún hay un atisbo para la esperanza.** Continúan los cansinos ajustes de horarios, recortes de servicios y personal y, lo que es peor, no hay proyectos sobre la mesa para mejorar el conjunto del ferrocarril en Huelva y, especialmente, los tramos más deteriorados de la línea Zafra-Huelva.

Por tanto, analizando la prensa escrita, entre los acontecimientos más notables que conciernen a esta línea en los últimos años destacan:

- 1993. Últimas actuaciones habidas por parte de la *Dirección-Gerencia de la UNE de Mantenimiento de Infraestructuras*. Se sustituyen las traviesas de madera en mal estado por otras renovadas, mejorando la infraestructura vial de unos 33 kms. entre Almonaster la Real y El Cerro de Andévalo. Sin embargo, estas inversiones fueron muy inferiores a las que se barajaron en un principio.
- Abril de 1994. Presentación del *Plan Director de Infraestructuras de la Junta de Andalucía*, donde aparecen ambiciosas inversiones ferroviarias que no dejan de ser exageradas y poco reales.
- Noviembre de 1994. La dirección de *RENFE* deniega la rehabilitación de cinco kilómetros de la línea que se encuentran en pésimo estado, entre Jabugo y Almonaster, y donde es urgente la renovación, dado que se encuentra entre dos zonas totalmente renovadas.
- Fines de 1994. Intensa polémica sobre la desaparición de la línea y consiguiente movilización de las fuerzas políticas y asociativas onubenses en contra de esta supuesta medida.
- Inviernos de 1995, 1996 y 1997. Continuas interrupciones e irregularidades del tráfico como consecuencia del desprendimiento de trincheras a causa de los temporales de lluvia. Los trenes tienen que circular con «marcha a la vista»<sup>4</sup> en numerosos tramos de la línea. Descenso de la velocidad máxima permitida.
- Abril de 1996. La Autoridad Portuaria de Huelva se pronuncia por la modernización de la línea férrea Zafra-Huelva, como medida clave para la exportación de productos extremeños a partir del puerto onubense.

---

<sup>4</sup> Máxima atención visual del maquinista para poder parar ante cualquier obstáculo.

- Domingo, 3 de Noviembre de 1996. Pasajeros y habitantes de la zona cortan el tráfico ferroviario a la altura de Valdelamusa en protesta por el hacinamiento que presentaba el tren Zafra-Huelva, con el consiguiente peligro. Este problema se plantea en la mayoría de los fines de semana; llegando *RENFE* a recurrir a los servicios de autobuses para cubrir la demanda de los viajeros en Calañas y en otros apeaderos cercanos.
- Octubre de 1997. La *Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía* presupuesta 2.300 millones de ptas. para 1998 de cara a realizar varios estudios de conexiones ferroviarias, aunque es el Estado quien tiene competencias para llevarlas a cabo. Entre estos estudios destaca el referido a la posible unión entre Huelva y Faro.
- Noviembre de 1997. El *Consejo Económico y Social del Ayuntamiento de Huelva* aprueba un informe sobre el servicio de *RENFE* donde se insta a este organismo y al Ministerio a renovar la línea Zafra-Huelva, a aumentar el número de servicios ferroviarios y a adecuar los horarios a las necesidades actuales.
- Marzo de 1998. *Universidad de Huelva, Cámara de Comercio, Federación Onubense de Empresarios, Diputación y Ayuntamiento de Huelva* se adhieren a un documento de *UGT* por la defensa del tren en Huelva.
- Marzo de 1998. Se descarga en el Puerto de Huelva un primer cargamento de chatarra con dirección a la Siderurgia de Jerez de los Caballeros y que desde el puerto será transportada a través de la línea Zafra-Huelva.

## 7. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

Esta situación descrita responde a que esta línea ha sido clasificada internamente como «**tipo C**», lo que significa el último grado en importancia, con lo que el Ministerio de Fomento y *RENFE* no inviertan prácticamente nada y el mantenimiento es mínimo<sup>5</sup>.

Además, repetidamente todos los años, los presupuestos del ahora

---

<sup>5</sup> Actualmente *RENFE* tiene divididas, internamente, las líneas de ferrocarril en cuatro tipos: A1, A2, B y C; que se diferencian de mayor a menor atención inversora por parte de la Compañía.



Ministerio de Fomento para inversiones ferroviarias son tremendamente insignificantes, ridículas y, asimismo, distantes de los que se dedican a obras en Carreteras.

