RUTA POR EL RÍO TINTO Y SU CUENCA MINERA, por Tomás Martín-Consuegra Naranjo



*El río Tinto nace en el extremo este de la Sierra de Huelva, entre pinares, dentro del municipio de Nerva y muy próximo al mayor yacimiento minero a cielo abierto de Europa (**Corta Atalaya**) cuya explotación se inició en época romana.* Foto: diariotinto.com

La provincia de Huelva es una continúa sorpresa para el viajero, a sus playas doradas bañadas por las azules aguas del Atlántico y protegidas con frondosos pinares verdes; a sus numerosos parajes naturales aún vírgenes y sin explotación turística; hay que sumar destinos insospechados de una riqueza socio cultural e histórica extraordinaria.

Un ejemplo sobresaliente lo encontramos en el **RIO TINTO** único en nuestro planeta por sus especiales características. Sus 90 km. de curso dirección Norte a Sur, discurren enteramente por municipios de esta Provincia, nace en Nerva y desemboca en Huelva, en su ría, donde confluye con el río Odiel, pasando por Minas de Río Tinto, El Campillo, Zalamea la Real,

Berrocal, Valverde del Camino, Paterna del Campo, Niebla, La Palma del Condado, Villarrasa, Bonares, Trigueros, Lucena del Puerto, San Juan del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera.



EL RÍO ESTA JALONADO POR PEQUEÑAS CASCADAS LLENAS DE COLORES

El área de los tramos altos del río ha mantenido actividad minera por parte de todos los pueblos que se asentaron en ella, la historia de las **Minas de Riotinto** se inicia con las primeras civilizaciones organizadas, desde la Edad del Cobre, tartesos, fenicios, pero su desarrollo minero llega con los romanos quienes denominan al río **"Urium"**, introduciendo nuevas técnicas como demuestran los restos de escorias encontrados de esta época. Posteriormente las civilizaciones almohades asentadas en la zona utilizan las minas principalmente para la obtención del cobre y en menor medida hierro y manganeso, desarrollando poca minería extractiva y sí una faceta interesante: la obtención de tintes medicinales; es en el siglo XIII cuando se puede citar que se inicia la explotación empresarial de las minas por parte de L. Wolters, ciudadano sueco que adquiere su propiedad, la que pasa al estado hasta su venta en el año 1873, por 92 millones de pts., al consorcio británico **"Río Tinto Company Limited" (R.T.C.L.)** quien comienza la explotación minera a gran escala.



RIO TINTO

Debido a esta actividad se pensaba que el aspecto de sus aguas era consecuencia exclusiva de vertidos humanos. Hoy día se entiende que no es así y se debe fundamentalmente a su cauce en el que va añadiendo a las mismas componentes geológicos naturales de los terrenos por los que discurre, cuyo resultado son esas densas aguas rojas (a veces con colores verdosos y azulados) que tienen un **PH 2.2** (muy ácido) con alto contenido en metales pesados (hierro, cobre, cadmio, manganeso), sulfuros poli-metálicos y escasez de oxígeno, condiciones que secularmente se han considerado inadecuadas para el desarrollo de la vida.

Sin embargo y, siendo cierto, que sus márgenes carecen de la flora propia ribereña, estudios de científicos españoles (desde 1990) pusieron de manifiesto que en sus aguas viven microorganismos que se alimentan sólo de minerales, sin que el oxigeno sea para ellos un elemento imprescindible, adaptándose a estas condiciones extremas gracias a que, en lugar de oxidar materia orgánica oxidan minerales y sulfatos metálicos para obtener energía, y con la particularidad añadida de haberse desarrollado algunas especies de hongos y algas endémicos de este río.

El hecho de que estas formas de vida pudieran sobrevivir en

otros mundos, es lo que despertó el interés (año 2001 y posteriores), en científicos de la **NASA**, en su búsqueda de espacios con condiciones lo más similares posibles a las que se puedan dar en **Marte**, desarrollando en sus aguas una serie de proyectos de investigación (**Snorkel**) con la colaboración del Centro Nacional de Astrobiología de España, y con la finalidad de contribuir a su objetivo de enviar un robot autónomo e inteligente a la superficie del planeta rojo, para saber si alguna vez hubo vida en Marte.

