

PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL DEL JUEGO Y DEL DEPORTE: VIA VERDE DE RÍO TINTO



Autor:

Pedro Guerra-Librero Castilla

Año 2011



ÍNDICE

1. Historia
2. Ficha Técnica
3. Descripción
4. Mapa
5. Perfil topográfico
6. Patrimonio cultural
7. Actividades
8. Índice de ilustraciones
9. Bibliografía y recursos web

MUSEO DEL JUEGO



1. HISTORIA

La Vía Verde de Río Tinto discurre a través del tramo del antiguo ferrocarril minero de las minas de Buitrón y Valverde del Camino.

Como la historia de la vía verde va ligada a la historia del ferrocarril minero, describiré los datos más significativos de la historia de dicho ferrocarril, para posteriormente adentrar en la vía verde.

Cuando a mediados del siglo XIX Gran Bretaña agota sus minas de cobre y el azufre siciliano no es suficiente para cubrir sus necesidades, los empresarios británicos y europeos en general inician la búsqueda de nuevas fuentes de suministro dirigiendo su mirada hacia las piritas de Huelva, ricas en cobre y como mena primaria de azufre para la fabricación de ácido sulfúrico tan necesario en la industria de fertilizantes. De esta forma, numerosas empresas extranjeras, principalmente inglesas, se establecen en esta provincia adquiriendo por compra o arrendamiento minas propias para asegurarse el suministro de las materias primas.

Uno de los asentamientos ingleses en esta provincia se formó en Valverde del Camino, para llevar a cabo la construcción y explotación del primer ferrocarril en la provincia de Huelva: el ferrocarril de Buitrón a San Juan del Puerto, un ferrocarril minero.

La mina de Castillo de Buitrón, llamada inicialmente Buitrón, está situada en el término de Zalamea la Real, en la zona de un gran cerro llamado Castillo, de ahí su nombre actual. Dicho cerro está teñido de rojo en una gran extensión debido a una montera de hierro o "gossan", formada por la oxidación de una masa de sulfuros que



afloró en superficie. Debido precisamente al aspecto llamativo del paraje fue una de las primeras minas que merecieron la atención al iniciarse la actividad minera a mediados del XIX.

Manuel Ardois del Castillo hace el primer denuncia de la mina de Buitrón hacia 1853 y realiza alguna labor de reconocimiento. Pero realmente no se trabaja en ella hasta años más tarde, al hacerse cargo de la dirección de la mina el ingeniero Manuel Ortigosa, que después de haber dejado preparada y en funcionamiento la mina de San Telmo, inicia la "restauración" de la mina Buitrón, procurando con trabajos de gran dificultad, tratar de limpiar y recuperar las antiguas labores (socavones, galerías y pocillos) que los explotadores romanos dejaron abandonadas.

Es en estos momentos cuando diversas compañías inglesas llegan a Huelva para adquirir por compra o arrendamiento minas propias con las que asegurarse el suministro de materias primas. La provincia de Huelva será a partir de entonces y durante un siglo, la zona de interés prioritario para el abastecimiento de sus productos.

Una de estas entidades inglesas es The South Europe Mining Company Limited, que adquiere la mina Buitrón con sus tres concesiones (Envidiada, Numancia y Restauración), el 2 de Diciembre de 1862. El título de concesión es dado en Palacio por su majestad la reina Isabel II y quedó refrendado por el ministro de Fomento, Antonio Aguilar Correa. El registro lo solicitó Manuel Ortigosa, ingeniero de minas, vecino de Valverde, que la cedió a la referida sociedad.



The South Europe Mining Company Limited, primera compañía inglesa que abre esta historia, realiza grandes obras en la mina de Buitrón. Levanta una casa-residencia, oficinas, almacenes, cuarteles para mineros, introduce maquinaria para la construcción de pozos y galerías, y construye un muelle en la ría de San Juan del Puerto. Durante los años que esta entidad explota las minas, el transporte de minerales se realiza a lomo de cientos de burros y mulos formando largas reatas al campo a través, desde las minas a la ría. Pero aunque el sistema era lento y sobre todo caro, imaginamos que no debió ir mal el negocio cuando la entidad inglesa se plantea la necesidad de buscar un método más eficaz y rápido para el transporte de minerales, que acortara distancias, redujera costes y aumentara las exportaciones; y esta nueva forma de acarrear minerales no podía ser otra que el ferrocarril.

Para llevar a cabo la construcción se crea una nueva sociedad: The Buitron & Huelva Railway & Mineral Company Limited, que tomó en arrendamiento la mina de Buitrón a la anterior entidad inglesa, el 1 de Febrero de 1866, por un periodo de 99 años. La concesión del ferrocarril se otorgó por Real Orden de 4 de Marzo de 1867, apareciendo publicada cuatro días después en el nº 67 de la Gaceta de Madrid. Para la realización del proyecto se contrataron los servicios de James Bull, ingeniero de minas inglés.

La contrata de las obras se concede al ingeniero inglés Henry Docwra y los trabajos serán dirigidos por el también ingeniero Thomas Arthur Greenhill, gerente de la empresa constructora del ferrocarril de Buitrón. Ambos ingleses llegan a Huelva con sus equipos técnicos para hacerse cargo del inicio de las obras.



