

Loterofilia minera española (II): 2008-2009

José Manuel Sanchis

Introducción

La primera parte dedicada a este tema fue publicada por MTI en marzo de 2008 (ver Amalgama perteneciente a dicho año en el siguiente enlace: <http://mti-amalgama.blogspot.com/>). Retomamos ahora la relación cronológica de décimos y cupones editados hasta el 31 de diciembre de 2009, con la idea de ir constituyendo un catálogo que permita conocer los diversos motivos que se han venido ofreciendo desde aquella primera entrega.

Loterías del Estado no ha editado, al menos que sepamos, ningún décimo alusivo a la minería o a algún aspecto relacionado con la misma. La ONCE, en cambio, sí llevó hasta su popular cupón algunos. Hemos de resaltar la dificultad que en la actualidad entraña el control de emisiones de esta Organización, ya que se ha suprimido en su web el acceso a las reproducciones fotográficas de cada uno de los billetes emitidos, como hasta hace poco tiempo se vino haciendo.

Entendemos que se habrá debido a razones de tipo técnico u operativas, pero no deja de ser una medida altamente perjudicial para el coleccionista de billetes de la ONCE, tan extendido en nuestro país, que ahora se ve obligado, si desea estar al día de los temas que se van presentando, a visitar diariamente el quiosco del vendedor de cupones. Tampoco llegamos a comprender el por qué este poderoso organismo no ha editado ya un catálogo general de dichos cupones, al igual que se hace, por ejemplo, con la filatelia o la numismática. No olvidemos que el coleccionismo de cupones de la ONCE en particular y de billetes de lotería en general goza de una extraordinaria acogida en España, superado únicamente por el de sellos y monedas.

Pese a estas dificultades, MTI intentará dar cuenta de todo cuanto se vaya presentando al público mediante noticias puntuales, para presentarlas más tarde en conjunto, cada dos años aproximadamente.

Una vez hechas estas puntualizaciones, pasamos ya a detallar lo que se ha venido publicando hasta finales de 2009.

2008

El 14 de febrero de 2008, y dentro de la serie dedicada a la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata, se mostraba una bella imagen perteneciente al arrecife fosilizado de Vega de Gordón (Fig. 1), en la Pola de Gordón, León, que si bien su temática es más afín a la geología, lo incluimos en esta relación por su íntima relación con la cuenca carbonífera de aquella zona.

