

Dedicado a todos los hombres y mujeres que participaron de alguna forma en la creación, construcción y funcionamiento de este ferrocarril.

A todos lo que, con su apoyo y amor a este ferrocarril, han impedido que desapareciera y que, a pesar de su precariedad actual, siga comunicando a los pueblos por los que discurre su trazado.

A todos los que lo utilizan en la actualidad y disfrutan del único ferrocarril del siglo XIX que aún continúa en activo en la provincia.

Antonio Vázquez Jiménez

EL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA

PRIMERA PARTE

Los dos Proyectos

Agradecimientos

Mi más sincero agradecimiento a los Archiveros y al personal que se ocupa de una tarea tan hermosa, como es cuidar de la historia, que gracias a ellos se conserva en esas preciadas cajas a las que llamamos legajos.

Al Archivo General de la Administración del Estado en Alcalá de Henares.

Al Archivo de la Diputación Provincial de Huelva.

Al Archivo Histórico Provincial de Huelva.

Al Archivo Municipal de Valverde del Camino.

*A Wikipedia; Ferropedia. Transcripción de www.docutren.com; Jesús R. Copeiro Del Villar (por sus datos del libro *Ingleses en Valverde*); a Aurora Mora Montin por su ayuda con el proyecto de Diego Bull; a Manuel y a Santiago González Flores por sus documentos gráficos.*

A Ángel Domínguez Sánchez Barranco por su espléndido prólogo.

A Manuel González Flores por su magnífica aportación de una acción de 1884, que le ha dado un gran valor a la portada.

A todos los que han aportado algo más, para enriquecer este proyecto y que por desconocimiento mío, no he podido nombrar.

A mi hija, Rosa Isabel Vázquez López, por su inestimable ayuda en la estructuración y composición del libro.

EL FERROCARRIL ZAFRA-HUELVA

PRIMERA PARTE

Los dos Proyectos

Antonio Vázquez Jiménez

Primera edición: Mayo de 2021

© Nombre del Autor: Antonio Vázquez Jiménez

© Título del Libro: El Ferrocarril de Zafra a Huelva. Parte primera: Los dos Proyectos.

© Portada: Fotografía de una Acción de 1884, de la Compañía Concesionaria del Ferrocarril. Documento cedido por Manuel González Flores.

© Cubierta trasera: Fotografías del inicio y final del trazado del ferrocarril. (AGA-Top 25-38 306-706-Legajo-00187-001).

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

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

Edita: Muertedero

Coordinación Editorial: Rosa Isabel Vázquez López

Maquetación: Antonio Vázquez Jiménez.

Cubierta: Antonio Vázquez Jiménez.

Impresión: Safekat

ISBN: 978-84-122176-2-9

Depósito Legal: M-14858-2021

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.

Índice

Prólogo	9
Introducción	11
La Ley de ferrocarriles de 1870	13
La Ley de Ferrocarriles de 1877	19
Los personajes	21
Wilhelm (Guillermo) Sundheim Giesse	23
James Bull West	25
1. El Proyecto de Guillermo Sundheim	27
2. Memoria del Proyecto	35
3. Informes sobre el proyecto de D. Guillermo Sundheim	37
4. Devolución informada del proyecto de Sundheim por parte de la Junta provincial de Badajoz.	61
5. Devolución informada del proyecto de Sundheim por parte de la Junta Provincial de Agricultura	63
6. Devolución informada del proyecto de Sundheim por parte de la Junta de Fomento de Badajoz	81
7. Reclamación a Gobernador Civil de la provincia por parte de Fomento del informe del proyecto de Sundheim	91
8. Informe de la Diputación provincial de Huelva oponiéndose al proyecto de Sundheim	93
9. Informe del Negociado de ferrocarriles del proyecto de Sundheim.	103
10. Informe de Ayuntamientos oponiéndose al proyecto de Sundheim	113
11. Informe del Gobernador Civil de la provincia de Huelva oponiéndose al proyecto de Sundheim	115
12. El Proyecto de Diego Bull	121
13. Instancia de Diego Bull al M. de Fomento para que sea admitido su proyecto a pesar del retraso.	123
14. Debate sobre la presentación del proyecto de Diego Bull fuera de plazo	129

