

EL PASO DEL FERROCARRIL MINERO DE RIO TINTO POR NIEBLA

Todos sabemos que la historia de Niebla, desde su fundación, se ha caracterizado por jugar un papel hegemónico a lo largo de las distintas etapas históricas que le ha tocado vivir. Este importante papel se debe, especialmente, gracias a su situación geográfica estratégica que ha sido aprovechada por las distintas civilizaciones.

Esta situación geográfica la iba a convertir en una de las piezas claves para el desarrollo económico y social que vivió la provincia de Huelva a finales del siglo XIX.

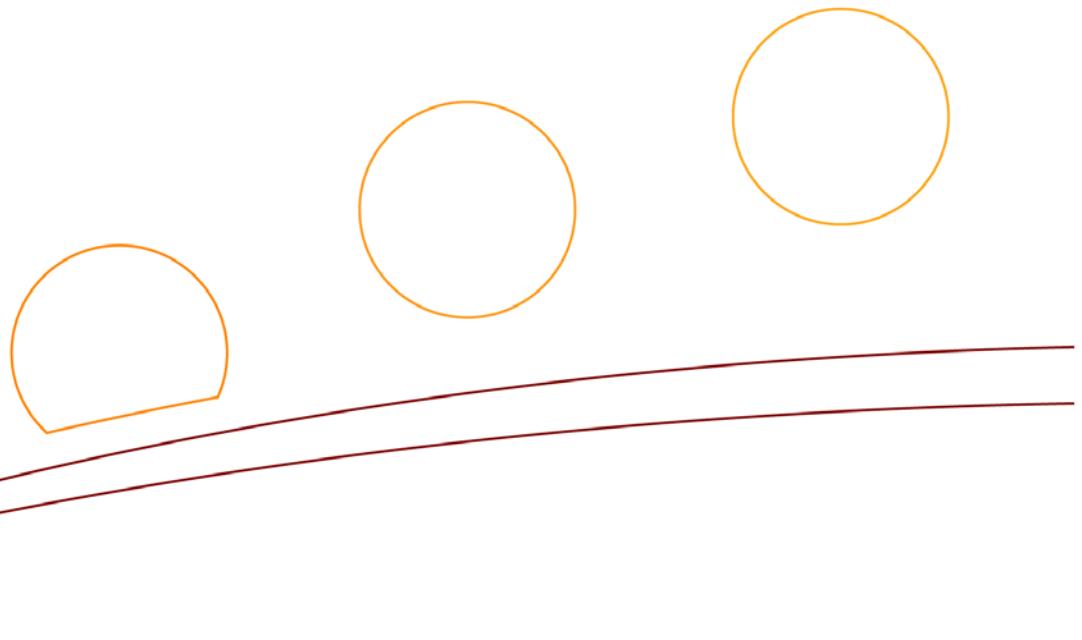
Estamos hablando de la construcción de la línea de ferrocarril que iba desde las Minas de Riotinto al Puerto de Huelva, un total de 83 kilómetros de vía general. Esta línea fue construida por The Riotinto Company Limited, empresa que el 14 de febrero de 1873 compraba al Gobierno español las minas situadas al norte de la provincia de Huelva.

Días después de esta compra, la compañía comenzaba las obras para la construcción de la línea del ferrocarril que concluyeron el 28 de julio de 1875.

Queremos hablaros de la importancia de este ferrocarril minero. Su construcción no sólo fue una obra de ingeniería que posibilitó el transporte de mineral de Río Tinto a Huelva. El ferrocarril fue más que eso. Supuso una reactivación económica, la revolución de los medios de transporte, la base del desarrollo comercial, la apertura ideológica y social. Fue un elemento dinamizador para toda la provincia de Huelva y como no, para nuestro pueblo.

No debemos olvidar que además del transporte de mineral también se dedicaba al transporte de pasajeros.

En el Ayuntamiento de Niebla el 16 de agosto de 1873 se recibe una instancia de don Guillermo Shundeim, representante de la sociedad The Riotinto Company Limited, por la que solicita al Ayuntamiento la concesión gratuita de los terrenos que han de ocupar la línea férrea desde Minas de Río Tinto a Huelva; en la longitud desde la dehesa del Puerto, por el Palmar hasta las propiedades en la Vicaría y latitud de cuarenta metros en



toda la extensión que pertenecían al común del vecindario iliplense.

Sin embargo el Ayuntamiento decidió que esta cesión no debía ser gratuita, pues el pueblo atravesaba un mal momento económico y además el municipio es sólo administrador de los fondos del común de sus vecinos. Pero por otro lado, la corporación municipal fue consciente de que esta línea férrea en un futuro próximo traería grandes beneficios al pueblo y a los de su alrededor, por lo que no debía ofrecer obstáculos a la consecución de esta empresa.