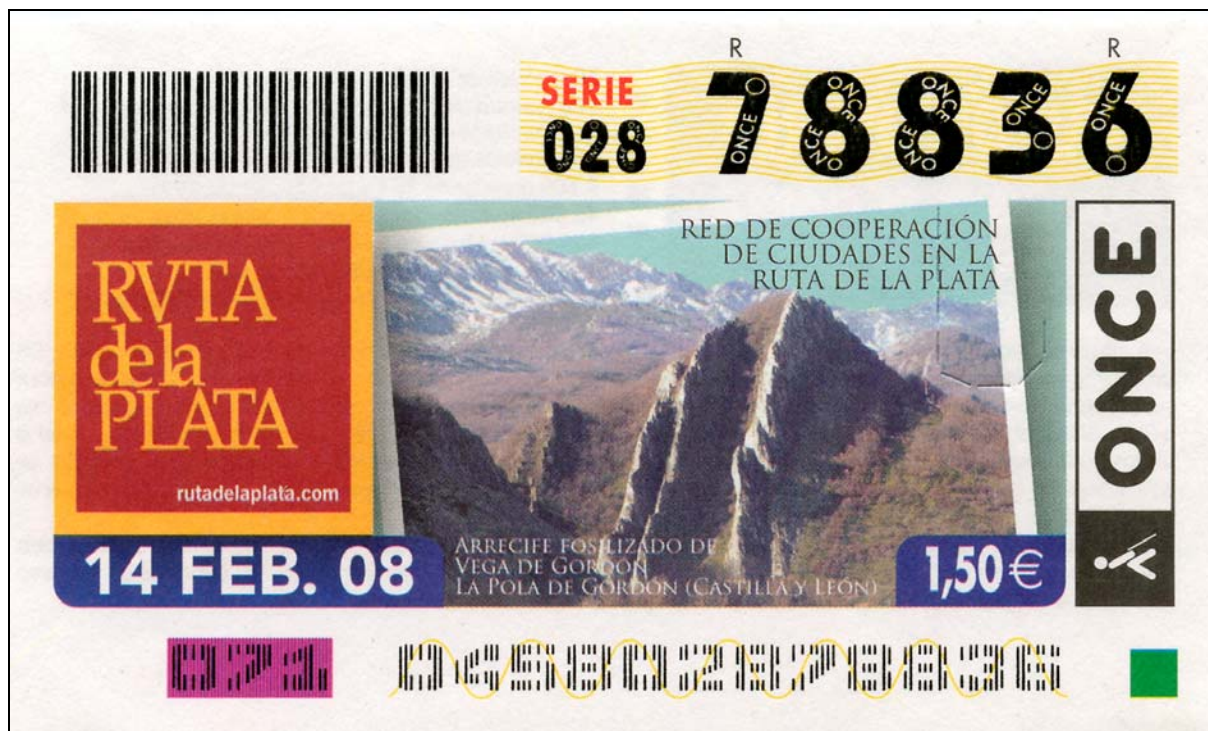


Fig. 1: Arrecife de Pola de Gordón, León



Fig. 2: Erosiones en Bolnuevo, Mazarrón, Murcia

Recordaremos también, ya que se ha mencionado el aspecto geológico, que en marzo se presentó un nuevo billete dedicado a las erosiones en Bolnuevo (Fig. 2), localidad perteneciente al minero enclave murciano de Mazarrón, volviendo a recogerse en junio una evocadora imagen de la Gruta de las Maravillas de Aracena, Huelva (Fig. 3).



Fig. 3: Gruta de las Maravillas, en Aracena, Huelva



Fig. 4: Geoda de yeso de Pulpí, Almería

Con la impresionante perspectiva de la gigantesca geoda de yeso de Pulpí (*Fig. 4*), presentada en el cupón del 16 de abril, se nos volvía a aproximar al entorno minero, puesto que esta maravilla mineralógica apareció, como es sabido, en la mina Quién tal Pensara (mina Rica) de aquella localidad almeriense, descubierta años antes por miembros del Grupo Mineralógico de Madrid.

La descomunal geoda fue encontrada en 1999, cuando un equipo de trabajo de la revista Bocamina se encontraba realizando labores de reconocimiento y fotografía para un estudio destinado a la ya desaparecida publicación. El día 1 de enero de 2000 se pudo acceder a la misma, reconociéndose entonces una enorme geoda de 9 metros de longitud por 2 metros de altura, tapizada de cristales de yeso de inusuales proporciones.

Hasta junio no volvería a aparecer motivo minero alguno en los cupones; el 1 de junio era el museo GeoMinero (*Fig. 5*) perteneciente al IGME el que ilustraría el supercupón del fin de semana, mostrándose una bella panorámica de su sala central y sus distintos niveles expositivos. Este gran museo fue fundado en 1927.



Fig. 5: Museo Geominero de Madrid

Algunos días más tarde, concretamente el 17, era de nuevo Nerva (*Fig. 6*) la localidad elegida para ilustrar el billete de aquella fecha. La célebre población minera (Río Tinto) ya había sido mostrada con anterioridad (13-4-2007), tal como comentamos en la primera parte de este trabajo, y en esta se volvieron a recoger mediante un “collage” algunos aspectos arquitectónicos y, cómo no, mineros. Bajo la fotografía se redactó el lema: Nerva, Arte, Río y Mina.



Fig. 6: Nerva, Huelva

Continuando con la serie dedicada a los museos españoles, empleados como ilustraciones del supercupón, el 6 de julio era el Museo Nacional de Ciencias Naturales (Fig. 7) el seleccionado. Recordemos que este histórico complejo museístico fue fundado en 1752, y que en 1992 ya sirvió como motivo principal de otro cupón, dedicado entonces a promocionar el Madrid Cultural.



Fig. 7: Museo Nacional de Ciencias Naturales, Madrid



Fig. 8: Museo del Hierro Vasco, Legazpi, Guipúzcoa

Dentro de esta misma serie, el día 20 de Junio se presentaba una hermosa panorámica del Museo del Hierro Vasco (Fig. 8), ubicado en el parque Mirandaola de Legazpi (Guipúzcoa). La cultura vasca del hierro, perfectamente recogida en esta moderna instalación, creada en 2005, era así reconocida por la ONCE. Con este cupón concluyen las emisiones mineras en el año 2008.

