



La empresa Explosivos Río Tinto ha concluido la instalación de un museo del ferrocarril con diverso material de la antigua compañía minera Río Tinto Company Limited, que construyó una línea para exportar las piritas de los yacimientos de Huelva.

La citada entidad española, continuadora de las actividades de la compañía inglesa, ha querido conservar físicamente algunas de las piezas y vehículos más característicos de este ferrocarril, que es uno de los más importantes entre los de vía estrecha españoles por el volumen de tráfico.

El museo se ha instalado en una sala del antiguo depósito de locomotoras de Huelva, donde se han colocado una serie de elementos auxiliares del ferrocarril, tales como faroles, teléfonos, básculas, placas de locomotora, etcétera. En el exterior, frente a la sala, están las locomotoras, coches y vagones de distintos tipos. La entrada simula un paso a nivel con barrera, con un antiguo poste de señales y un cartel presentador del museo.

El ferrocarril de Río Tinto.—La riqueza minera de la provincia de Huelva, explotada desde la más remota antigüedad, experimentó un mayor grado de actividad en la segunda mitad del siglo XIX, a partir de cuya fecha sus yacimientos de piritas fueron los principales suministradores de cobre para casi todo el mundo. Fruto de estas actividades explotadoras de la minería fue el desarrollo de una red ferroviaria de vía estrecha que, tomando como punto de partida el puerto de Huelva, donde se construyeron los embarcaderos de mineral, se dirigió a los distintos yacimientos.

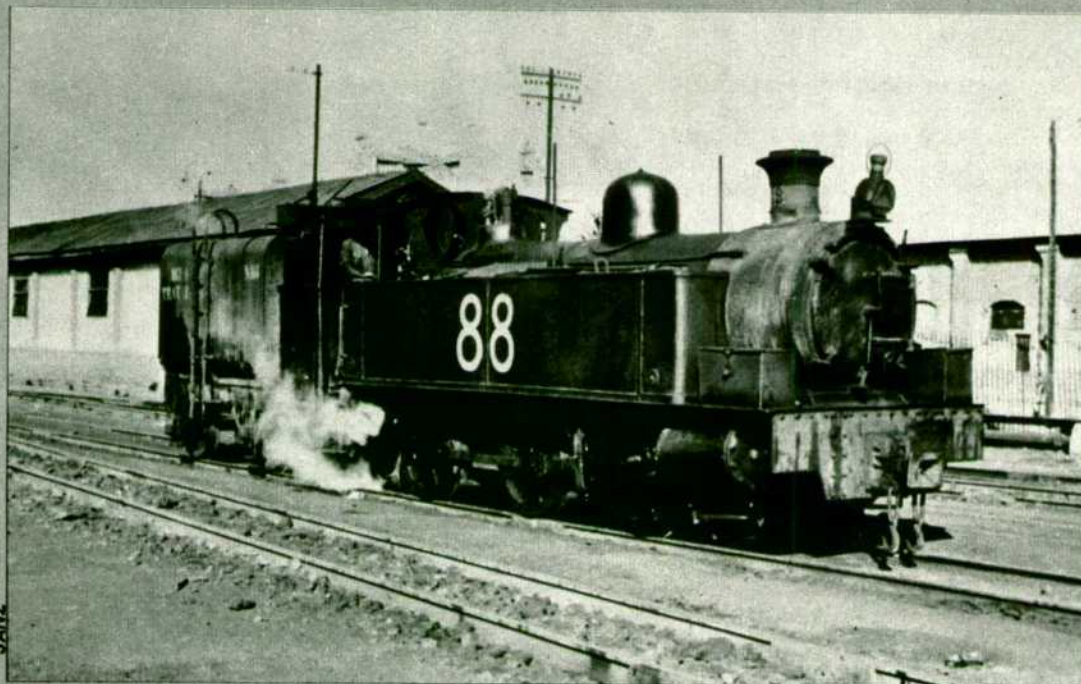
La más importante de estas líneas es el ferrocarril de Río Tinto, que en 1973 cumplió el primer centenario de su fundación. Se constituyó dicha empresa con capital inglés el 14 de febrero de 1873, y en seguida se inició la construcción del ferrocarril, que sería inaugurado el 28 de julio de 1875. La línea tiene un ancho de vía de 1,067 metros, conocido como vía métrica inglesa.

El trazado.—Se inicia en el puerto de Huelva, donde dispone de una amplia estación de clasificación, junto a la de RENFE, y de un cargadero de mineral. La línea corre luego paralela a la de la Red y enlazaba en San Juan del Puerto con el ferrocarril de Buitrón, del mismo ancho de vía que el de Río Tinto, que ya está clausurado. Más adelante empalma



Ha sido instalado con material de la antigua compañía minera Río Tinto Company Limited.