En la primavera de 1867 se inician las obras de construcción, empezando en San Juan del Puerto, en el paraje denominado "La Alquería", en la orilla derecha de la ría. Se inicia en San Juan al objeto de ir transportando, a través del mismo ferrocarril que se está construyendo, los materiales que se necesitan y que en su mayor parte provienen de Inglaterra llegando por mar hasta Huelva, y de ahí por medio de barcazas, subiendo por el río Tinto hasta San Juan. A la vez que los trabajos avanzan hacia el norte se construye en San Juan una estación, constituida por un edificio principal en el que se ubican las oficinas, una cochera de madera, una caseta-báscula para pesar vagones y un pozo con su bomba y depósito para agua. También se acondiciona el embarcadero.

El 5 de Mayo de 1868 llega la primera locomotora a Los Pinos, al año de haberse iniciado las obras; este primer tramo de San Juan a la Venta Eligio tiene una longitud de 26.865 metros. Y dos meses después, el 28 de Julio, se alcanza Valverde del Camino. La población de Valverde asiste asombrada y boquiabierta a la entrada de las locomotoras de vapor con sus "estridentes silbidos y jadeante resoplar". Este segundo tramo de Venta Eligio a Valverde tiene 9.145 metros. Las obras de estos dos tramos habían transcurrido con rapidez debido a las condiciones topográficas favorables, sin importantes obras de ingeniería, tan sólo la instalación de algunas alcantarillas para dar paso a las pequeñas corrientes de agua que atravesaban el ferrocarril, de pequeño curso y de caudal intermitente.

Una vez que el ferrocarril llega a Valverde los ingenieros ingleses eligen este pueblo como lugar de residencia, base y centro de operaciones, contratando allí a la mayor parte de los obreros para la



construcción del tramo final. A la vez que se inician los trabajos del tercer tramo, se van levantando en Valverde, almacenes, talleres, depósito de minerales, de maderas, muelle de carga, oficinas y cocheras. Los minerales que a lomo de caballerías se llevan desde la mina de Buitrón a Valverde ya pueden transportarse por vía férrea hasta San Juan, mientras se construye el último tramo de la vía.

El tramo final Valverde-Buitrón es el que más dificultad presenta. Al ser topografía más acusada es necesario realizar grandes desmontes, terraplenes, trincheras y la construcción de dos obras de gran envergadura: un túnel y un puente metálico. Nada más salir de Valverde y en dirección a Buitrón, la topografía exige la construcción de un túnel para salvar una gran pendiente. El túnel tiene 184,5 metros de longitud, 3,60 metros de anchura y 5 metros de altura, revestido de ladrillos. Casi al final del recorrido y para salvar el Arroyo de los Aldeanos, se levanta un puente metálico compuesto por tres tramos iguales sobre dos enormes pilas de mampostería de piedra, de sección cuadrada y en forma de tronco de pirámide; su longitud es de 62,50 metros y altura máxima al arroyo de 17 metros.

La construcción finaliza a 110 metros de la entrada en el socavón general de extracción y desagüe de la mina, en el margen izquierda del Arroyo de los Aldeanos. Este último tramo de 12.795 metros se abre tráfico el 1 de Septiembre de 1870. Pocos días después se inicia el transporte masivo de minerales desde Buitrón a San Juan del Puerto.

El coste de la construcción ascendió a 1.499.130 escudos (1 escudo equivalía a 10 reales). Acabadas las obras, Bull pasó a ser director del ferrocarril. El ferrocarril tiene una longitud de 48,805 Km., anchura



entre carriles de 1,067 metros, y pasa por los términos de San Juan del Puerto, Trigueros, Beas, Valverde del Camino y Zalamea la Real, recorriendo la divisoria de las cuencas de los ríos Tinto y Odiel. Cuenta con cinco estaciones: San Juan, Trigueros, Beas, Venta Eligio, Valverde y Mina Buitrón.

Pero no sólo eran los minerales de piritas ferrocobrizas el único interés de la Compañía inglesa, también lo era, aunque de forma complementaria, el transporte de piritas y manganeso que afluía de otras minas cercanas pertenecientes a otras empresas, sin olvidar el transporte de los productos agrícolas, ganaderos y forestales de todos los pueblos por los que pasara el ferrocarril, especialmente trigo, vino, aceite, frutas, granos y semillas.

Este ferrocarril minero es el primero de los construidos en la provincia de Huelva, siendo por tanto anterior al de Tharsis y al de Riotinto. Es el tercero entre los ferrocarriles nacionales de vía estrecha, después del de Sama de Langreo a Gijón y el de Carcagente a Denia, y uno de los primeros en España.

Por el ferrocarril de Buitrón llegaron a circular diecinueve locomotoras de vapor: 1 Victoria, 2 María Teresa, 3 Sotiel, 4 Beas, 5 San Juan, 6 El Cuervo, 7 Don Diego, 8 Zalamea, 9 Trigueros, 10 Valverde, 11 Poderosa, 12 Concepción, 13 Buitrón, 14 Alkali, 15 Santa Rosa, 16 San Cornelio, 17 Moguer, 18 Palos y 19 Rella. En su mayoría las locomotoras fueron fabricadas en Leeds por la casa Kitson & Co, y los vagones en Birmingham por la casa Birmingham Railway & Wagon Company Limited. Las locomotoras, desmontadas en piezas, eran traídas en barco y posteriormente montadas en Valverde del Camino.



No deseando depender únicamente de la mina Buitrón, la Compañía representada por "Diego" Bull adquiere las minas Poderosa y Concepción en 1873. De esta forma el ferrocarril aumenta su recorrido con la incorporación de nuevos ramales. Así, en 1874, se construye el ramal Empalme-Zalamea, cuya única obra importante es el túnel de "Los Membrillos", de 129 metros de longitud, con bocas revestidas de doble rosca de ladrillos y con pozos hasta la superficie para la ventilación.