Contrariamente, considero que se deben tomar medidas inmediatas de cara a **invertir en mejorar los servicios**, y hacer más vendible en lo posible el ferrocarril frente al transporte público y privado por carretera.

En toda política ferroviaria racional, los posibles «déficits» no pueden combatirse únicamente recortando los costes de estructura y explotación sino también ofertando y elevando la participación del ferrocarril en el mercado de transporte.

El lamentable **estado de la estructura vial** de la línea férrea Zafra-Huelva se convierte en la causa más determinante de la pérdida de regularidad y velocidad en la circulación. Por tanto, la primera de las alternativas de solución de esta línea pasa, inevitablemente, por la dotación de un mejor nivel estructural que solvente esos puntos negros que tanto incide en los retrasos y en la disminución de la velocidad.

Es en estos tramos donde se necesitan urgentemente obras de mejora; consistentes, especialmente, en la sustitución del balasto calizo por uno de tipo silicio, el cambio de las traviesas de madera por las de hormigón y el arreglo de trincheras y túneles. Sin embargo, a pesar de las continuas denuncias y proclamas públicas, los presupuestos para renovar estos tramos no llegan. Con ello, la calidad de los mismos decrece, obligando, entre otras cosas, a tomar precauciones bajando las velocidades máximas.

Indudablemente, los resultados positivos de un **plan de mejoras en la estructura vial**, por modesto que sea, no se harían esperar y se evidenciarían en una mayor 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 siempre 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 a veces inadecuados, sobre todo de 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<sup>6</sup>. Desde el Comité de Empresa se han hecho reiterados llamamientos en pro de unos horarios más comerciales, que sin embargo no han sido atendidos por la Dirección.

Hace años se esgrimió como alternativa para la captación de tráficos de viajeros la **potenciación y promoción del tren turístico**. Tras unos escasos experimentos con el llamado **tren turístico-fotográfico de La Sierra**, no se consolidó. Sin embargo, 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. Era una necesidad imperiosa, y finalmente se ha conseguido desde el último año, que en 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. Su belleza paisajística, fauna y flora pueden servir como base para la promoción de actividades turístico-naturales. El patrimonio arquitectónico y urbano 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.

Por tanto, en cualquier momento, este proyecto se puede poner en práctica de nuevo, con viajes extraordinarios en tren de ida y vuelta en el día, ampliables por carretera a Aracena, Aroche, Fuenteheridos y Galaroza.

También como promoción turística existen ya iniciativas en Cumbres Mayores y Almonaster para rehabilitar y reacondicionar estaciones y apartaderos ferroviarios como lugares de recreo y acampada.

Aunque estas alternativas apenas influyen en el balance económico, sí

---

<sup>6</sup> Ha sido especialmente dramático 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.

que contribuye a la promoción turística del área serrana y de la propia línea Zafra-Huelva.

En cuanto al **tráfico de mercancías**, hay unas enormes y recientes posibilidades que la Compañía aún no está aprovechando del todo. Las investigaciones realizadas permiten establecer las siguientes alternativas:

- a) 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 de El Cobujón y El Tamujoso para captar ese tráfico existente, dada la gran riqueza forestal de esta zona del Andévalo. También es necesario mejorar los servicios comerciales para el tráfico de madera en la estación de Valdelamusa. Por último, podría ser importante el posible tráfico de pizarras desde El Cerro de Andévalo al puerto de Huelva.
- b) La apertura de las minas de **Aguas Teñidas**, al sur de Almonaster, aún en su fase inicial de explotación, abre unas enormes expectativas para el transporte de mineral de zinc, plomo y cobre hasta Valdelamusa y desde aquí a Sotiel Coronada en Calañas, donde se obtendrán concentrados polimetálicos, para llegar, finalmente, a Huelva. Respecto a este transporte el ferrocarril de Zafra es fundamental.  
Además, también hay expectativas de aprovechamiento mineral en **Aguas Blancas**, desde donde se trasladaría el mineral hasta el complejo tratamiento de *PRESUR* en Cala y desde aquí hasta los muelles ferroviarios de Fregenal de la Sierra.
- c) En la actualidad *RENFE* mantiene un importante consorcio con empresas especializadas en el campo de la química, tanto en Calañas como en Huelva, que necesitan de esta línea para el transporte de sus productos; mercancías clasificadas como peligrosas que no deberían desviarse por carretera y donde el ferrocarril es el medio más adecuado.
- d) Pero la principal expectativa de tráfico comercial proviene de la nueva factoría de **Siderurgia Integral** de la empresa **Alfonso Gallardo, S.A.**, situada en Jerez de los Caballeros (Badajoz) importadora de ingentes cantidades de chatarra desde Suramérica