Un nuevo museo ferroviario



Una de las típicas locomotoras tipo 0-3-0 del ferrocarril de Río Tinto.

también con la vía de RENFE en la estación de Las Mallas. La línea de Río Tinto tuerce luego a la izquierda y se adentra hacia el interior siguiendo el curso del río de este mismo nombre. El

ferrocarril termina, tras un recorrido de 83 kilómetros, en dos grandes estaciones de clasificación, conocidas por Río Tinto Estación y Naya, receptoras de una serie de ramales mineros con los que



UNA HISTORIA MUY ANTIGUA

Río Tinto tiene una historia muy antigua, porque antiquísimas son las minas de ese sitio, y su explotación, como comenta la "Historia de los ferrocarriles españoles", de don Francisco Wais, que, al tratar del ferrocarril de Sevilla a Huelva, dice:

«Los fenicios y los cartagineses trabajaron en ellas y después, y durante ocho siglos, estuvieron en poder de los romanos. Al desmembramiento de su imperio quedaron olvidadas, hasta el comienzo del siglo XVII. Fue en 1725 cuando un sueco, Waltens, obtiene la concesión del Estado para explotarlas, lo que hizo con sus sucesores durante sesenta años, al cabo de los cuales, en 1783, recobró el Estado su posesión, en tiempos de Carlos III. En 1873, las vende a The Río Tinto Limited. Ingleses son igualmente los que, relacionados con elementos del país, se interesan por el ferrocarril de Sevilla a Huelva».



comunicaba también a través de dos largos túneles que llevaban a una de las cortas en explotación.

Pese a que la línea tiene sólo 83 kilómetros de extensión, el conglomerado de vías secundarias y ramales elevan la longitud de la red a cuatro veces esta cifra, demostrativa del gran desarrollo que hubo que dar al ferrocarril para explotar las minas.

El tráfico de mineral del ferrocarril de Río Tinto es uno de los más importantes de España en vía estrecha, habiendo llegado a transportar hasta 1,2 millones de toneladas anuales, alcanzándose en algunas ocasiones las 10.000 toneladas diarias. Tan considerable tráfico determinó la existencia de un numeroso parque de locomotoras, además de 1.300 vagones y unas 2.000 vagonetas de mina. Como el ferrocarril también prestaba servicio de viajeros, contaba igualmente con una cuarentena de coches.

Material motor y móvil.—El ferrocarril de Río Tinto llegó a adquirir un total de 143 locomotoras de vapor y siete eléctricas, utilizadas estas últimas en los tú-

neles de enlace de estaciones con las minas.

Estas 143 locomotoras eran de siete modelos diferentes, clasificadas, a su vez, por la compañía, en trece tipos. Todas, excepto seis, fueron de fabricación inglesa y se construyeron entre 1874 y 1954.

La compañía de Río Tinto, aunque numeró todas sus locomotoras, las clasificó también dentro de una serie de grandes grupos diferenciados por letras del alfabeto, que fueron las: A, B, C, D, G, H, I, K, L y algunas otras sueltas que fueron designadas con números.

La clase más numerosa fueron las tipo 0-3-0 tender, contando incluso con dos potentes locomotoras Garrat adquiridas en 1929, que en un principio iban destinadas a los ferrocarriles de la Unión Sudafricana que, como se sabe, tienen el mismo ancho de vía que los de Río Tinto.

La última adquisición de locomotoras de vapor por parte de la compañía de Río Tinto se llevó a cabo en 1953. Era un lote de seis máquinas tipo Mogul (1-3-0), construidas por Stephenson-Hawthorn,

que ya no fueron incluidas en ninguna denominación de letra.

El coche del Maharajah.—La pieza más destacable entre las conservadas es, sin duda, el llamado «salón del Maharajah», espléndido vehículo construido en 1892 por Birmingham Carriage and Wagon Co., cuando se anunció una visita real a Río Tinto. Este vagón iba a ser destinado a los ferrocarriles de la India, pero fue cedido a la compañía de Río Tinto a la vista de este compromiso. El coche está dividido en dos compartimientos: uno para varones y otro para mujeres. Los asientos del departamento de hombres pueden transformarse en cómodas tumbonas en caso necesario, lo que hace de él, probablemente, el único coche-cama de vía estrecha que existe en Europa.

El nuevo museo ferroviario de Huelva, segundo de los que se instalan en España, pues como es sabido RENFE dispone de otro en Madrid, será, a no dudarlo, un singular punto de atractivo para los numerosos aficionados a los ferrocarriles, tanto de nuestro país como del extranjero. ■ F. S.