15. La Junta consultiva de Caminos rechaza el proyecto de Diego Bull	133
16. Aceptación del proyecto de Guillermo Sundheim	145
17. Se adjudica al proyecto de Guillermo Sundheim la subvención solicitada	147
18. Petición de Guillermo Sundheim de cumplimiento con los plazos de la subvención	165
19. Pliego de condiciones para la adjudicación del proyecto	169
20. Peticiones de los pueblos de Extremadura para que comiencen las obras del ferrocarril	171
21. Publicación y adjudicación de las condiciones de la subasta del proyecto de ferrocarril Zafra a Huelva	179
22. Escritura de concesión para la construcción del ferrocarril de Zafra a Huelva	181
23. Anexo.	183
A1. El Proyecto de Guillermo Sundheim	185
A2. Instancia de Diego Bull a los Gobernadores Civiles de Huelva y Badajoz	199
A3. Memoria del proyecto de Guillermo Sundheim	215
A4. Memoria del proyecto de Diego Bull	459
A5. Pliego de condiciones para la adjudicación del proyecto	575
A6. Escritura de concesión a Guillermo Sundheim de la construcción del ferrocarril de Zafra a Huelva	581

Prólogo

Cuando el autor de esta obra me llamó para desearme felices fiestas (por decir algo) en estas navidades “del covid”, me propuso que le escribiera el prólogo. Quedé bastante perplejo.

Mi perplejidad se debía a que yo no tengo experiencia ninguna como prologuista y, aunque me apasiona todo lo relacionado con la minería, al ferrocarril de Zafra a Huelva no puedo decir que le haya dedicado mucha atención, aunque no me es del todo desconocido, desde luego. Por ello, encontraba tres o cuatro personas, bien conocidas por el autor y por mí, que ostentaban calificaciones enormemente superiores a las mías para realizar la tarea. Pero Antonio insistía e insistía, quedaba claro que no me lo pedía por innecesario compromiso, y a Antonio no podía decirle que no, la confianza que depositaba en mí me impulsaba a intentarlo. Mis primeros tanteos de repaso de la limitada información que yo tenía de este tema aumentaron mi interés.

No voy aquí a glosar una semblanza aduladora de Antonio Vázquez Jiménez. No le hace falta. Nadie puede discutir su habilidad para que le abran todas las puertas en donde haya algún documento sobre Huelva y en particular sobre su tierra chica, su amada Nerva. Mi homenaje ahora es para Inés, su mujer, sin cuya pasiva colaboración no hubiera podido Antonio dedicar tanto tiempo a su pasión investigadora, sacrificando con paciencia el tiempo que por fin hubieran podido emplear para estar juntos gracias a la jubilación de su marido, tras una intensa y absorbente vida laboral que da para otro libro.

Antonio es un historiador sin ínfulas, no presume de ello. Su amor por su tierra y su intensa curiosidad le hacen estudiar temas poco o nada investigados sobre Huelva, como los del asunto de esta obra, primera de una trilogía sobre el ferrocarril de Zafra a Huelva, que titula “Los dos Proyectos”, uno promovido por el alemán Guillermo Sundheim y el otro el que presentó (fuera de plazo, por cierto) Diego Bull, escocés constructor de la línea de Buitrón y director de aquellas minas y Compañía.