En 1876 se construye el ramal Zalamea-Poderosa con anchura de vías de 0,762 metros y longitud de 11,5 Km. La obra más importante es la construcción de un plano inclinado de 1 Km. de longitud y 33% de pendiente máxima, que salva un desnivel de 168 metros en la vía alta y la vía baja en el río Tintillo. En la parte superior del plano inclinado hay instalada una máquina fija de vapor, que por medio de un cable sube y baja los vagones por el plano. Otras obras de este ramal son el puente sobre el Tintillo de 36 metros de largo, y cuatro túneles de 61, 48, 102 y 113 metros de longitud, prácticamente a 500 metros unos de otros.

En 1886 se construye el ramal Sotiel-El Cuervo por encargo de la Companhia Mineira Sotiel-Coronada, quedándose la entidad portuguesa con los títulos de propiedad. Aparte de un viaducto metálico de 61,6 metros sobre el arroyo Carrasco, la obra más importante es la construcción de un puente metálico de celosía sobre el río Odiel de 125 metros de largo con cinco luces iguales. Con ello se logra transportar hasta el ferrocarril de Buitrón, los minerales piríticos o cobrizos de la mina Sotiel. El proyecto lo presenta y realiza Diego Bull con un presupuesto de 180.096 pesetas.



Entre 1904 y 1906 se llevan a cabo las obras para modificar la anchura de vía de parte del ramal Zalamea-Poderosa y poder así pasar de 0,762 metros a 1,067 metros, como tiene el resto del ferrocarril; las obras incluyen además la prolongación de la línea hasta mina Concepción. Se construye un nuevo puente sobre el río Tintillo, cambiando el antiguo puente de madera por otro metálico de 36,6 metros sobre pilas de mampostería de piedra; dos nuevos túneles con revestimiento de ladrillos en las bocas, de 75 y 80 metros de longitud, y un puente sobre el río Odiel, la obra más importante de toda la línea férrea, de 112 metros de longitud con un tramo metálico de 22 metros de largo, con entradas en forma de viaducto apoyadas en tres arcos de 10 metros de luz sobre pilas de piedra y ladrillos. Los trabajos fueron dirigidos a pie de obra por el ingeniero inglés José Pryor. El ferrocarril llegó a contar con cerca de 90 Km. de explotación, sufriendo ligeras modificaciones en lo sucesivo.

En Septiembre de 1874, gracias a las diversas peticiones de público y autoridades, la entidad inglesa se ofreció a implantar un servicio de viajeros, aunque no en el ramal de mina Concepción. El servicio de viajeros quedó establecido en toda la línea Zalamea-San Juan del Puerto a principios de 1875, acoplando los coches de viajeros a cola de los vagones de mineral y furgones de mercancías. Los coches de viajeros eran construidos en Valverde utilizándose madera de teka importada.

En 1890 cuarenta y cinco fabricantes ingleses de álcalis decidieron unirse y construir la mayor corporación química del mundo: The United Alkali Company Limited. El interés primordial de Alkali era



conseguir el control de las materias primas utilizadas en su industria química, siendo la pirita una de ellas. Consiguiendo minas propias se aseguraría el suministro de la pirita y se libraría de las compras a Riotinto, su principal suministrador. Este es el momento en que la sociedad aterriza en la provincia de Huelva.

La primera mina que adquiere es la de Sotiel Coronada. La compra se realiza a la entidad portuguesa anteriormente nombrada, el 31 de Diciembre de 1904, adquiriendo también el ferrocarril Sotiel-Cuervo. La segunda mina que adquiere es la de Tinto-Santa Rosa a la entidad belga Societé Anonyme Mines de Cuivre Tinto-Santa rosa, el 2 de Mayo de 1905. La sociedad Alkali necesitada de un medio de transporte propio para sacar los minerales compra también el ferrocarril de Buitrón a San Juan del Puerto con sus ramales particulares Empalme-Zalamea y Zalamea-Concepción. La compra de estos ferrocarriles lleva igualmente consigo la adquisición de las tres minas, Castillo Buitrón, Poderosa y Concepción a la anterior sociedad concesionaria F.C. Hills, en el 1906 (antigua The Buitron & Huelva Railway & Mineral Company Limited, que tras la muerte de Frank Clarke Hills quien nombró herederos a sus hijos y éstos constituyeron la sociedad anteriormente nombrada).

Para la explotación del ferrocarril y sus ramales, Alkali creó su propia filial española, la Compañía Anónima de Buitrón (C.A.B.), domiciliada en Valverde del Camino. De esta manera Alkali explota las minas y CAB el ferrocarril y sus ramales.

A partir de esta época comienza la modernización y remodelación de las vías, a mando de John Cresswell, y el periodo más floreciente de la compañía, debido a una excelente coyuntura del precio de los



minerales. En esta época había unos 2.500 trabajadores de la compañía. En esta época se construyen las oficinas centrales de Alkali, junto a la estación de Valverde, se construye la casa dirección, que habita el propio Cresswell, en Valverde, se moderniza el trazado del ferrocarril, se construye una casa-hospital frente a la estación y casas para los empleados en la calle Real de Arriba de Valverde del Camino; y se levantan bungalows en Punta Umbría para el descanso del personal inglés.