2009

Este año sería clave para el coleccionismo de temática minera en los cupones de la ONCE. Entre los meses de abril a julio se abordarían las conocidas Vías Verdes, senderos recuperados para el deporte o el excursionismo cuyos recorridos transcurren por antiguos trazados de ferrocarriles, gran parte de ellos mineros.

Se incluía en cada cupón el nombre de la Vía, los puntos de origen y destino y una breve descripción de cada recorrido. Fueron 5 millones de cupones los emitidos diariamente entre lunes a jueves, lo que totaliza una tirada total de 300 millones hasta su finalización, el 30 de julio.

Vía Verde es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias. Son más de 1700 los kilómetros de antiguos trazados de ferrocarriles ahora recuperados y reconvertidos en circuitos para cicloturismo, senderismo y excursionismo.



Fig. 9: Vía Verde de Ojos Negros, Teruel-Valencia

El primer cupón aparecido de una Vía Verde sobre trazado de ferrocarril minero fue el del día 6 de Mayo, dedicado a la de Ojos Negros (Fig. 9). El trazado, desde las conocidas minas hasta los altos hornos de Puerto de Sagunto se puso en servicio el 27 de Julio de 1907. Su largo recorrido, de 205 kilómetros, lo hace casi en paralelo al Central de Aragón, justificándose esta enorme inversión en las altas tarifas que pretendía aplicar la poderosa compañía Central.

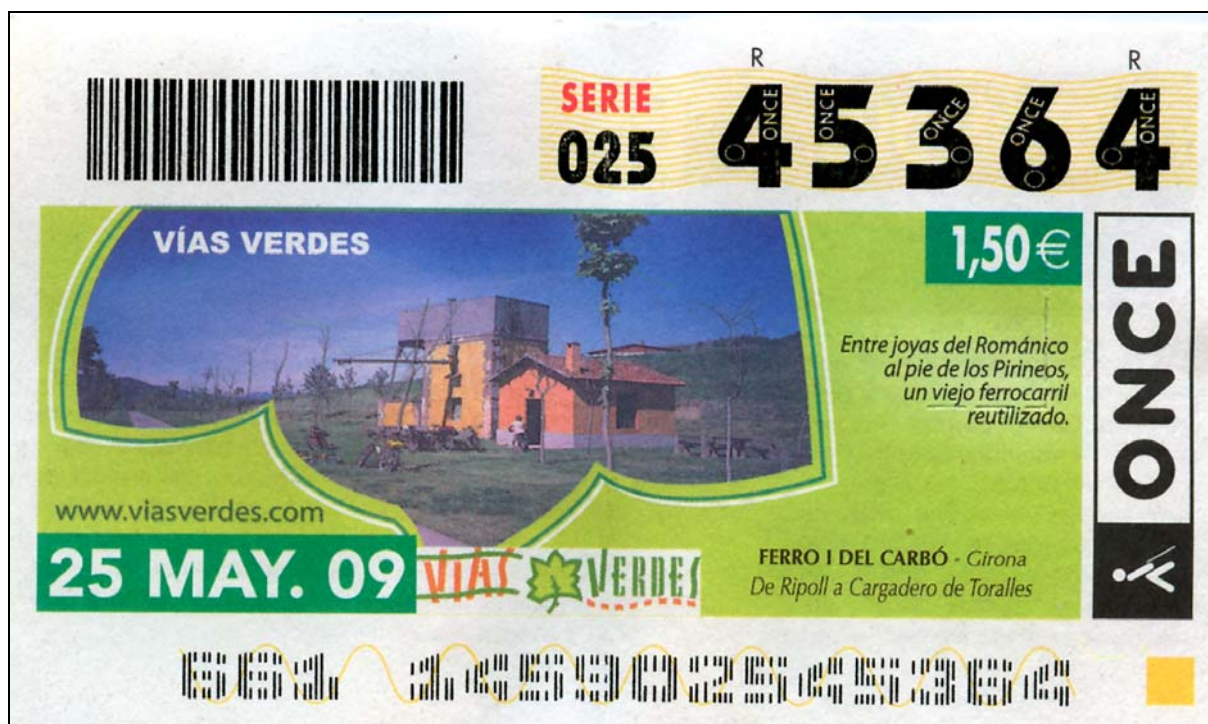


Fig. 10: Vía Verde del Ferro i el Carbó, Girona

La limitada capacidad de transporte de la línea privada llevó a establecer un convenio con RENFE, cerrándose la línea en 1972. En 2002 comenzó su recuperación como Vía Verde, con un primer trayecto entre las poblaciones valencianas de Algimia de Alfara y Barracas, para ampliarse más tarde con un segundo tramo, entre Barracas y Cella, ya en tierras turolenses. Está prevista la ampliación de dicha Vía hasta Sagunto, destino final de aquel entrañable ferrocarril de vía estrecha.