Diego Bull, si hacemos caso de su biografía esbozada en la obra “Ingleses en Valverde” de J. R. Copeiro del Villar, era un individuo

querulante en términos psicológicos, o sea, un querellante patológico. Los pleitos por doquier le eran familiares. En el caso que nos ocupa le asistía la razón en algunos de sus argumentos contra Sundheim, y tenía el apoyo de numerosos munícipes que veían comprometido el futuro de sus pueblos con el proyecto de mismo, y favorecidos por el de Bull. Pero los argumentos y la formalidad de Sundheim fueron más que suficientes para que el Estado se decantase por su proyecto y que el de Bull no llegase a buen puerto (en sentido figurado, y que además su proyecto empezaba en San Juan del Puerto, no en Huelva como el de Sundheim). Seguramente influirían los excelentes contactos de Sundheim, pues su integración a la sociedad española fue mucho más completa que la de Bull, llegando a casarse con una española, hija del rico propietario Fernando de la Cueva y Cáceres que llegó a ser Alcalde de Huelva y Gobernador de su provincia, y el mismísimo Práxedes Mateo Sagasta fue uno —entre otros no menos poderosos— de los promotores del proyecto y el primer presidente de la Compañía.

El autor nos va presentando y comentando en esta obra, por orden cronológico, la transcripción de gran número de documentación sobre ambos proyectos que ha ido encontrando en sus investigaciones, destacando la reproducción facsimilar de la parte más interesante de los proyectos en sí, caligrafiados cuidadosamente y con el lenguaje alambicado de aquellos años. Destaca también la transcripción del folleto que mandó imprimir Diego Bull en 1879 para atacar al proyecto de Sundheim, comparándolo con el que él denomina “Proyecto Legal”, o sea, el suyo. Un folleto que en algunos apartados más parece un libelo que un folleto informativo. De nada le sirvió como sabemos ni se conoce la respuesta de Guillermo Sundheim, si la hubo. No le hacía falta.

Concluyo este prólogo, no sin antes desearle al autor que tenga suerte en sus investigaciones para concluir cuanto antes su trilogía sobre el Ferrocarril de Zafra a Huelva, y que pueda embarcarse en nuevos proyectos de interés para la historia de Huelva.

Ángel Domínguez Sánchez Barranco

Introducción

Mi historia con el ferrocarril de Zafra a Huelva comenzó, cuando recorriendo las minas de la provincia, me fui encontrando con los ramales mineros. Primero fue Valdelamusa, aún me emociona el primer día que llegue con Inés a visitarla y me encontré con los restos de esos inmensos cargaderos, haciéndome una leve idea de lo que fue ese centro minero de carga. Luego fueron los ramales que procedían de las minas del Carpio, San Telmo y Lomero Poyatos. Los de Cueva de la Mora, Monte Romero, Aguas Teñidas. Los de San Miguel y La Joya al cargadero del Tamujoso. El del Perrunal a la estación de El Cerro. El cable aéreo de la mina Torerera a Los Milanos. El cable aéreo de la mina Tinto Santa Rosa a Calañas. Y cómo no, la mina Confesionario en la propia Valdelamusa.

Pero lo que más despertó mi curiosidad fue que era el único de aquellos ferrocarriles, principalmente mineros, que aún continuaba funcionando, aunque todas las minas referidas ya hacia largo tiempo que habían cerrado. Sin embargo, el ferrocarril continuaba dando servicio a los pueblos situados en su recorrido.

Con el cambio de los tiempos, fue perdiendo viajeros y hace mucho que dejó de ser rentable, de hecho, la administración en más de una ocasión ha intentado cerrarla, pero por el momento y aún con un funcionamiento precario, el empeño de los pueblos y sus gentes han conseguido mantenerla operativa.

Pero lo que me dio el empujón para decidirme a investigar y escribir su historia fue un documento que encontré en el Archivo de la Diputación de Huelva. Por aquel entonces, Santi González y yo estábamos buscando datos, él sobre Zufre y el ferrocarril de Cala, y yo, sobre las minas y los ferrocarriles mineros, pues era el tiempo en que estaba trabajando en el proyecto que luego se convertiría en el libro “La Huelva Minera” (publicado por la Diputación en 2017).

En una de las cajas descubrí una instancia que partía del Ayuntamiento de Aracena en la que, en representación de una serie de pueblos de la sierra, se dirigía a la Diputación provincial de Huelva en 1879, oponiéndose al proyecto de Sundheim y apoyando al de Diego Bull.