Se hace también, en 1914 un cambio del trazado que une las estaciones de Empalme y Valverde del Camino, de unos 6 Km. de vía férrea, por otra variante al este que elimina el túnel, suaviza las pendientes y mejora las curvas, acortando el trazado en 614 metros.

El ferrocarril transporta no sólo el mineral que explota Alkali, sino también el procedente de las minas que explotan otras compañías y cuyos ramales acceden al ferrocarril, minas como las minas de Palanco de Gadiana, las minas del Campanario, la mina de El Soldado o San Eduardo, las minas de Angostura y Esperanza, las minas de Los Silillos y La Ratera, o las minas de Soloviejo.

La etapa del siguiente director, el belga Charles Kaesmacher, se caracteriza por una estabilidad en los negocios mineros y por la buena marcha del ferrocarril Concepción-San Juan del Puerto. Kaesmacher encuentra la máxima amplitud que el ferrocarril podía tener, con casi 100 Km. y en plena explotación.

En esta época, sobre 1925, se reduce notablemente el número de viajeros del ferrocarril debido a la aparición del servicio de autobús por carretera. El número de trabajadores en esta época es de unos



2.000. A finales de 1924, la crisis que sufre la industria con la caída del precio del cobre, obliga a paralizar la mina Poderosa.

La etapa del último director, el londinense Harry Maidment, al que llamaban Hugo, se caracteriza por el cierre progresivo de las minas, la desaparición de Alkali que traspasa todos sus bienes a la C.A.B. en 1932, la supresión del servicio de viajeros en 1935 y la renuncia voluntaria de la concesión del ferrocarril, que pasa a propiedad del Estado español en 1942. Durante los primeros años de la década de los 30 van paralizando progresivamente los trabajos en varias minas, como la de Tinto-Santa Rosa, o la de Castillo de Buitrón.

A principios del año 1933 el número total de trabajadores entre las minas y el servicio de ferrocarril es de 915.

El servicio de viajeros volvería a restablecerse en 1942 una vez que el ferrocarril pasara a ser explotado por el Estado.

En 1940 paran las labores extractoras de la mina de Sotiel. En 1941 la Compañía Anónima de Buitrón vende las minas de Sotiel Coronada, dique de El Calabazar, ferrocarril Sotiel-El Cuervo, puente de Santa Rosa sobre el río Odiel, propiedades rústicas, urbanas e instalaciones del coto Sotiel a la sociedad Unión Española de Explosivos.

El 1 de Enero de 1942 Harry Maidment, director del ferrocarril Buitrón-San Juan del Puerto y sus ramales, traspasa el poder y la gestión del mismo a Estado español.

Durante el último periodo con el Estado se modernizó el material de tracción, dotando al ferrocarril de locomotoras diesel. Sin embargo, la ausencia de tráfico considerable y el exceso de plantilla, se tradujo en




la imposibilidad de hacer frente a los gastos de explotación, por lo que el Estado se vio obligado a cerrar definitivamente el ferrocarril de Buitrón. En primer lugar cerró servicios de viajeros el 15 de Abril de 1969, y finalmente el 30 del mismo mes cerró el servicio de mercancías.

RUTA: Es la prolongación de la vía verde de los Molinos de Agua, se encuentra comprendido entre Valverde del Camino y la localidad Minas de Riotinto.

Este tramo, perteneciente al ferrocarril de Buitrón, era utilizado por los trenes para el transporte regular de pasajeros y mercancías desde Valverde del Camino a Mina Poderosa. Es un tramo que se intentó unir al ramal Nerva-Riotinto-Zalamea en la estación de Zalamea Vieja.

2. FICHA TÉCNICA

Longitud: 35 Km.

Usuarios:  * Apta con grandes limitaciones (grava y baches)

Medio Natural: Jarales, dehesas de encinas, pinares y eucaliptales.

Patrimonio cultural: los conjuntos urbanos de Valverde del Camino y Zalamea la Real. La localidad de El Campillo. El barrio inglés de Bellavista en Riotinto. El Museo Minero de Riotinto. Restos prehistóricos en Zalamea (grabados rupestres de los Aulagares, dólmenes del Pozuelo) y Centro de Interpretación de la Cultura Dolménica.



Infraestructura: plataforma continua con dos túneles (intransitables) y dos puentes.

Cómo llegar: Autobuses DAMAS

Conexiones: Huelva a 46 Km. Sevilla a 83 Km.

Cartografía:

Mapa Militar de España. Escala 1:50.000. Hojas 938 y 960.

Mapa Oficial de Carreteras. Ministerio de Fomento.

3. DESCRIPCIÓN

Km. 0:

La Vía Verde comienza en la calle de Vía Antigua, en la Estación de Valverde del Camino, hoy día restaurada y cuya función es la del Conservatorio Elemental de Música de la localidad onubense. Esta calle nos lleva hasta el final de la localidad, donde encontramos la Casa Dirección, antigua casa del director del ferrocarril minero y actualmente restaurada y museo mineralógico de la zona. Esta casa se encuentra a unos 720 metros de la Estación. Abandonamos Valverde próximos a la carretera de Zalamea, la N-435. La vía transcurre semiparalela a la carretera.

Km. 9:

En el punto kilométrico 9,75 aproximadamente, volvemos a encontrarnos otro cruce peligroso con la N-435. Continuamos por la Vía y volvemos a encontrarnos otro cruce con otra carretera, esta vez la H-5103 en el kilómetro 11, pudiendo abandonar la vía para visitar la localidad de El Campillo accediendo a la misma por la carretera



nombrada. Continuando por la ruta, en el kilómetro 12 nos encontramos con la Estación de El Pozuelo.

