

La Cimbra

LOS GALLARDOS (ALMERÍA) - SEGUNDO SEMESTRE DE 2001 - N.º 10



Día del Libro



www.lacimbra.com

ACUPROGA
ASOCIACION CULTURAL PARA EL PROGRESO DE LOS GALLARDOS

El tren minero Bédar-Los Gallardos-Garrucha dio su primer viaje a finales del XIX

Los 17,5 kilómetros de recorrido los hacía en cuarenta minutos

En 1.923 le línea quedó fuera de servicio, siendo desmantelada nueve años más tarde

Federico Moldenhauer Carrillo

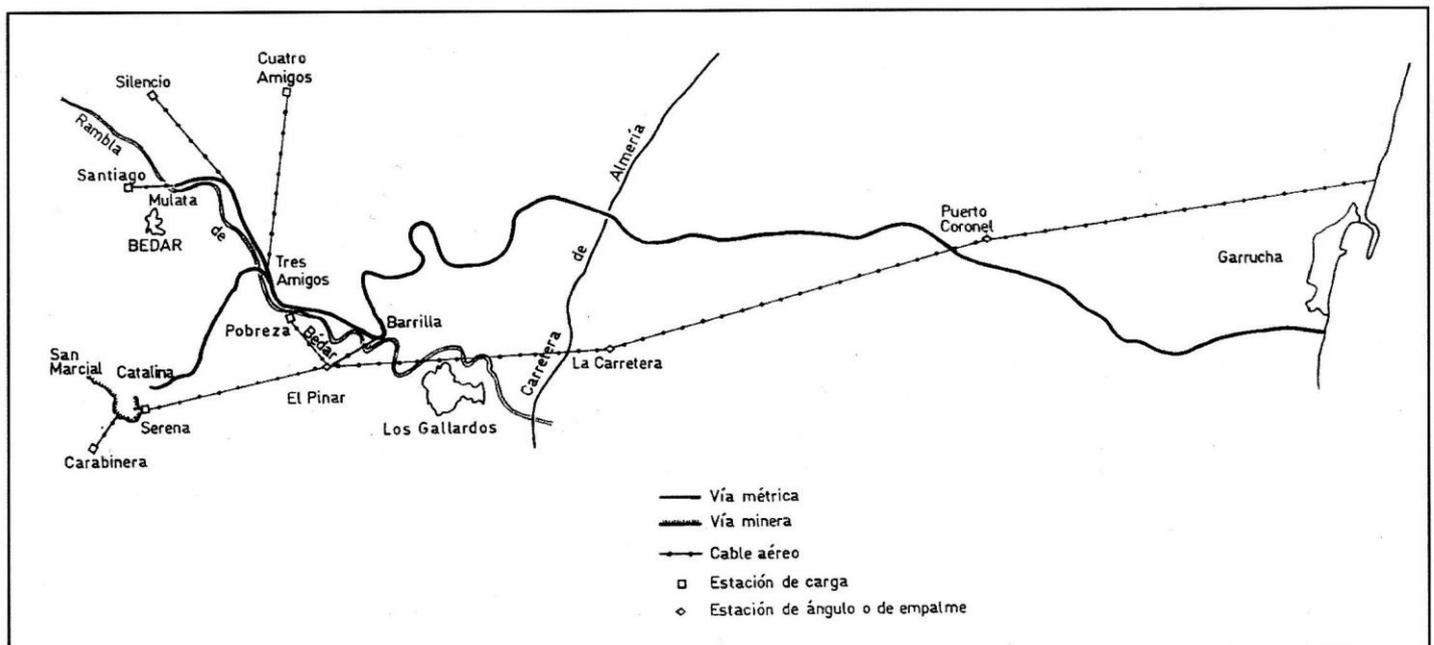
Introducción. En 1825 se iniciaron en Inglaterra las pruebas del que sería el primer ferrocarril, y en los años que van de esta fecha hasta final del siglo XIX se van a construir casi todas las líneas que surcan el globo terráqueo. En Almería, provincia por lo general olvidada, este invento llegará tarde. El final de siglo ocupaba a los almerienses en la reivindicación de este moderno medio de transporte, para ello se formaron juntas locales y provinciales y se crearon algunos periódicos con este propósito. En 1885, en toda España, solo Almería, Teruel y Soria no tenían ningún tramo de vía en su suelo.

