

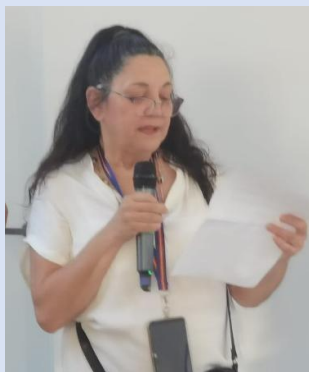


CRÓNICA DE LA CONFERENCIA, «EL PASADO DE LOS FERROCARRILES EN CAMAS». Por José Manuel López Torralbo.

Camas, 17 abril 2026

Fotografías: Enrique Ortega

Nos encontramos en el espacio CREA unas 40 personas, entre las cuales se hallaban



miembros de la Asociación **La Rigüela**.

<https://larigüela.es>,

Francisco Pinto, exalcalde de Camas, **Floreal**, de 91 años, que trabajó en la estación, y **Antonia**

Limones, hermana de **Julián Limones Sando**, que tiene 87 años y **fue el último jefe de estación**.

Isabel Rosa Sánchez, promotora de la conferencia, presentó al ponente y, entre otras cosas, dijo que nos encontrábamos, precisamente, en la antigua estación de pasajeros Sevilla-Huelva para tratar el tema propuesto. Y hoy contamos -prosiguió- con **D. José Manuel López Torralbo**, sevillano, de profesión médico anestésista. Muy interesado



en las construcciones industriales de Sevilla y alrededores, se dedicó al estudio de la arqueología industrial, destacando, sobre todo, la locomotora de vapor. **Ha publicado**, fruto de más de 40 años de dedicación y estudio, *El ferrocarril de Aznalcóllar al Guadalquivir*.

Gracias por asistir a esta charla sobre los ferrocarriles en la localidad sevillana de



Camas —comenzó José Manuel sirviéndose de una presentación de diapositivas—. La primera vez que recuerdo esta estación fue en 1968. Tras varios viajes con mi padre, pudimos informarnos de la existencia de unos **automotores** del ferrocarril de

Aznalcóllar, también de las malas condiciones de trabajo de los operarios, que tildaban de «**cementerio de hombres vivos**».

A partir de 1977 las instalaciones quedaron abandonadas, produciéndose el **expolio de todo el material**, entre ellos, dos locomotoras diésel-hidráulicas de impecable aspecto. También, toda la documentación quedó desperdigada en un amplio radio, sufriendo las inclemencias del tiempo. En 1869, el

Ministerio de Fomento otorgaba a **Carlos Lamiable** y **Watrin** la línea de Sevilla a Huelva, que constaba de **tres estaciones especiales**: la Vega de Triana, Sanlúcar la Mayor y Huelva. En el 1870, se constituyó la **Compañía del Ferrocarril Sevilla a Huelva y Minas de Riotinto**.

La empresa **no se desenvolvía bien**, y Guillermo Sundheim **compró** los derechos **a la primitiva compañía**.

El 1879 circuló **la primera locomotora** en un viaje de pruebas por la línea Sevilla-Huelva. Por la estación de Camas pasó el **primer tren regular el 15 de marzo de 1880**. El último tren a Camas fue el 22 mayo de 1990.



Pero dos fenómenos ocurrían a finales del siglo XIX: **el aumento del consumo de cobre y del ácido sulfúrico.**

El cobre pasó de 3,60% al 6,24% y el **Ácido Sulfúrico** tuvo que extraerse de las piritas, mineral conocido como *el oro de los tontos*, con alto contenido de azufre.

Avanzado el tiempo, empieza la **pujanza de zonas mineras** que necesitan transportar su mineral extraído y después embarcarlo en un puerto fluvial o marítimo.

La **Sociedad Anónima Minas de Cala** se constituyó el año 1900 con un capital fundacional de **15 millones de pesetas**. El **Banco de Bilbao** intervino en la financiación de esta Sociedad.