Km. 15:

Entre los kilómetros 15 y 16 pasamos por la localidad de El Membrillo Alto.

Km. 22:

Llegamos a Zalamea la Real, donde entramos por la antigua estación del ferrocarril. 4 Km. más adelante llegamos a la localidad de El Campillo, que se encuentra entre Zalamea y Minas de Riotinto.

Km. 29:

Llegamos al final de la vía en Minas de Riotinto, donde termina la ruta en el Paseo José Luis Domínguez.

MUSEO DEL JUEGO



4. MAPA



Imagen 2. Localización



Imagen 3



5. PERFIL TOPOGRÁFICO



Imagen 4

6. DATOS DE INTERÉS

Valverde del Camino: es un municipio español de la provincia de Huelva, concretamente del Andévalo. Se encuentra situado entre los valles de los ríos Tinto y Odiel. En 2010 tenía un censo de 12.746 habitantes.

Sus principales recursos económicos son el calzado y la fabricación de muebles. Posee además agricultura de secano, con cultivos de cereales, legumbres y olivos.

El emplazamiento de Valverde del Camino se encuentra en una encrucijada de caminos. Su situación en las faldas de las sierras de Rite y León, fue paso obligado para los viajeros. Por el término municipal discurre un camino romano que lo atravesaba de norte a sur. Procedía de Riotinto, cruzaba Valverde por el Callejón del Dolor (zona de antiguos talleres y oficinas del ferrocarril) y seguía por Beas



hasta la ría del Tinto. Actualmente es visible en distintos puntos en un tramo de 5 Km. al norte de la población, tapado en parte por ramas y matorrales. La traza del camino discurre por terrenos firmes pizarrosos a modo de trinchera de 3 m. de anchura, buscando siempre la mínima pendiente y sorteando las zonas arcillosas o muy blandas para evitar el hundimiento de los carros debido al peso que transportaban.

Los orígenes del lugar se remontan al momento, aún no fechado, de construcción de una alquería o de una venta de paso que sirviera de mesón y alojamiento de mercaderes y correos. Esta venta o mesón se llamaba Facanías, nombre al parecer de origen hebreo o árabe. En 1369, en el acta fundacional del condado de Niebla, aparece el lugar de Facanías. A finales del siglo XV Facanías se transforma en Valverde del Camino, haciendo referencia seguramente al Camino Romano que pasaba al pie de la población.

A comienzos del siglo XVIII, la aldea de Valverde del Camino seguía dependiendo de la villa de Niebla, tanto en lo político como en lo jurídico y económico. En 1732 la aldea se independiza de Niebla y consigue el título de villa de manos del rey Felipe V, con el beneplácito de Niebla y del dueño y señor del Condado, el Duque de Medina Sidonia.

Patrimonio Histórico-Artístico de Valverde:

Patrimonio Religioso:

Iglesia Parroquial de Ntra. Sra. Del Reposo



Las obras de construcción de este edificio debieron empezar en la segunda mitad del siglo XVI, finalizando en las primeras décadas del XVII. Con el nombre de Iglesia de Santa María, y bajo la advocación de la Virgen del Reposo, fue desde entonces la parroquia del lugar.

Retablo del altar mayor del siglo XVII

En 1630 el pintor flamenco afincado en Sevilla Pablo Legot, contrató el retablo para su altar mayor, aunque no hay certeza de que lo ejecutara.

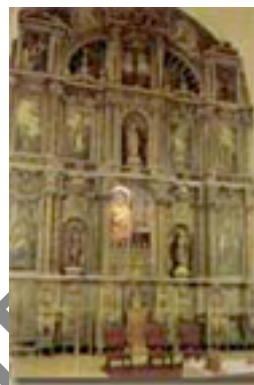


Imagen 5

El actual, de yesería, corresponde a 1640-1650.

El templo original constaba de dos naves en forma

de cruz latina, pero a mediados del siglo XVIII, la planta pasó a tener tres naves apoyadas sobre pilares con bóvedas vacías.

Se incluye este edificio en el conjunto de templos barrocos realizados en los pueblos del arzobispado de Sevilla durante el siglo XVIII.

Ermita de Santa Ana

Situada al final de la calle Santa Ana, es el primer edificio de carácter religioso que se levanta en Valverde. Su construcción data de principios del siglo XVI y se ha relacionado con Doña Ana, esposa de don Alfonso de guzmán (séptimo Duque de Medina Sidonia), muy devota al parecer de la Santa de su nombre. Este antiguo templo desapareció con el paso del tiempo y sobre su mismo lugar se yergue en la actualidad una capilla pequeña y bonita.



Ermita de la Trinidad

Construida en el primer tercio del siglo XVIII, su edificación fue llevada a cabo en las afueras del casco urbano sobre un lazareto. A pesar de haber sufrido algunas mejoras necesarias para su conservación, mantiene íntegra su estructura original.

Ermita del Santo

Inspirado en la arquitectura barroca sevillana del siglo XVIII es un templo de estilo barroco de reciente construcción (1953-1960).

Posee planta rectangular de cruz latina y crucero poco profundo cubierto con cúpula de media naranja. Ocupa el lugar de una antigua ermita, la de San Sebastián, construida a principios del siglo XVIII.