Hoy día podemos observar "in situ" todas estas facetas apuntadas: La belleza insólita del paisaje de un río extraterrestre, la historia de su minería y la realidad de esa actividad minera, tanto a cielo abierto como adentrándonos en las entrañas de la tierra, visitando para ello:

Corta Atalaya de la que incluíamos una imagen al inicio con sus 1.200 metros de diámetro y 345 de profundidad. Esta explotación minera a cielo abierto llegó a albergar en sus terrazas a más de 12.000 obreros y además de su revolucionaria forma de extracción llegó a ser la mayor de su clase en Europa y una de las mayores del mundo. Asomarse a su interior es una experiencia de vértigo inolvidable y una mezcla de colores explosiva para nuestra retina.

Mina Peña del Hierro en esta visita se combinan una explotación minera a cielo abierto y lo que es un pozo, o mina subterránea, con más de 150 metros de profundidad. La gran veta de hierro que corona la corta es lo que le da su nombre y vuelve a impresionar nuestra retina con otra mezcla de colores irreales, formando un lago artificial con aguas de las mismas características del río y 60 metros de profundidad.

Y sobre todo no podemos perdernos el recorrido de 22 kilómetros (ida y vuelta) recreado por el actual **Ferrocarril Turístico Minero** en vagones restaurados de la época de explotación británica, con una máquina de vapor fabricada en 1833 (la más antigua de este tipo en servicio en España). En

el recorrido con una duración aproximada de dos horas y paralelos al río, se realizan paradas en el antiguo depósito de locomotoras y en una vieja estación.



EL TREN EN EL MUSEO Año 1977: Ultimo tren con viajeros en la vía general, esta locomotora nº 106 y el primer vagón: "del Maharajá" están restaurados y expuestos en la sala 14 del Museo Minero de Riotinto

Esta realidad natural y urbana, nos muestra la presencia británica en Huelva con sus luces y sus sombras y particularmente en Riotinto, cuya configuración difiere de las características arquitectónicas de nuestros pueblos andaluces, guardando una herencia ostensible de esa ocupación inglesa **hasta 1954**, en el que la propiedad pasó a manos españolas.

La actividad de la "**Río Tinto Company Limited"**, supone la introducción de importantes avances tecnológicos, económicos y sociales en la comarca, generando empleos absorbidos por mano de obra procedente de otros puntos de España y Portugal. Riqueza, bienestar para miles de ciudadanos, pero también explotación discriminada, los puestos directivos y de responsabilidad son ocupados por ingleses, el conocido *staff*

inglés vivirá incluso aislado en su propio barrio (Bellavista) aun visitable y típicamente victoriano; y lo que es más negativo aún: los efectos de destrucción del medio ambiente que genera una explotación minera de esta índole. Realidad que nos habla como siempre de la grandeza del hombre en su lucha por la supervivencia y de la vileza del hombre para lograr su supremacía y enriquecimiento.



El Museo Minero de Minas de Riotinto, ubicado en esta localidad en el edificio del hospital de la empresa Río Tinto Company Limited, construido en 1927, con la arquitectura británica de la época

Entre sus consecuencias negativas, ponemos como ejemplo, las calcinaciones de minerales al aire libre denominadas «**Teleras**», con sus emanaciones sulfurosas, con una fecha simbólica: **4 de febrero de 1888** en la que miles de ciudadanos de toda la comarca se manifestaron en defensa de su salud y la de sus familias en Riotinto y contra las que, fuerzas militares desplazadas desde Sevilla, siguiendo órdenes del Gobernador Civil de Huelva, abrieron fuego cuando se concentraban en la actual plaza de la Constitución, produciéndose más de 100 muertos. Estos hechos son narrados por el escritor Juan Cobos Wilkins en su novela «El corazón de la tierra» llevada al cine en 2007.

Y como ejemplo del poderío de ese consorcio inglés: la construcción de una línea de ferrocarril que aseguró el transporte del mineral extraído en la comarca hasta el puerto de Huelva, desde donde se exportaba a cualquier parte del mundo.



Mención especial merece el muelle de Río Tinto de 1.165 metros de longitud, que adentrándose majestuosamente en la Ría, permitía a los trenes cargar y descargar directamente en los barcos atracados en el puerto de Huelva y que ha estado en funcionamiento hasta mayo de 1975 y, ahora restaurado, es un paseo en barco sobre hierro y madera aunque remando con tus propios pies para, mirando al Puerto, ver acostarse el sol sobre las riberas del Odiel.
(Fotografía de 1929).