En este mismo año se constituyó la nueva Sociedad Española de Minas del Castillo de las Guardas con la concesión de un **ferrocarril que uniera el coto minero del Castillo de las Guardas al Ronquillo.**

El ferrocarril de Cala debió comenzar a funcionar en torno a **julio de 1905**. Desde Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache había unos 96 km.

El ferrocarril poseyó **tres tipos de locomotoras**: pesadas (32-T), medianas (131-T) y livianas (020-T)

Las **estaciones de este ferrocarril se caracterizaban por estar situadas muy distantes de los pueblos**. En el 1949, la S.A. Minas de Cala solicita el cierre del ferrocarril, la mayoría de las minas se encontraban agotadas.

La ley especial del 27 de diciembre de 1901 autorizaba a la **Compañía Gaditana de Minas**

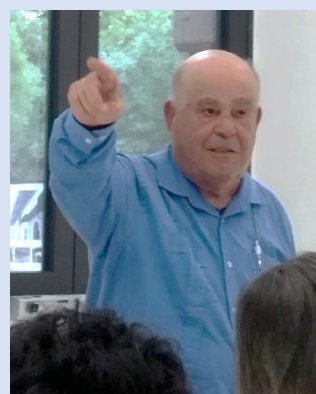
la concesión y explotación de este ferrocarril de **vía estrecha para transporte de minerales**, que llegase a orillas del Guadalquivir, en el puerto de Sevilla.

A principios de 1905 se inaugura el ferrocarril entre las minas de Aznalcóllar y Camas.

El tráfico del ferrocarril estuvo suspendido desde el 19 de julio hasta el 20 de agosto de 1936 **a causa de la guerra.**

La localidad de Camas y la vecina Pañoleta fueron testigos el 19 de julio de 1936 de los **enfrentamientos entre la columna de mineros de Río Tinto y la Guardia Civil**. El maquinista del ferrocarril, **Antonio Batalla Ortiz**, fue detenido en las instalaciones de la estación del ferrocarril en Camas. Según su familia, lo hicieron bajar de la locomotora y lo llevaron a Sevilla, **donde fue fusilado**. En 1972, se decidió no utilizar al ferrocarril de Aznalcóllar como medio de transporte de sus productos y se solicitó la rescisión de contratos con los trabajadores, cuya plantilla contaba con cuarenta y ocho miembros.

El último transporte de mineral hasta Camas se efectuó el día 29 de noviembre de 1971, en el que se condujeron 28 vagones con un tonelaje total de piritas de 200.000 kg, por cuyo transporte la Andaluza de Piritas pagó 8.900 pts.



En 1906 se instaló un tranvía con tracción eléctrica desde Sevilla a Camas, sustituyendo al de tracción animal. El **ramal de tranvías desde Triana a La Pañoleta** se inauguró en 1924. En 1926, la línea "B" llega hasta el

centro de Camas, concretamente hasta la **plaza del Ayuntamiento**. En los 60 se instala el recorrido comprendido desde Puebla del Río a Camas; más de 20 km en un solo sentido.

Y así concluyó el conferenciante, tras ilustrarnos con su palabra y sus magníficas fotos. En el coloquio intervino el **veterano Floreal**, quien detalló el duro trabajo de descargar pesadas mercancía y lo poco que le pagaban, algo más de una peseta por cada tonelada.

Francisco Pinto Limón, primer alcalde de la Democracia, refirió sus experiencias con el



ferrocarril desde que era niño.

Cómo tiraban piedras a los vagones con remolachas, recogían algunas y se las daban a una señora que criaba cerdos, recibiendo, a cambio, golosinas.

El traqueteo del tren de las 11 de la noche, que zarandeaba las casas de barrio de la Montaña. También, el triste recuerdo de personas arrolladas por el tren. Cómo en el año 36, los militantes de izquierda colocaban impedimentos en la vías para evitar el acceso de los sublevados, sin conseguirlo.

Finalmente, evocó **el recuerdo del último tren, que tomaron en Sevilla hacia Camas**, donde estaba todo el pueblo esperando. Se comentó, tras concluir el acto, la necesidad de organizar una charla sobre la historia de Camas. Miguel F. Villegas.