

EL RAMAL FERROVIARIO DE  
PEÑA DE HIERRO A NERVA  
(HISTORIA DE UNA CONSPIRACIÓN)

Antonio Vázquez Jiménez

# ÍNDICE

Agradecimientos.....	11
Prólogo .....	13
Preámbulo .....	19
Antecedentes .....	23
<b>Año1910-1911 .....</b>	<b>37</b>
1-El Proyecto .....	39
2- El primer Contrato.....	45
3- Los Informes de 1910.....	57
3.1- Extracto de todos los trámites del expediente informativo sobre el proyecto del ferrocarril de Minas del Castillo de las Guardas a Mina <sup>s</sup> de Peña de Hierro con ramal a Nerva.....	57
3.2- Informe del Ingeniero D. Francisco Padura .....	61
3.3- Informe del Ayuntamiento del Castillo de las Guardas .....	63
3.4- Informe de la junta del Puerto de Sevilla .....	66
3.5- Informe de la Real sociedad Económica Sevillana de amigos del País.....	73
3.6- Informe del Ayuntamiento de Sevilla .....	80
3.7- Informe al Gobernador Civil de la provincia de Huelva.....	83
3.8- Informe a la Corporación de Nerva, de la aprobación del proyecto de ferrocarril de Minas del Castillo de las Guardas a Peña de Hierro con ramal a Nerva .....	84
<b>Años 1910-1911.....</b>	<b>87</b>
4- La Prensa .....	89
<b>Año1913.....</b>	<b>213</b>
5-ElConflicto del ramal a Nerva.....	215
5.1- Recurso de alzada de Riotinto ante el Ministro de Fomento contra la providencia Del Gobernador Civil nombrando al tercer perito.....	216
<b>Año1914.....</b>	<b>219</b>
5.2-El segundo Contrato.....	221

© Primera edición: Junio de 2020.

© Nombre del Autor: Antonio Vázquez Jiménez

© Título del Libro: El Ramal Ferroviario de Peña de Hierro a Nerva. (Historia de una conspiración).

©Textos: Antonio Vázquez Jiménez y Archivos indicados en pies de páginas.

© Documentos Gráficos y fotografías: Antonio Vázquez Jiménez.

© Documentos Gráficos y fotografías: Los indicados en pie de páginas y fotos.

ISBN papel: 978-94-6398-188-0

Impreso en España

©Portada: plano de la versión C del proyecto. (AHAGE)

© Cubierta: Vista actual de la Cementación. (Antonio Vázquez Jiménez)

Reservados todos los derechos. Salvo excepción prevista por la ley, no se permite la reproducción total o parcial de esta obra, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de dichos derechos conlleva sanciones legales y puede constituir un delito contra la propiedad intelectual.

5.3- El conflicto en el Ayuntamiento de Nerva.....	235
5.3.1- El Alcalde de Nerva informa a la Corporación sobre.....	235
5.3.2-Escrito del Alcalde de Nerva al Ministro de Fomento.....	236
5.3.3- Expediente de: Concejales de Nerva pidiendo se ponga en Explotación la parte construida de la línea y	
Concejales que se oponen .....	237
5.3.4- La Unión Gremial de la Villa de Nerva .....	243
5.3.5- Expediente por la Instancia del Alcalde de Nerva .....	249
5.3.6- Dirección General de O.P. sobre escritos del Alcalde y Concejales del Ayuntamiento de Nerva .....	254
5.3.6.1-Oficio del Alcalde de Nerva remitiendo copia de los documentos que dirige al Ministro de Fomento.....	255
5.3.6.2-Acta notarial.....	256
5.3.7- Informe de la Sociedad de Minas de Cala sobre los anteriores documentos promovidos por el Alcalde de Nerva .....	257
5.3.8- Informe del Ingeniero encargado sobre este asunto.....	259
6- Extracto de todos los trámites del expediente informativo sobre el proyecto del ferrocarril de Minas del Castillo de las Guardas a Minas de Peña de Hierro con ramal a Nerva (1914).....	263
6.1-Telegrama anunciando la próxima apertura de la Línea construida .....	264
7- Las Expropiaciones .....	265
7.1- El tercer perito en discordia (Informe) .....	268
<b>Año 1915 .....</b>	<b>277</b>
7.2- Informe de la Diputación provincial de Huelva .....	279
8- Juicios, Sentencias y peticiones.....	289
8.1- Expediente incoado a Riotinto por dos instancias iguales .....	289
8.2- Real Orden desestimando las dos instancias.....	296
8.3- Sentencia nº 4294.....	297
8.4- Sesión del Consejo de Obras Públicas para petición de prórroga .....	303
8.5- Instancia del Abogado de Riotinto al Ministro de Fomento.....	305
8.6- Comunicación de la Sentencia nº 4264 a la Jefatura de 4ª División de F.C .....	310
8.7- Adicional 3 y 4 de la concesión del ferrocarril.....	311