Imagen 6

Arquitectura Inglesa

Antigua Estación del ferrocarril

Primer edificio construido por los ingleses en 1868, situado junto a las Oficinas Centrales de la compañía Álcali. Casa nº 12 del Cabecillo de Martín Sánchez, construida en 1876. Se trata de una casa de estilo victoriano que aunque de fachada corriente posee un gran número de elementos decorativos en su interior, tales como una bonita cancela, escalera de mármol y bellas chimeneas.

Oficinas centrales de la entidad The United Álcali Company Limited



Construidas entre 1906 y 1907. Es un edificio de dos plantas de arquitectura austera sin elementos decorativos, destacando el conjunto de chimeneas de madera y ladrillo vitrificado en su interior y la marquesina de su exterior.

Casa Dirección

Situada a la salida de Valverde en dirección a Zalamea, es el edificio más representativo del conjunto arquitectónico inglés de Valverde. Es una gran mansión construida en 1912 por la Compañía Alkali para residencia de su General Manager.



Imagen 7

Posee ventanas con rejas, miradores con cristalerías de tres cuerpos, cenadores y su interior es señorial. El edificio se encuentra rodeado de un gran espacio ajardinado con pinos de Flandes, palmeras y huerta, todo ello protegido por un muro de piedra.

Arquitectura Civil

La Plaza de Toros de Valverde del Camino es bonita y antigua y cuenta con capacidad para 3.000 espectadores. La tradición taurina en esta localidad se remonta a mediados del siglo XVIII, en que la lidia de los toros se realizaba en pequeños cosos de madera. Su construcción data de mediados del siglo XIX. En la actualidad se lidian toros y novillos durante la Feria de la villa y excepcionalmente en otras fiestas.



Museos

Museo Casa Dirección. Museo etnográfico con importantes referencias a la artesanía y la industria de Valverde del Camino.

Museo Mineralógico que contiene, entre otros, fósiles, especies, minerales y piezas de interés arqueológico.

Fiestas:

Velada de Santa Ana

Tras una serie de devenires históricos, y en momentos coexistiendo con la feria de agosto, la Guerra Civil abre un paréntesis que no se cerrará hasta que en 1947 un grupo de vecinos, el que se conocerá como el Club de los Veinte pone de nuevo en funcionamiento esta fiesta. El ahínco y el esfuerzo de estos hombres y mujeres le dieron a la "velá" una envergadura que acabó consolidándole el nombre de "Feria chica". Una feria que desbordaba el concepto de verbena o fiesta de barrio, y se adaptaba más a la idea de fiesta local. El Club de los veinte, por diversos motivos no pudo seguir ocupándose de su organización y en el verano de 1972 tuvo esta feria su última cita. En 1994, de nuevo la iniciativa popular de un grupo de vecinos de la calle Santa Ana consiguieron retomar esta ancestral celebración. En la actualidad la Asociación Pro-Velada de Santa Ana pretende dar a la fiesta la importancia popular y entrañable que siempre tuvo, un contenido cultural y religioso.

Carnavales

Los carnavales comienzan tres días antes del inicio de la Cuaresma y durante la semana de duración la población se desplaza



tradicionalmente al campo y a las aldeas para su celebración (Recientemente en 1987 ha tenido lugar un resurgimiento de murgas y comparsas con actuaciones en la misma ciudad).

Numerosas son las actividades organizadas encaminadas a dar mayor esplendor a una fiesta tan peculiar y especial en Valverde. Entre ellas, una de las más destacadas es el Concurso Comarcal de Agrupaciones en el que participan agrupaciones de la Cuenca Minera, El Andévalo, la Campiña y la Sierra de Aracena y que se celebra en la Sala Tiffany`s, con la actuación de comparsas, chirigotas, cuartetos. Las empresas valverdeñas aportan cantidades económicas en el concurso comarcal.

Otras actividades son la elección de la Damas del Carnaval y la Coronación de la Reina, el Pregón, el Desfile infantil y el Tradicional desfile del Carnaval, así como una Caseta Municipal con distintas actuaciones.

Feria

Las ferias fueron en su origen mercados de productos agrícolas, ganaderos y artesanales. Se celebraban los días 25y 26 de julio, coincidiendo con la velada de Santa Ana.

A principios del siglo XX la feria empieza a perder el carácter de mercado y va adquiriendo su aspecto actual, con casetas de gran colorido y tipismo andaluz. La feria de Valverde tiene lugar del 15 al 18 de agosto, ambos inclusive (siendo hoy en día esta fecha movable, haciéndose coincidir, con el fin de semana).



Así como el cambio de ubicación, celebrándose anteriormente en una de las calles principales de Valverde "el Valle de la Fuente" y hoy en día en "la Barriada de Triana".Entre sus actos más importantes:

Banda Municipal y Gigantes y Cabezudo

Inauguración Oficial del Alumbrado.

Diana

Entregas de Premios.

Trofeos de Pesca y fútbol

Inauguración y exposición de Certamen de Pintura.

Tirada al Plato

Pregón taurino.

Homenajes al Valverdeño Ausente y a la tercera edad.

Semana Santa

La semana Santa de Valverde del Camino está formado por dos hermandades: hermandad de los negros y hermandad de los blancos, realizando cada uno de ellos su procesión. La hermandad de los blancos sale en procesión el Miércoles Santo y Jueves Santo con el paso del Nazareno, el Crucificado y la virgen de los Dolores.