Fig. 11: Vía Verde de Arditurri, Guipúzcoa

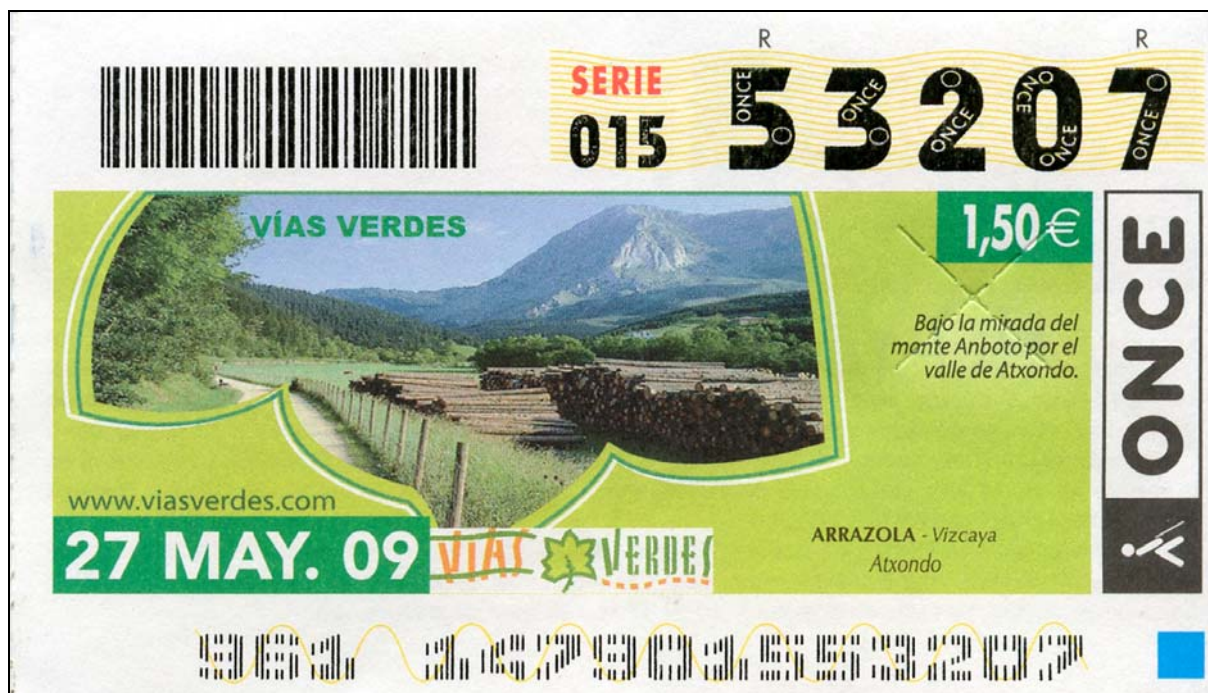


Fig. 12: Vía Verde de Arrazola, Vizcaya

El 25 de mayo la ONCE dedicaba su cupón a al ferrocarril del Ferro i del Carbó (Fig. 10), construido en 1880 por la empresa Ferrocarril y Minas de San Juan de las Abadesas, con el fin de trasladar hasta el puerto de Barcelona los minerales de las sierra Caballera, en Ogassa. Tras diversas mejoras y ampliaciones, el servicio sería definitivamente cerrado en 1985.

La vía de Arditurri (Fig. 11) se inauguró en 1901 con la finalidad de dar salida a los minerales de hierro de las Peñas de Ain, en Arditurri hasta el puerto de Pasajes de Bilbao. Con un ancho de vía atípico, 75 cm., estuvo funcionando hasta 1965, si bien las minas se mantuvieron en explotación hasta mediados de la década de los 80. El cupón del 26 de mayo nos lo recordó.