8.8- O.P. devolución de escrito de oposición al ramal a Nerva .....	324
<b>Año 1916 .....</b>	<b>331</b>
8.9- Ministerio de Fomento entrada nº 113 de 13 de febrero de 1916.....	333
8.10- Instancia de F. Lastres .....	337
8.11- Ministerio de Fomento, Adicional nº 4 .....	339
<b>Año 1917 .....</b>	<b>343</b>
8.12-Instancia del Ayuntamiento del Castillo de las Guardas pidiendo un apeadero en el km. 5 de la línea .....	345
<b>Año 1918.....</b>	<b>347</b>
8.13-Instancia de la Unión Gremial de Nerva al Ministro de Fomento.....	349
8.14- Informe solicitando la Sociedad de Cala el permiso para construir un apeadero en el km. 4,614 de la línea.....	350
8.15- Ministerio de Fomento, adicional nº 2 y 4.1 .....	350
<b>Años 1919-1920.....</b>	<b>371</b>
9- Carta de D. Francisco del Castillo abogado de la Compañía Peña de Hierro sobre incumplimiento por parte de Minas de Cala.....	373
9.1-El tercer contrato.....	381
9.2- Pleito 393.....	393
9.2.1- La Sentencia.....	394
9.3- Pleito 1600 y Sentencia .....	405
<b>Año 1922.....</b>	<b>421</b>
10- Proyecto de Apartadero.....	423
<b>Año 1923.....</b>	<b>425</b>
11-O.P. Negociado de Ferrocarriles .....	427
11.1- Ministerio de Fomento Expediente adicional nº 6.....	430
12-Actas del Ayuntamiento de Nerva .....	435

<b>Año 1949 .....</b>	<b>439</b>
Cartas al Abogado G. Batanero .....	441
<b>Consideraciones finales .....</b>	<b>445</b>
<b>Apéndices .....</b>	<b>449</b>
1- Planos del trazado de 1910 (proyecto original .....	451
2- - Planos de la variación C, 27 septiembre 1913.....	461
3- Planos de la variación C y las subdivisiones M y N .....	463
4- Planos de Riotinto de 1917 .....	464
5- Fotos y documentos de Riotinto 1917.....	465
6- Planos del apeadero solicitado .....	473
7- Planos del proyecto de apartadero en el ramal a Nerva .....	474
8- Recorrido del trazado del ramal y de la vía general (fotos).....	475
8.1- Recorrido del ramal a Nerva, versión C (la que se construyó), hasta el límite con los terrenos de Riotinto.....	476
8.2- Vistas del recorrido desde la estación de Peña de Hierro, hasta el límite de la provincia de Huelva con la de Sevilla.....	493
8.3- Vistas desde el límite de la provincia de Sevilla con la de Huelva hasta la estación de Minas del Castillo.....	498

## Agradecimientos

Este libro nunca podría haberse llevado a buen fin sin la colaboración de los responsables de los Archivos consultados y de algunos amigos que me han facilitado documentos, datos y consejos. A todos mis más expresivas gracias por su incondicional ayuda.

AMB- Alfredo Moreno Bolaños

ADSB-Ángel Domínguez Sánchez-Barranco

FAP- Francisco Alcázar Pérez

AMN- Archivo Municipal de Nerva

AHFRT- Archivo Histórico Fundación Riotinto

AHPH- Archivo Histórico Provincial de Huelva

ADPH- Archivo Histórico Diputación Provincial de Huelva

AHAGE- Archivo Histórico Administración General del Estado

A mis buenos amigos Carmen y Paco Alcázar por su espléndido y vibrante prólogo, en el que se aprecia su amor por la historia de nuestra querida Nerva y sus profundas raíces familiares de ferroviarios.