La hermandad de los negros sale en procesión el jueves Santo por la madrugada y viernes Santo con el Señor del Santo, la urna y la virgen de la Soledad. Existe en la Semana Santa valverdeña la tradición de que durante la procesión de la madrugada del jueves



Santo una mujer del pueblo se vista de verónica y el viernes Santo salen en procesión tres mujeres vestidas de las tres Marías y la verónica.´

San Pancracio

Tiene su origen a principios del siglo XXI, y se va consolidando poco a poco como una de las fiestas más típicas de.

Su celebración es entre los meses Mayo y Junio. Miles de romeros siguen el Santo en peregrinación desde Valverde hasta su ermita en los pinos. La Asociación Cultural Peña los Terribles es la organizadora de esta romería.

El Rocío

La Hermandad del Rocío de Valverde del Camino se fundó en 1935 siendo el número 23 de las Hermandades filiales no faltando ningún año a su cita anual del Rocío, no perdiendo así su antigüedad.

Actualmente tiene aproximadamente 1.450 hermanos, un 12% de la población valverdeña. El simpecado actual es del año 1978, siendo el segundo en la historia de la Hermandad debido al deterioro sufrido a lo largo de los años del primer simpecado. Dentro de éste se encuentra una reliquia bordada de la tierra Santa. La carreta anteriormente permanecía en la Ermita de la Trinidad. El 26 de mayo de 1999 se procedió al traslado de ésta a la nueva ermita oficial de la Hermandad del Rocío de Valverde del Camino. La construcción de esta ermita fue financiada mediante aportaciones individuales de los distintos hermanos y de valverdeños anónimos.



Fiesta de la Virgen del Reposo

La festividad de la Patrona Nuestra Señora del Reposo, se celebra el día 12 de septiembre, teniendo lugar diversos actos religiosos.

El día comienza con una tradicional diana y por la tarde tras la misa, una bonita procesión recorre distintas calles engalanadas con flores, macetas y palmeras. Cada año le corresponde una zona, visitando así todo el pueblo. Las calles del recorrido viven este día de una forma especial abriendo sus puertas a amigos y familiares con dulces y bebidas como el ponche, pestiños, alfajores, orejas... típicos del pueblo. Culminando la procesión con fuegos artificiales.

Zalamea la Real

Es un municipio español de la provincia de Huelva, Andalucía. En el año 2010 contaba con 3.407 habitantes. Su extensión superficial es de 240 km² y tiene una densidad de 14,8 hab/km². Se encuentra situada a una altitud de 412 metros y a 67 kilómetros de la capital de provincia, Huelva. Pertenece al partido judicial de Valverde del Camino. La villa de Zalamea la Real posee varias aldeas: Las Delgadas, Montesorromero, Marigenta, El Pozuelo, El Villar, El Buitrón y Membrillo Alto.

Según la enciclopedia Espasa, estaría relacionada con la antigua ciudad romana de la Bética llamada Calento.

Bienes Inmuebles:

Castillo de Palanco

Conjunto Dolménico de El Pozuelo



Iglesia de la Asunción de Nuestra Señora

Los Aulagares.

Minas de Riotinto:

Es un municipio español de la provincia de Huelva, Andalucía. En el año 2010 contaba con 4.209 habitantes. Su extensión superficial es de 24 km² y tiene una densidad de 175,38 hab/km². Se encuentra situada a una altitud de 416 metros y a 74 kilómetros de la capital de provincia, Huelva.

Historia:

Minas de Riotinto ha sido y es un pueblo dependiente de una sola actividad, la minería. Esta estrecha dependencia ha motivado unas características que no son atribuibles al conjunto de los pueblos andaluces. Por una parte está la propia configuración urbana del municipio, que guarda un marcado carácter colono, herencia de la ocupación inglesa en las minas durante finales del siglo XIX y tres cuartos del XX. A simple vista se puede observar esta estructura, en la que diferenciamos barrios disgregados de otros barrios: Alto de la mesa, El Valle, Bella Vista, y con un carácter más actual la barriada de Andrés Moreno y los Cantos. Con el paso del tiempo se han ido uniendo estos núcleos mediante la construcción entre ellos de otras barriadas como "La Naya", "Los Chalets", "El Parque Balneario", Bda. Virgen del Rosario, etc. Pero aún hoy se puede apreciar la herencia colonial, no sólo en la estructura viaria sino también en la arquitectura (El Valle, Bella Vista).



Inicios

Pero la historia de las Minas de Riotinto es mucho más antigua, y se traslada en el tiempo a las primeras civilizaciones organizadas, ya en la Edad del Cobre el desarrollo de la mina, estaba unido al de las propias civilizaciones: tartesos, fenicios... Pero el desarrollo minero en esta época llegó con los romanos. La introducción por parte de éstos de nuevas técnicas permitió la continuación de los trabajos mineros. Ya en esta época se asientan civilizaciones almohades que obtienen de las minas tintes medicinales, estando poco desarrollada la minería extractiva.

Explotación empresarial de las Minas

Hasta el siglo XVIII no se produce este hecho, tras la compra de un sueco, L. Wolters, el cual comienza a desarrollar los principios del desarrollismo científico. El estado tiene su propiedad hasta el XIX, siglo en el que la minería de Riotinto va a sufrir el momento de mayor apogeo industrial, demográfico y económico. En 1873, un consorcio británico compra las minas al Estado por 92 millones de pesetas y funda la Ro Tinto Company Limited. La compañía brindó el resurgir de Riotinto, se abrieron cortas de explotación y se desarrolla la minería interior.