Al día siguiente, esto es, el 27 de mayo, un nuevo trazado minero se asomaba a la serie, dedicado en esta ocasión al de Arrazola (Fig. 12), que bajaba el mineral de hierro de sus minas hasta Apatamonasterio, para desde allí ser remitido a Bilbao. El ramal fue inaugurado en 1904, ampliándose más tarde hasta Elorrio. Su actividad regular cesó en 1935, aunque de modo esporádico estuvo en uso hasta 1959.



Fig. 13: Vía Verde de La Camocha, Gijón, Asturias

La mítica mina gijonesa de La Camocha (Fig. 13) contó igualmente con su propio ferrocarril, que transportaba los carbones extraídos de sus galerías hasta el puerto de Gijón. Los hermanos Felgueroso solicitaron en 1942 la concesión, aunque esta recaería finalmente en el INI, si bien fue RENFE quien se hizo cargo de su gestión. Nueve kilómetros de ancho ordinario que dejarían de utilizarse en la primera década de los 80. Parte de ese trazado aparece recogido en el cupón del día 2 de Junio.

En 1876, un grupo de empresarios ingleses pusieron en marcha un ferrocarril minero de 22 km de recorrido para llevar el mineral de hierro de Galdames hasta los muelles del Nervión, en Sestao, siendo el único de los trenes mineros de este distrito que

comunicaba los yacimientos de los Montes de Triano con los muelles de carga. Se empleó para transportar igualmente el mineral desde otras minas vecinas, estando su recorrido plagado de cargaderos. Destaca entre todos ellos el de La Florida, hasta dónde llegaban los minerales procedentes de la mina Sauco mediante un plano inclinado de 4 km, posiblemente el de mayor longitud de España. A partir de 1940, la línea fue gestionada por Babcock&Wilcox hasta 1968, siendo desmantelado en 1972. El cupón del 10 de junio nos muestra una panorámica de parte de este antiguo trazado de ferrocarril minero Gallarta-La Aceña (*Fig.14*).

El 11 de junio la ONCE presentaba al público la vía Verde de Laciana, que discurre entre las poblaciones de Villablino y Caboalles. El recorrido transcurre por la plataforma del ramal de vía estrecha que unía Caboalles con Villablino, y que había sido inaugurado por la MSP en 1920, para dar salida a los carbones de esta localidad enlazando con el ferrocarril de Ponferrada, auténtica espina dorsal del valle. Durante el corto trayecto, de apenas 6 kilómetros, se pueden contemplar los pozos Calderón y María, así como también la bocamina de mina Paulina y algunos cargaderos de mineral emplazados a lo largo del trazado, cuyo cierre se produjo en 1955.