para su posterior transformación. En estos momentos dicha empresa posee dos plantas industriales. A la de laminación llega el ferrocarril por la línea Zafra-Jerez de los Caballeros. Pero hay problemas en cuanto a la nueva Siderúrgica de Fundición, apartada unos dos kilómetros de la estación de La Granja, actualmente cerrada. Sólo se necesitaría construir esa corta distancia de vía férrea, además de reacondicionar la estación como apartadero de embarque, para que se abran unas inmensas posibilidades de transporte de chatarra y productos laminados desde línea Jerez de los Caballeros-Zafra y de ésta a Huelva y su puerto. Estas gestiones serían muy importantes para el futuro de la actividad industrial en una zona escasamente industrializada, para la línea férrea Zafra-Huelva y, por supuesto, beneficiaría al Puerto Autónomo de Huelva.

En suma, las posibles mejoras en la explotación del tráfico de mercancías obliga a la Compañía ferroviaria y al Ministerio a tomar medidas que vayan parejas a la mejora general de la línea férrea, tales como la implantación de una **política comercial fuerte y eficaz**, el reacondicionamiento de estaciones y apartaderos, el aumento de la seguridad en el tráfico y el incremento de las velocidades comerciales y de la regularidad.

## 8. CONCLUSIONES

La **línea Zafra-Huelva** tiene una influencia clara en la ordenación del territorio que no hay que olvidar, dado que forma un eje importante que contribuye a la integración y al desarrollo socioeconómico de los espacios por donde discurre.

Aún hoy se cuestiona su viabilidad social y económica, por lo que sobre la misma se cierne el peligro de su desaparición. Pero, su balance estrictamente económico no tiene correspondencia con su lamentable estado de conservación y mantenimiento, demostrándose, una vez más, la **marginalidad de la línea** y, en general, de la propia provincia de Huelva, especialmente si se compara con líneas rurales semejantes en otras zonas de España.

Hasta el momento, y desde hace ya muchos años, *RENFE* y el ahora *Ministerio de Fomento* han auspiciado los recortes frente a las inversiones.

De esta manera, se recurren a la supresión de paradas, los horarios ilógicos y anticomerciales, la obligada bajada de velocidad ante el mal estado de la infraestructura vial, además de algunas otras irregularidades. Con ello, lógicamente, caen los niveles de uso y aprovechamiento, y no sólo para el tráfico de viajeros sino también del comercial.

Es necesario un proyecto de **renovación de la línea** y, muy especialmente, en determinados tramos, y más teniendo en cuenta las nuevas expectativas de transporte comercial (minería y productos de chatarra y laminados de acero). Creemos que esta línea sigue siendo indispensable para el desarrollo interior de la provincia onubense, constituyendo también un eje complementario de salida exterior de Andalucía Occidental.

Por tanto, es preciso que la opinión pública onubense no «baje la guardia» y le recuerde a *RENFE* y al *Ministerio* que debe apostar por el **mantenimiento** no sólo del tráfico de mercancías sino también del de viajeros, con las consabidas reformas y promoción, dada su función social.

Es inaudito que, cara al **siglo XXI**, coexista muy próxima a los trenes de Alta Velocidad una línea férrea «**tercermundista**», con tan graves problemas estructurales, y que frente a las velocidades de los primeros, casi 300 kms/hora, los segundos transcurran a 30 kms/hora en algunos de sus tramos. Urge una mejora estructural en dichos tramos, que se debía haber realizado años atrás y no plantearse su cierre, que precisamente viene dado por el pésimo estado de sus instalaciones, más que por su falta de rentabilidad. La brillantez de la construcción y los primeros y positivos resultados del **Tren de Alta Velocidad (TAV)** no pueden ocultar las graves carencias de los habitantes de las zonas más deprimidas de Huelva: **el Andévalo y Sierra Onubense**. Se está haciendo un flaco favor al mensaje teórico de la igualdad territorial cuando existe **una España moderna** que viaja a velocidades casi «endiabladas» y tarda dos horas y media en recorrer unos 400 kms. entre Sevilla y Madrid y después existe **otra España** que tarda tres horas y media en cubrir los 183 kms. desde Zafra a Huelva.