Uno de los hechos más importantes para el desarrollo de la localidad fue la construcción de la línea de ferrocarril entre Riotinto y Huelva, que puso de manifiesto el gran poder económico de Riotinto, al ser construido en el tiempo récord de dos años, y que permitiría el transporte de minerales hasta el Muelle del Tinto, en el puerto de Huelva. Pero estos avances mineros, supusieron también una



transformación social. La llegada al pueblo de mano de obra de otros puntos de España y Portugal absorbida por la fuerte demanda de la mina.

Otro de los hechos que contribuyó a destruir esa imagen de Riotinto como pueblo en sí, fue la demolición y traslado posterior del Riotinto antiguo o "La mina". La compañía argumentó que el desarrollo de sus explotaciones se veía frenado por la localización del pueblo. El traslado de la población se hizo a barrios de nueva planta (El valle), siguiendo las directrices constructivas inglesas, pero sin duda alguna, el barrio de Bella Vista, se envuelve en un clima de exclusividad y lujo. Este barrio típicamente victoriano, es construido para albergar al personal de origen inglés. Este barrio se conserva hoy tal y como en su día fue.

Minas de Riotinto, cuna del fútbol en España

En el año 1873 comienza a practicarse en Minas de Riotinto este juego por parte de los británicos que llegaron a este lugar para explotar las minas compradas por la Rio Tinto Company Limited (RTCL). En el pueblo de Riotinto no había mayores distracciones por lo que los Ingleses después de sus faenas practicaban sus juegos favoritos. Estos juegos eran desconocidos por la población autóctona que en esa época comenzó a crecer movidos por la existencia de trabajo en la RTCL. En 1878 la RTCL creó el "Club Inglés" en la población de Minas de Riotinto para el deporte, la cultura y el recreo de su personal; de aquí nació el Rio Tinto Foot-Ball Club. Once años después, en Huelva se creó otro club, el "Huelva Recreation Club" por su fundador el Doctor británico W. Alexander Mackay, para el deporte



y el recreo. Este club es el actual Recreativo de Huelva fundado en 1889.

El Rio Tinto F.C. permaneció con ese nombre hasta 1932 fecha en la que se refunda con el Balompié Rio Tinto federado desde 1914. Los ingleses nunca lo federaron como Rio Tinto F.C., porque nunca entraron en competiciones oficiales, y por esta circunstancia no pudo conseguirse en las minas, donde nació el fútbol, el "Decanato" del mismo en España.

Nacimiento del escultismo en el Ríotinto de Ayer

Por iniciativa de Frank Timmis se crea alrededor de 1924 el Alto Patronato de Exploradores en Minas de Ríotinto, dependiente del Departamento de Escuelas de la RTCL, que amen de organizarlo quedó a cargo de la presidencia. En poco tiempo contaron con alrededor de 300 integrantes entre los alumnos de las escuelas de la RTCL en donde aprendían a marchar, practicaban varios deportes, se instruían en gimnasia olímpica, primeros auxilios y se les inculcaban los principios del scoutismo (exploradores). Estaban organizados en patrullas representativas de distintos lugares, como patrullas de El Valle, Alto de la Mesa, La Atalaya, La Dehesa, Río-Tinto Estación y La Naya y en Nerva.

Seguramente que para los conceptos de la época la enseñanza de las virtudes del explorador eran muy importantes y deseadas por estos niños y adolescentes. Múltiples y útiles conocimientos eran así adquiridos por los jóvenes: cómo hacer nudos, reconocer y seguir huellas de animales, comunicación por morse, señales, espejos, banderas, silbatos y prácticas de box y lucha. Los Exploradores



recibían diversas medallas por sus hechos y cursos alcanzados. Usaban sombreros de fieltro duro con 3 hondonadas en la copa, camisa y pantalón de color caqui y pañuelos de color amarillo, rojo o azul, según a la Tropa a que pertenecían, significando: el amarillo los Hipopótamos, el rojo los Leones y el azul los Toros. Los principiantes avanzados se denominaban "Lobatos", usaban boina, jersey y pantalón azul, con un pañuelo que podía ser de tres colores diferentes: el azul lo llevaban los de las Palomas, el rojo los de los Saltamontes y el amarillo los de las Mariposas.

7. ACTIVIDADES

Las propias de las vías verde: senderismo, cicloturismo, a caballo, posibilidad de silla de ruedas, aunque algunos tramos se encuentran en mal estado.

8. BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS WEB

Romero Macías, E. (2007). Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado. Universidad de Huelva

www.viasverdes.com

www.wikipedia.es

www.pueblos-espana.org

www.devalverde.es

www.andaluciarustica.com

zalamealareal.blogspot.com

informaciondigitaldezalamea.blogspot.com

<http://www.foro-ciudad.com/huelva/zalamea-la-real/>



<http://www.foro-ciudad.com/huelva/valverde-del-camino/>

<http://www.foro-ciudad.com/huelva/minas-de-riotinto/>

9. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Imagen 1: www.viasverdes.com

Imagen 2: www.viasverdes.com

Imagen 3: Romero Macías, E. (2007). Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado. Universidad de Huelva

Imagen 4: Romero Macías, E. (2007). Los ferrocarriles en la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado. Universidad de Huelva

Imagen 5: www.andaluciarustica.com

Imagen 6: www.andaluciarustica.com

Imagen 7: www.andaluciarustica.com

MUSEO DEL JUEGO