El trazado original fue planeado y supervisado por el ingeniero ferroviario **George Bairclay Bruce**, construyéndose un ferrocarril de vía estrecha (1,0668 metros) con 84 kilómetros de vía comercial desde Río Tinto Estación hasta el puerto de Huelva y 264 kilómetros de ramales para la interconexión entre los talleres, almacenes, distintos tajos,

poblaciones y poblados mineros. Este ancho de vía se correspondía con el denominado **“colonial británico”**, el mismo de sus colonias de la India, Sudáfrica, Australia, etc., frente al ancho de vía internacional de 1435 mm., aprobado en el protocolo de Berna en 1907 al que se adhirieron todos los países excepto España que adoptó 1736 mm. y Rusia que lo hizo por un ancho de vía de 1525 mm.

El denominado **“Río Tinto *Railway*”** fue el más importante del mundo entre fines del siglo XIX y el primer tercio del siglo XX , dentro de España contaba con el mayor parque móvil, solo por detrás de RENFE, con **147 locomotoras de vapor**, **9 locomotoras diesel hidráulicas**, **6 automotores** de tipos diversos, **21 locomotoras eléctricas** de varias clases y **1 locomotora de aire comprimido.** Para el material remolcado: **1.300 vagones** y 2.**000 vagonetas de mina**. Y para el transporte de viajeros: **36 coches**, divididos entre primera clase para el personal directivo y tercera clase, destinados a obreros y viajeros.

Las obras comenzaron el 11 de junio de 1873, pocas semanas después de la constitución del consorcio británico, finalizando el 28 de julio de 1875, tres meses antes de lo previsto y con un coste total inferior al presupuestado de 767.190 libras esterlinas (unos 20.000.000 de pesetas al cambio de la época).

Su plataforma es ascendente desde los 0 metros del Puerto de Huelva hasta los 320 metros de altitud de la estación de Riotinto, discurriendo paralela al río por su margen derecha con una separación máxima de 500 metros, dando lugar a un trazado serpenteante pero salvando las grandes y empinadas sierras del Andévalo oriental.

Para resolver determinados puntos infranqueables se construyeron **5 túneles** (**Salomón**; **El Peral**, **Masegoso**; **del Manzano** y **Túnel Chico** (actualmente hundido) y **8 puentes** en la vía general (**Ribera de la Nicoba, Arroyo Candón**, **Niebla,** el

más largo con 140 metros, **Corumber**; **Manantiales**; **Salomón**, destruido y reconstruido en 1888 y 1932; **Manzano** y **Cachan**.

A lo largo de la vía general se edificaron doce estaciones para regular el tráfico ferroviario: **Riotinto Estación** (Km. 0); **Naya**; **Marín**; **Jaramar**; **Los Frailes**; **Berrocal**; **Las Cañas**; **Manantiales**; **Gadea**; **Las Mallas**; **San Juan** y **Huelva estación "terminal"** situada junto al embarcadero de mineral; a las que habría que unir cinco más en los ramales: **Nerva**, **Río Tinto** (desaparecida), **El Valle** (actualmente Minas de Riotinto), **El Campillo** y **Zalamea**.



El Puente Romano sobre el río Tinto a su paso por Niebla.

Es necesario resaltar la modernización que los ramales del "**Río Tinto *Railway***" supusieron para comunicar los diferentes pueblos de la Cuenca Minera, entre ellos y con Huelva capital como meros viajeros o como trabajadores, facilitándoles el acceso desde las diferentes poblaciones y el beneficio socio económico al conseguir la llegada de toda clase de mercancías desde las zonas de producción (la costa y la campiña) a la zona minera, incidiendo en un abaratamiento de los alimentos, y por tanto una mejora del nivel de vida de sus habitantes.

El Ferrocarril Minero de Río Tinto siguió funcionando después de 1954, en cuyo año **Río Tinto Company Limited** dejó de ser la propietaria, pasando a manos españolas. Es en 1964 cuando pierde su funcionalidad al construirse el **Polo Químico de Huelva**, siendo más rentable transportar el mineral en camiones. Cerrándose la línea definitivamente en 1984.