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 de este país se han centrado en el **sistema de carre-**

teras. 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 su naturaleza, tiene el ferrocarril en lo que se refiere a menor consumo energético, escasa contaminación (Medio Ambiente), menor siniestralidad y posibilidad de transportar de una vez mayores tonelajes y pasajeros, no se tienen del todo presentes. Ante coyunturas algo desfavorables para determinados corredores ferroviarios, la política de la administración y gestión de *RENFE* y del Ministerio, no puede conducir únicamente al recorte de los tráficos y, mucho menos, al cierre y el desmantelamiento.

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

Es preciso 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. Y para ello es necesario un respaldo y un consenso por parte de nuestros políticos para asegurar los tráficos y el alto nivel de servicios a los usuarios.

Recientemente, desde la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, su máximo mandatario ha llegado a decir que *«El ferrocarril es el elemento clave para el desarrollo en los próximos años»*. Es de esperar que esta contundente afirmación no se quede sólo en una proclama más.

El ferrocarril en España y esta línea Zafra-Huelva en concreto, necesita sólo **una mayor atención** por parte de la Administración y unas mínimas inversiones, quizás exiguas si se comparan con otras partidas presupuestarias. Y de todos es sabido que cualquier inversión, por modesta que sea, redundaría inmediatamente en una mayor velocidad, accesibilidad y

atracción para usuarios privados y clientes comerciales. Poner en práctica la política contraria, la de recortes y cierres, conduciría irremediablemente, y ya existen muchos ejemplos que lo han demostrado, a **la desaparición del ferrocarril en éste y en otros vastos territorios de España.**

## 9. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### 9.1. Fuentes

- Comité de Empresa de Huelva. Sindicatos UGT y CC.OO; y en especial, a la documentación aportada por Vicente Uceda, Responsable Provincial del Sector Ferroviario de UGT, Huelva.
- Coordinador de Relaciones Institucionales de RENFE.
- Diario Huelva Información.
- 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.
- Entrevistas-encuestas a los Ayuntamientos relacionados directamente con la línea férrea Zafra-Huelva.
- Gerencia Provincial de Huelva (Actualmente extinguida)

### 9.2. Bibliografía

- ARTOLA, M. y OTROS (1978): Los ferrocarriles en España (1844-943). Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid.
- CÁMARA DE COMERCIO DE HUELVA: Memorias económicas. Varios años, Huelva.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Alianza Editorial, Madrid.
- INECO (1983): Estudio del balance social de la línea férrea Zafra-Huelva. Estudio inédito.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1987): Plan Estratégico ferroviario de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1987): Estudio de la Red Secundaria de la provincia de Huelva. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.

- JUNTA DE ANDALUCÍA (1984): Avance del Plan Viario de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- JURADO, J.M. y MIRABENT, C. (1989): Situación actual y potencialidad de la línea férrea Zafra-Huelva. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, Consejería de Obras Públicas y Transportes. Estudio inédito.
- JURADO ALMONTE, J.M. (1994): «La crisis permanente del sistema ferroviario onubense», en *Huelva en su Historia* nº 5, Universidad de Huelva, pp. 287-325.
- JURADO, J.M. y PEREJIL, A. (1997): Historia y actualidad del ferrocarril Zafra-Huelva. Asociación de Amigos del Ferrocarril «Cuenca Minera de Río Tinto», Imprenta Beltrán, San Juan del Puerto.
- LÓPEZ GARCÍA, M. (1986): M.Z.A. Historia de sus estaciones. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- MÁRQUEZ, J.A., JURADO, J.M. y OTROS (1995-97): Los Pueblos de Huelva. 4 volúmenes. Ed. Agedime-Mediterráneo, Madrid.
- MURIEL, M.J. (1992): «El tren que perdimos», en *La Voz de Lepe*, nº 47, Julio, pp. 11-13.
- PEREJIL DELAY, A. (1995): Ferrocarriles mineros de la provincia de Huelva. Asociación de Amigos del Ferrocarril «Cuenca Minera de Río Tinto», Imprenta Beltrán, San Juan del Puerto.
- VARIOS (1978): Los ferrocarriles en España. Ed. Artola, Madrid.
- WAIS, F. (1974): Historia de los ferrocarriles españoles. Edit. Nacional, Madrid.