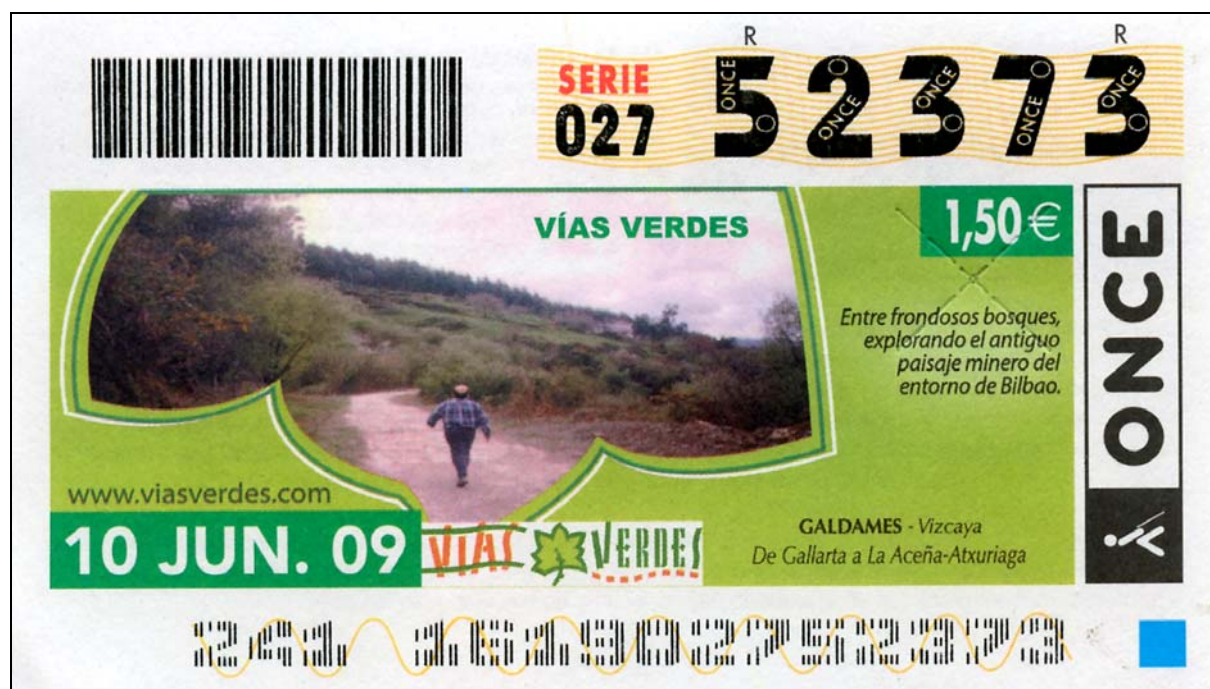


Fig. 14: Vía Verde de Galdames, Vizcaya

Con el curioso nombre de la Vía Verde del Piquillo, otro trazado minero que recorre la costa santanderina cercana a Castro Urdiales, aparece en el cupón de la ONCE vendido el día 16 de junio. Desde las vizcaínas minas del Hoyo de Covarón, bordeando los acantilados cantábricos, el ferrocarril transportaba el mineral de hierro hasta el cargadero marítimo de El Piquillo, próximo a la localidad de Berrón, para desde allí ser cargado en buques con destino a Inglaterra y Holanda. Dispuso de un impresionante cantilever, construido en 1890 y del que solo quedan sus cimientos, de más de 120 metros de longitud en su plataforma y un peso de más de 400 toneladas de estructura metálica, que sobrevolaba el mar a una altitud de 60 metros. Un violento temporal lo destruiría en 1985.



Fig. 15: Vía Verde de Plazaola, Navarra-Guipúzcoa

Un nuevo trazado de ferrocarril minero se asomaba al cupón de la ONCE el 17 de junio. La línea que unía las ciudades de Pamplona y San Sebastián tuvo su origen en un pequeño tren minero encargado de transportar el mineral de las minas de Plazaola (Minas de Bizkotx) hasta la estación de Andoain (Fig.15). El primitivo ferrocarril fue ampliado en 1914, transformando el ancho de vía a métrica y sirviendo para tráfico de pasajeros entre las dos capitales. La grandes riadas de 1953, y su devastador efecto sobre puentes y estructuras fueron la excusa perfecta para el cierre de la línea, deficitaria desde el final de la Guerra Civil.



Fig. 16: Vía Verde de Préjano, La Rioja

El día 18 de ese mismo mes, sería la Vía Verde que transcurre por el trazado del antiguo ferrocarril minero de Préjano a Arnedillo (*Fig. 16*), en La Rioja, el mostrado por la ONCE. Fue construido este ramal en 1924, con la finalidad de enlazar con el ferrocarril de Calahorra y poder así transportar la producción de carbón de las minas de Préjano. Esta línea minera, de ancho 60 cm., bajaba las vagonetas hasta la estación de Arnedillo mediante pequeñas máquinas de gas-oil. Fue cerrada en 1938, aunque los restos de esta vía, junto con los de Arnedillo, lo serían en 1966.

La ruta conocida como la Senda del Oso (*Fig. 17*), que transcurre por diversos valles del occidente asturiano, emplea en gran parte de su trazado la antigua plataforma del ferrocarril minero que trasladaba el mineral de hierro y carbón de Teverga y Quirós hasta las factorías metalúrgicas de Trubia. Desde 1874 hasta 1963, el pequeño trenecillo estuvo transportando materiales desde las minas. En el cupón del día 25 de Junio podemos observar parte del hermoso recorrido.



Fig. 17: Vía Verde de la Senda del Oso, Asturias

Y desde los verdes prados y valles asturianos saltamos, el 29 de Junio, hasta la Sierra de la Demanda (*Fig. 18*), en Burgos. Se conoce actividad minera en esta zona desde el siglo XV, aunque su época de mayor auge fue a finales del XIX y comienzos del XX. La empresa inglesa The Sierra Limited Cº fue la constructora de la línea, inaugurada en 1902, y aunque tenía previsto llegar hasta Monterrubio, solo lo haría hasta Barbadillo de los Herreros. El cierre de las minas, en 1910, trajo consigo el desmantelamiento de este ferrocarril minero.