Al encontrarme con una historia tan desconocida para mí, decidí copiar el documento y comenzar a indagar sobre este tema que, siendo para mí nuevo, venía del siglo XIX. Fruto de esta investigación, nace este libro.

He tenido la suerte de encontrar miles de documentos entre el Archivo de la Diputación y el Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares. Además, en el Archivo Municipal de Valverde del Camino, hallé el proyecto de Diego Bull, gracias a la inestimable ayuda de Aurora Mora Montin.

Aunque en un principio mi intención era ceñirme a reconstruir la historia del ferrocarril, desde la promulgación de la ley de ferrocarriles de 1870 a la adjudicación del proyecto en 1881, el acceso a tal volumen de documentos me ha llevado a continuar y terminar esta fascinante historia. Así que este libro constituye la primera parte de la trilogía del Ferrocarril de Zafra a Huelva, la siguiente será "La Construcción del Ferrocarril" y la tercera y última, "Los ramales Mineros".

En esta primera obra y basándome en los documentos hallados, voy mostrando la lucha de Guillermo Sundheim y Diego Bull por obtener, con sus proyectos, la adjudicación para construir el ferrocarril.

Mientras Sundheim llegó solícito y comenzó a elaborar su propuesta, Bull aparece cuando ya se conocía el permiso de investigación de Sundheim y por donde iría el trazado. Desde el primer momento, Bull inicia una campaña de desprestigio contra el proyecto de Sundheim, dirigiéndose a Ministerios, Gobernadores, Diputaciones, Entidades o Ayuntamientos, intentando boicotarlo. Además, presenta el suyo siete meses más tarde de la fecha de vencimiento del plazo dado para su entrega, por lo que es desechado, siendo adjudicada finalmente la construcción del ferrocarril a Guillermo Sundheim.

No he encontrado un solo documento en el que Guillermo Sundheim, ni para bien, ni para mal, mencione a Diego Bull y su proyecto.

La Ley de Ferrocarriles de 1870

La historia que nos ocupa comienza en el año 1870, con la publicación de la Ley sobre el Plan Nacional de Ferrocarriles, en la que en su artículo 11 se autoriza al Gobierno a otorgar en pública subasta, entre otros proyectos ferroviarios, el de un ferrocarril de Zafra a Huelva pasando por las Minas de Rio Tinto.

La Ley

El 2 de julio de 1870 se publica la Ley sobre el Plan Nacional de Ferrocarriles que dice lo siguiente:

Artículo 1º. Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta, con arreglo a la ley de ferrocarriles y demás disposiciones vigentes sobre la materia, las concesiones de las líneas que se expresan a continuación:

De Torralba u otro punto más conveniente de la línea de Zaragoza a Soria.

De Mérida á Malpartida de Plasencia, por Cáceres.

De Menjíbar u otro punto más conveniente de la línea de Córdoba a Jaén, por Torrecampo, Martos, Alcaudete, Alcalá la Real a Granada, y de Linares a Almería.

De Calatayud a Teruel.

De Murcia a Granada, por Lorca.

De Redondela a Marin, pasando por Pontevedra.

De Zamora a Astorga, por Benavente.

De Villalba a Segovia.

De Sabero a El Burgo, estación de la línea general del Noroeste.

Artículo 2º. El Estado auxiliará la ejecución de estas líneas con una subvención en metálico equivalente en obligaciones de ferrocarriles proporcional a sus respectivos presupuestos, que no podrán exceder de 60.000 pesetas por kilómetro.

Artículo 3º. De las líneas que se citan en el art. 1º, el Gobierno sacará desde luego a subasta, aquellas cuyos proyectos se hallan aprobados y no deben sufrir modificación; las restantes se estudiarán inmediatamente por cuenta del Estado, o bien de los particulares; y tan luego como los proyectos estén aprobados, se sacarán a pública licitación sus respectivas concesiones,