Finalmente, el Ayuntamiento pide por dichos terrenos la cantidad simbólica de mil quinientas pesetas. La concesión es otorgada a perpetuidad. Guillermo Sundheim acepta tal acuerdo.

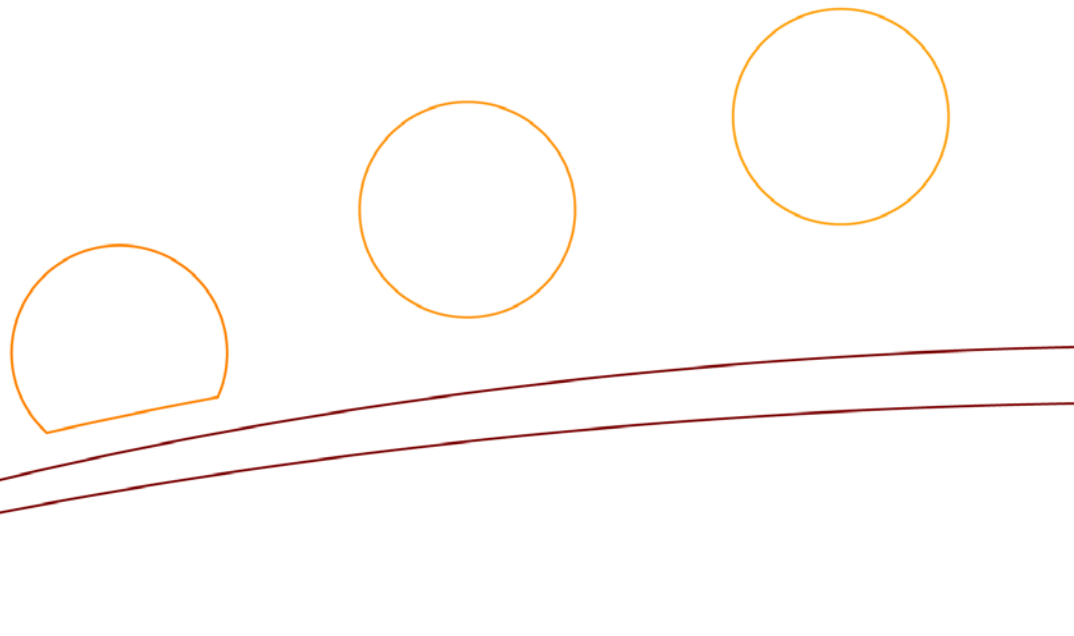
De esta manera comienzan en nuestro pueblo las obras para la construcción de esta línea de ferrocarril. Pensemos que toda esta construcción trajo a Niebla un movimiento económico y social muy positivo.

Justamente un año después, agosto de 1874, la compañía constructora ocupa más terrenos de los que en un principio le habían sido cedidos. Nos referimos a las zonas de las Cortecillas y Salomón. El Ayuntamiento rápidamente suspende las obras.

El 25 de enero de 1875 Guillermo Sundheim, encargado de la expropiación de los terrenos que atraviesa la línea férrea, ofrece la cantidad de tres mil pesetas por dichos terrenos.

En definitiva, Niebla concede a perpetuidad la franja de terrenos desde El Palmar hasta las propiedades de la Vicaría, unos 4400 metros de longitud por 40 de latitud. Y otra franja que va desde la Parada de los Manantiales al cabezo de Salomón, unos mil quinientos metros de largo por los mismos cuarenta de ancho.

Como decimos esta vía reportó muchos beneficios en nuestro pueblo. Se construyeron varias estaciones de ferrocarril (en Manantiales, en Cortijo de Cortecillas y la que está en nuestro núcleo urbano más cercano). Fueron tres estaciones que conllevaron la contratación de personal encargado del mantenimiento de dicha línea. Todas estas estaciones tenían un estilo arquitectónico victoriano muy sencillo.



Además en nuestro pueblo se construyó el puente para este ferrocarril, hoy en desuso, que cruzaba el río Tinto.

Todos estos datos demuestran que un proyecto que en un principio sólo fue considerado para unir las Minas de Riotinto con el Puerto de Huelva, se convirtió en un proyecto totalmente dinamizador y revolucionario para toda la provincia de Huelva y; como hemos visto especialmente para Niebla, sobre todo si tenemos en cuenta que es en esos años cuando comienza la construcción del ferrocarril Huelva – Sevilla. Mencionamos estos datos porque Niebla será la pieza clave, pero dejemos este capítulo abierto para futuras investigaciones.

Fuentes:

Archivo Municipal de Niebla. Legajo 20. Libro de Actas Capitulares. 1872-1876

Bibliografía:

Pérez López, Juan Manuel: *Historia del ferrocarril minero de Río Tinto (Huelva)*. Archivero de la Fundación Riotinto.

Servicio de Archivos.
Mancomunidad de Desarrollo Condado de Huelva.