El 7 de Julio regresamos nuevamente a tierras astures, para recorrer el valle minero de Turón. Esta Vía Verde (*Fig. 19*) utiliza la plataforma del ferrocarril minero de Hulleras de Turón, y discurre entre castilletes, pozos (Figaredo, San José, Santa Bárbara, Espinos, etc.) y antiguas minas de montaña, como San José, Santo Tomás o Fortuna, entre otras muchas. Esta línea de vía ancha (Reicastro-La Cuadriella) se inauguró en 1893, trazándose más tarde ramales de ancho 60 cm., desde La Cuadriella hasta La Colladiella, para el servicio directo de las explotaciones. Entre 1991 y 1994 serían todos clausurados.



Fig. 18: Vía Verde de la Sierra de la Demanda, Burgos



Fig. 19: Vía Verde de Turón, Asturias

El ferrocarril Guadix-Almendricos tuvo una gran importancia en el desarrollo regional andaluz, ya que era el nexo de unión entre la Andalucía oriental y la costa mediterránea. Por esta línea eran llevados hasta el cargadero de El Hornillo (Águilas) los minerales de hierro procedentes del rico coto Serón-Bacares. Este tramo de Vía Verde arranca precisamente en el cargadero de Los Canos de Serón, dónde aún se conserva gran parte de imponente estructura de mampostería, y hasta donde llegaba el mineral mediante cables aéreos. Parte de este trayecto apareció

reflejado en el cupón correspondiente al día 14 de julio, bajo el nombre de Vía Verde del Almanzora (Fig.20).

El día 20 de Julio, el cupón nos lleva hasta Andalucía, para transitar por la Vía Verde del Guadiana (Fig.21), a través de un tramo del antiguo ferrocarril de Minas de Herrerías-Puerto de La Laja. En 1890 se construyó esta línea, destinada a transportar los minerales del Andévalo onubense hasta el cargadero fluvial de Puerto La Laja, en las orillas del Guadiana. El recorrido, que se inicia en esta localidad, es de 17 kilómetros y finaliza en el poblado minero de La Isabel (minas de Herrerías).



Fig. 20: Vía Verde del Almanzora, Almería



Fig. 21: Vía Verde del Guadiana, Huelva



Fig. 22: Vía Verde Ruta del Plomo, Linares



Fig. 23: Vía Verde de Lucainena, Almería

Tampoco Linares, pueblo andaluz y minero, podía faltar en este gran conjunto de Vías Verdes. El día 21 de julio, la Ruta del Plomo (Fig. 22) quedaba plasmada en otro cupón ONCE. Un trazado de vía ancha, construido por la compañía MZA en 1877, transcurría entre Linares y Pozo Ancho, terminándose dos años después el ramal hasta Los Salidos. También se contaba con otro ramal que llevaba desde Pozo Ancho hasta las instalaciones mineras de La Cruz. Estas líneas, que

transcurren entre ininidad de pozos, algunos tan conocidos como San Vicente, Rico, Restauración o Pozo Ancho, o fundiciones como San Luis o La Cruz, fueron cerradas en la década de los 60, manteniéndose en servicio hasta 1985 el tramo de bajada a Vadollano.

Y sin abandonar Andalucía, el 22 de julio el cupón de la ONCE nos traslada hasta tierras almerienses, concretamente a las conocidas minas de Lucainena de las Torres (*Fig.23*). En 1893, la Compañía Minera de Sierra Alhambilla comenzó la explotación de las ricas minas de hierro cercanas a la localidad, y para poder transportar el mineral hasta el cargadero marítimo de Agua Amarga trazó un ferrocarril de 36 km. que entró en servicio en 1896, para mantenerse activo hasta el cierre de las explotaciones, acaecido en 1942. Esta recientemente creada Vía Verde se interrumpe en el Cortijo de las Tejas, apenas transcurridos algo más de 3 kilómetros.



Fig. 24: Vía Verde de Molinos del Agua, Huelva

Seguimos en tierras andaluzas. Así, el 23 de julio, una nueva emisión de cupones nos acerca a la Vía Verde de los Molinos del Agua (*Fig.24*), en Huelva, que transcurre por la antigua plataforma del tren minero que unía Valverde del Camino con San Juan del Puerto ,pudiéndose contemplar a lo largo de sus 36 kilómetros recorrido innumerables restos mineros. Esta Vía enlaza en Valverde con la denominada Vía Verde de Ríotinto, desde donde el ferrocarril del Buitrón llevaba el mineral de cobre hasta Huelva, utilizando para ello vías de ancho métrico inglés (1,067 m.). Se construyó en 1868, fue cerrado al tráfico de viajeros en 1968 y clausurado definitivamente diez años más tarde.