## Prologo

Escribir unas palabras para prologar este nuevo libro de Antonio Vázquez Jiménez ha resultado ser tan apasionante como el mismo libro: un excelente trabajo de investigación sobre unos hechos históricos acaecidos en los primeros años del pasado siglo XX. Vázquez Jiménez, investigador incansable y autor de varios libros y artículos, ha vuelto a sorprendernos; esta vez con un asunto ferroviario en el que estaba en juego la supervivencia de una mina con todo lo que ello supone: empleo y prosperidad. Una historia ciertamente desconocida para muchos y que después de una larga y exhaustiva investigación se nos ha dado a conocer con la publicación de este magnífica obra y, como no podía ser de otra forma, ligado a su querido pueblo, a Nerva, ya que este capítulo de nuestro pasado reciente se asentó en el término municipal de esta localidad minera. De hecho, se trata una historia de la que sólo se conocía una parte, - por otros autores así como por comentarios verbales-, pero con este libro se nos permite conocerla más en profundidad, y además todo refrendado y autenticado con documentación oficial.

El libro pone sobre la mesa los muchísimos y enormes problemas, con todo tipo de contratiempos y cortapisas, que le pusieron a la Peña Copper para evitar que se construyera la línea de ferrocarril que uniría a la mina Peña del Hierro en Huelva, con la mina sevillana de Castillo de las Guardas, con ramal a Nerva; sin esta línea férrea, la mina Peña del Hierro estaba condenada al cierre total, teniendo como principal consecuencia que muchos obreros quedarían en paro. Peña del Hierro era una mina pequeña, con pocos recursos y con una producción insignificante si la comparamos con la de minas de Riotinto propiedad en aquellos años de la todopoderosa R.T.C.L.

Una vez roto el acuerdo de 1898 por parte de la R.T.C.L, sobre 1910, ésta levanto las vías que unían su ferrocarril con la mina Peña del Hierro, dejando así a esta mina totalmente aislada. En cuanto a lo

que a transportes se refiere, Peña no tuvo más remedio que mirar hacia levante, hacia Minas del Castillo de las Guardas, donde desde unos años antes llegaba un ramal de ferrocarril de la Sociedad Anónima de Minas de Cala con la intención de tender una línea férrea para sacar al exterior los productos de su mina e importar suministros para su funcionamiento. Esto no fue tarea fácil. Una vez que la R.T.C.L y su director Walter Browning tuvieron conocimiento de dicho proyecto, comenzó una guerra sucia y sin cuartel para evitar que se llevara a ejecutar: casi de momento se solicitó un permiso minero en el paraje de Tejoneras, se comenzó a tender vías por doquier y a vaciar minerales de baja ley indiscriminadamente para hacer unos "terreros" o campo de cementación con el objetivo de tener unos argumentos sólidos y cortar el paso de las vías, ya que este paraje era el lugar por donde pasarían las vías del ramal a Nerva donde se construiría una estación.

También la R.T.C.L. empezó la guerra mediática con la compra de la prensa, de voluntades de políticos de la nación, de Gobernadores Civiles, alcaldes, concejales y teniendo a su favor como principales detractores del proyecto al Puerto de Huelva, el Ferrocarril del Buitrón, el Ferrocarril de Huelva-Zafra, entre otros. Es curioso e indignante leer entre la documentación que nos aporta Antonio sobre como el alcalde de Nerva en aquellos años, -Tomás Vázquez-, y algunos concejales fueron totalmente sumisos y proclives a la Compañía, estando sus voluntades políticas al servicio de dicha empresa. En cambio, un grupo de concejales del mismo Ayuntamiento fueron totalmente independientes y honestos y apoyaron el proyecto íntegro de construcción del ferrocarril, ya que suponía trabajo, mejoras importantes para el pueblo y sobre todo ser más libres de las garras de la R.T.C.L. y de su director.

Sin embargo, llegados a este punto, hay que reflexionar y preguntarse el porqué de este feroz empeño de la poderosa R.T.C.L. en la no construcción de dicho ferrocarril y así llevar al cierre a la mina Peña del Hierro. Las causas económicas seguro que no eran el

principal problema, basta con fijarse en la exportación de minerales de las dos minas en aquellos años: Peña exportaba poco más de cien mil toneladas/ año de mineral; Riotinto sobrepasaba el millón de toneladas con creces, además de cobre metal, ácido y otros productos. Es decir, Peña jamás haría mella económicamente hablando a Riotinto.

