

3 Manifiesto

Por la protección del patrimonio, la conversión en vía verde y la recuperación ambiental del Ferrocarril de Cala y sus ramales de Sta. Olalla y Nerva.

El pasado mes de mayo se produjo la demolición de la antigua estación de La Rigüela y los pilares de su depósito de aguas, conjunto ferroviario localizado en el kilómetro 53 del antiguo trazado de ferrocarril de las Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache. Parte de sus escombros se depositaron en las proximidades del río Ribera de Huelva, en una zona con pendiente hacia el río. Se hicieron también trabajos de movimiento de tierras que han sepultado y destrozado la plataforma ferroviaria en gran medida hasta el km 55, y demolido también una casilla y los restos de lo que parecía un pequeño muelle o andén en esa zona.

La Rigüela era una de las cuatro estaciones que seguían en pie de este ferrocarril que transportaba mineral procedente de Minas de Cala en Huelva, y cabe destacar el interés que poseía esta estación por su singularidad ornamental frente a otras, con un rótulo en azulejo de traza trianera, decoración externa en ladrillo azul y tejas alicantinas originales de primeros de siglo.

No se puede entender la Historia Económica de Guillena sin la minería histórica y los testimonios humanos asociados. Los primeros años del siglo XX, fecha en la que se construyó esta estación, son una importante época de flujos humanos, donde abundante mano de obra lusa y gallega acudió a cubrir la demanda de construcción lanzada por la Compañía Sociedad Anónima Minas de Cala. En este contexto, un alto número de núcleos familiares habitaron ésta y otras estaciones del tejido ferroviario serrano, convirtiendo a La Rigüela en uno de los últimos testimonios materiales que mostraban la estrecha vinculación entre arquitectura, memoria oral y paisaje: un paisaje de interés industrial producto de la que fue una vía esencial para el tejido económico local.

La demolición de la estación de la Rigüela es una pérdida importante de patrimonio, y debe suponer un toque de atención para todos, puesto que la protección del patrimonio es un mandato constitucional a los poderes públicos recogido en el artículo 46 de la Constitución Española de 1978, y está desarrollado, además, en la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, 14/2007.

Los movimientos de tierras llevados a cabo han afectado a la plataforma ferroviaria. La infraestructura del ferrocarril está diseñada para soportar el peso de las locomotoras y vagones cargados y el paso del tiempo, pero una vez destruida, el terreno se puede volver inestable a merced de la naturaleza. De no controlar estas actuaciones que afectan a la plataforma, podemos llegar a la situación en que no quede nada que convertir en vía verde, o su conversión sea tan cara que resulte inasumible. Así se perderían la oportunidad de incorporar la traza del ferrocarril a una red coherente de rutas ciclables según los objetivos del Plan Andaluz de la Bicicleta y de la recientemente aprobada Estrategia Estatal de la Bicicleta; y la de añadir nuevas actividades económicas que diversifiquen los recursos de los pueblos.

El depósito de escombros en una zona con pendiente hacia el río puede poner en peligro el ecosistema fluvial, tanto del propio lecho como de la zona de servidumbre y zona de policía del mismo, y puesto que estos escombros no han sido controlados, tampoco

sabemos si puede afectar a la calidad del agua potable. Los movimientos de tierras se están efectuando en la zona de protección del medio físico, con consecuencias que no tenemos noticias de que hayan sido valoradas antes de su realización, por lo que no sabemos qué puede ocurrir en el futuro. Ambas cosas, además, dañan el valor potencial de la zona como atractivo para atraer el turismo hacia la futura vía verde.

Se adjunta en el Anexo I con más detalle lo expuesto hasta aquí.

Por todo lo anterior, las entidades promotoras de este manifiesto, y las que lo apoyan, tendemos una mano a las administraciones para trabajar conjuntamente en la satisfacción de las siguientes demandas:

Primero.

Que se establezca una mesa de diálogo entre las administraciones autonómicas, estatal y locales y las entidades promotoras del este manifiesto para trabajar conjuntamente hasta alcanzar los objetivos de los siguientes puntos.

Segundo.

Que se proteja el conjunto patrimonial conformado por los depósitos de agua para locomotoras, cocheras y talleres, así como estaciones, puentes, viaductos, embarcaderos (de uso ganadero) y la propia plataforma ferroviaria, localizados entre Minas de Cala, Zufre, El Ronquillo, Guillena, Santiponce, Camas, San Juan de Aznalfarache, Santa Olalla del Cala, Castillo de las Guardas y Nerva, asociados al "Ferrocarril de Minas de Cala hacia San Juan de Aznalfarache", por parte de sus ayuntamientos, cumpliendo el mandato constitucional del artículo 46 de la Constitución Española de 1978, y de la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía 14/2007, de manera que este patrimonio no se pierda y contribuya al mantenimiento de la memoria histórica de los pueblos, enriqueciendo su cultura y contribuyendo a la actividad económica.

Tercero.

Que se convierta en vía verde el trazado del Ferrocarril de Cala a San Juan de Aznalfarache y sus ramales de Santa Olalla - Teuler y Peña de Hierro en Nerva, incorporándose al Plan Andaluz de la Bicicleta, y a la futura la red estatal de caminos rurales prevista en la Estrategia Estatal de la Bicicleta, para que sirva de unión de la provincia de Sevilla con Eurovelo y añada nuevas actividades económicas que diversifiquen los recursos de los pueblos.

Cuarto.

Que se restaure el daño producido a la plataforma del ferrocarril y al entorno medioambiental; y que se proteja en todo el recorrido la vía y una franja suficiente, evitando cualquier tipo de actuación que altere su fisonomía y pueda restar interés a la misma, y preservándola a modo de corredor ecológico, o como ampliación del corredor ecológico del río, entre los parajes naturales por los que discurre y conecta, para que por dicho corredor, la fauna se desplace y realice con ello un mayor intercambio genético que promueva la necesaria diversidad genética.

Se adjunta en el Anexo II con detalle el desarrollo de los puntos anteriores.

Llamamiento final.

Es nuestro deseo trabajar hasta la consecución de las demandas anteriores, colaborando en todo lo que esté en nuestra mano con las administraciones, y pedimos a las administraciones que se pongan con la mayor celeridad a trabajar para obtener los recursos necesarios para ellas, que cuenten con nosotros y que se establezca una relación de colaboración y confianza.

Somos conscientes que hay un largo viaje desde hoy hasta el final. Hoy ponemos en marcha de nuevo un tren de Cala para recorrerlo. Pero es un tren muy especial, no se admiten viajeros, sólo se admiten fogoneros para echar carbón, nosotros tenemos nuestras palas listas, las administraciones deben poner sus palas y el carbón, y les pedimos que lo hagan hoy mismo, y que juntos empecemos a echar paladas a la caldera.

Guillena, 20 de junio de 2021