De Huelva, hasta la sierra norte de Sevilla. El 28 de julio se nos ofrece la posibilidad de conocer, a través del cupón ONCE, el trayecto entre Cazalla-Constantina a Cerro

del Hierro (*Fig.25*). A finales del siglo XIX, los ingleses se hicieron con los derechos de explotación de las ricas minas de hierro cercanas a San Nicolás del Puerto. Para ello, construyeron en 1895 un ferrocarril de vía ancha para enlazar con la línea general 15 kilómetros más abajo y sin perder el cauce de la Rivera de Huéznar. Aquella línea general fue explotada por MZA y, más tarde, por RENFE. El ramal hasta el Cerro del Hierro fue cerrado en 1970.

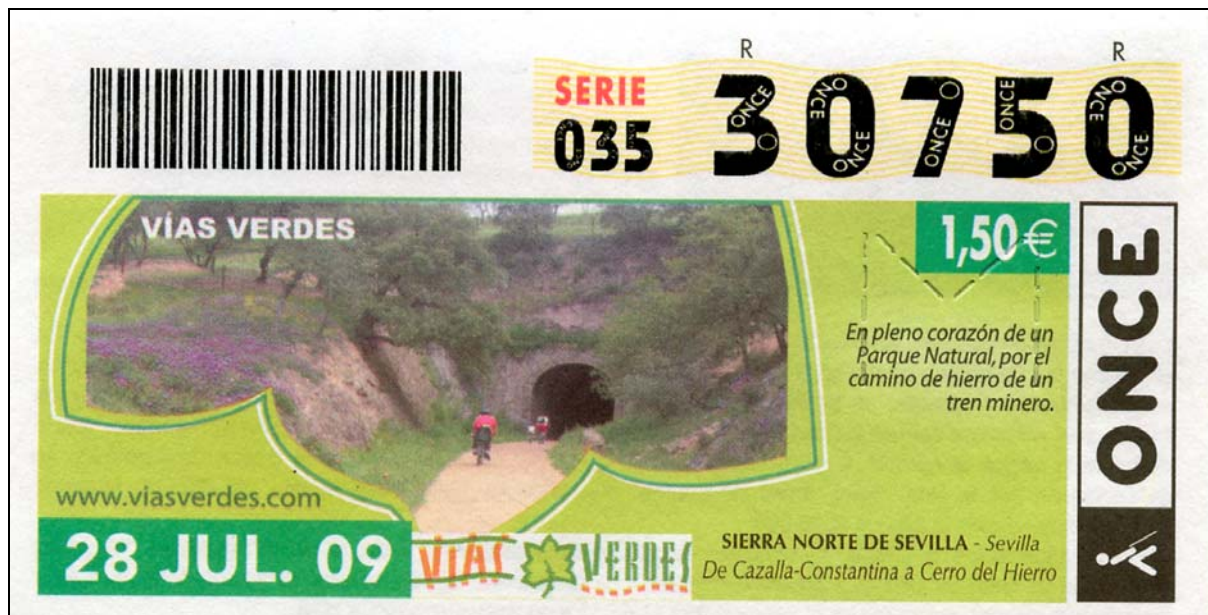


Fig. 25: Vía Verde Sierra Norte de Sevilla

Este sería el último de los cupones dedicados a las Vías Verdes dónde se mostraría parte del recorrido de un antiguo ferrocarril minero.



Fig. 26: Almadén



Fig. 27: Detalle del escudo de la ciudad, con símbolos mineros

Para concluir este apéndice dedicado a la loterofilia minera española editada desde 2008, señalaremos que Almadén fue la localidad elegida el día 9 de diciembre de 2009 para ilustrar el cupón diario. En esta ocasión, la imagen que aparece en el mismo nada tiene que ver con la minería, puesto que se trata de su famosa plaza de toros, pero el escudo de la población que la acompaña sí la tiene, ya que en él aparecen los universales símbolos mineros de mazo y punterola, que recuerdan y perpetúan la intensa actividad minera que en Almadén se llevó a cabo en torno al mercurio (*Fig. 26 y 27*)