Tras el análisis concienzudo de la cuestión, se hace más lógico pensar que fueron causas sociales las que llevaron al enfrentamiento entre las dos empresas mineras. Y es que con la llegada en 1907 de Walter Browning como director de las minas de Riotinto, se recrudecieron los conflictos sociales y cientos de obreros serían despedidos en las diferentes huelgas, Muchos de ellos después encontrarían trabajo en Peña del Hierro y al vivir en Nerva o Peña, la Riotinto Company no tenía ya poder para echarlos de sus casas y tener que abandonar la zona. Estos obreros recolocados sin duda seguían en la lucha quizás con más afán contra la R.T.C.L. y ésta sería realmente la causa de la negativa a la construcción del ferrocarril: sin él no había mina, sin mina no había trabajo y así no se podrían recolocar los obreros y sus cabecillas despedidos, obligándolos a emigrar.

Al final, después de muchos litigios, la línea férrea entre Minas del Castillo y Peña del Hierro se construyó y entró en servicio el día 14 de septiembre de 1914, por lo que la Peña Copper pudo poner en marcha su mina y exportar por un Puerto fluvial sus minerales y otros productos así como importar carbón, alimentos y otros necesarios para el funcionamiento de su mina.

En cuanto a ramal de Nerva, pese a que se hicieron dos proyectos, no llegó a ejecutarse ninguno de ellos, por desgracia para el pueblo. En aquellos años Nerva y toda la comarca de la Cuenca Minera dependían, -para suministros, mercancías, transporte de personal o cualquier cosa que se hubiera de facturar-, del ferrocarril de Riotinto y de los economatos de la Compañía.

No es fácil de entender, -o quizás sí-, como un alcalde y varios de sus concejales se posicionaran en favor de la Compañía y en contra del interés general del pueblo que, con la construcción del ramal a Nerva, tenía mucho que ganar y nada que perder. Como se puede ver en la documentación aportada por Antonio de este libro, en los dos proyectos del citado ramal a Nerva, se construirían sendas estaciones en dicho pueblo: en el proyecto inicial, la estación quedaría a unos 300 metros al norte del antiguo cementerio (Cementerio Viejo), en el conocido como Cerro de las Cabras, donde está situado el antiguo depósito de agua de la fuente de la Reú; en el segundo proyecto, la estación iría situada frente a la actual estación del ferrocarril de Riotinto. Esto hubiera reportado unas mejoras inimaginables a Nerva en cuanto a comunicaciones, a transporte de pasajeros, de mercancías, etc. No hay que olvidar que el ferrocarril de Minas de Cala tenía su estación principal en San Juan de Aznalfarache, prácticamente en la gran urbe sevillana y la estación de Camas que comunicaba con el ferrocarril de Madrid-Zaragoza y Alicante, lo que hubiera significado esto para los 22.000 habitantes de Nerva e incluso otros pueblos de la comarca, progreso, independencia y libertad sin precedentes, al no tener que depender de la exclusividad y feroz control de la R.T.C.L. y de su director. De esta manera, el éxito completo de estos pleitos no fue para ninguna de las dos empresas, ya que la Peña Copper logró construir y poner en funcionamiento la línea férrea hasta su mina y así poder seguir trabajando, y la Río Tinto Company Limited, logró que no se construyera el ansiado ramal a Nerva, perdiendo el ferrocarril de Minas de Cala un buen negocio y Nerva parte de su progreso.

Sea como fuere, este libro Antonio Vázquez Jiménez se nos presenta como un eslabón perdido en la historia de nuestro pueblo; sirva como ejemplo una anécdota que no puedo dejar de lado para finalizar este prólogo y la mejor manera de invitar a su lectura: en una visita a la mina Peñas Altas con un amigo ya fallecido, Juan Gómez, quien se había criado en esa zona y había trabajado de niño

subiendo en bestias el manganeso al citado apartadero; éste nos habló entonces a Iván Carrasco y a mí de la llamada pasada de los camellos y que precisamente hoy, gracias a esta obra de Antonio Vázquez, ya sabemos el porqué de ese curioso nombre.

Carmen y Francisco Alcázar