Será con la puesta en explotación de las minas de hierro cuando este ingenio llegue por fin al sureste peninsular. Para rentabilizar la extracción de mineral de hierro hacía falta un medio de transporte que pudiera llevar grandes cantidades de mineral, a un precio razonable, desde los cotos mineros hasta los lugares de embarque; es por esta razón por lo que

se construyeron cables aéreos y ferrocarriles de vía estrecha que acercaban el mineral a la costa, donde se depositaba en las bodegas de los entonces modernos barcos de vapor.

El primer ferrocarril que recorrió parte del territorio almeriense lo hizo en la comarca de la Axarquía, y más concretamente entre Palomares y Herrerías el 10 de agosto de 1885. Fueron muchas las líneas que se proyectaron en esta zona, entre ellas, la más ambiciosa, fue la que pretendía unir Garrucha con Zurgena, para enlazar con la línea general Lorca-Baza y que nunca llegó a realizarse. Sin embargo, sí se materializaron las de Herrerías-Villaricos, Lucainena-Agua Amarga y Bédar-Garrucha. Este último trazado es el que vamos a describir y tratar de descubrir los restos que aún puedan quedar de él.

Inicios de la minería del hierro en Bédar. A mediados del siglo XIX, el industrial Ramón Orozco ya se



Plano general de ferrocarriles y teleféricos Bédar-Los Gallardos-Garrucha. (Dibujo JAG).

encontraba en Bédar trabajando minas de hierro. En 1857 se constituyó la sociedad *Ramón Orozco y Compañía* con el objeto de fundir este hierro en Garrucha, para lo que se instaló la fundición *San Ramón*, conocida popularmente por *El Martinete*, cuya vida fue muy efímera, debiéndose su fracaso, entre otros motivos, al precio del carbón, que tenía que importarse desde Inglaterra, y al transporte del mineral desde los criaderos hasta la fábrica, que se venía haciendo a lomos de caballerías, ya que no se disponía de otro medio.

Algo más tarde fue la casa *Holway & Bros* de Londres, que estaba representada por el vice-cónsul británico en Garrucha *Clifton Pecket* la que prosiguió con el laboreo del hierro en la zona y, de nuevo, las dificultades para transportar los minerales fueron la causa de que la empresa terminara en fracaso.

La *Compañía de Águilas* comenzó a explotar las minas de hierro de Bédar en 1885 por medio de una filial que se llamaba *Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de Bédar*. El problema del transporte del mineral lo solucionaron con un cable aéreo de 15 Km. que enlazaba Bédar con Garrucha. Este cable fue, en su día, el más largo de la península, y en Europa sólo lo superaba el de Vajda Hunyad

y Vadudobry. Su diseño y construcción se debió al ingeniero alemán, afincado en Garrucha, *Karl Bahlsten*.

Las minas que la compañía *Holway & Bros* poseía en Bédar fueron compradas en 1894 por Víctor Chávarri, que organizó la sociedad *Chávarri, Lecoq y Compañía* con el fin de ponerlas en explotación, y de construir un tren minero como solución al transporte del mineral. En 1898 los problemas económicos por los que atravesaba la sociedad vizcaína hacen que la producción decaiga. Víctor Chávarri murió el año 1900, y la sociedad *Minas de Bédar Chávarri* pasó a sustituir a *Chávarri, Lecoq y Cía*.

En 1916 se fusionó la compañía *Minas de Bédar Chávarri* con la filial de la *Compañía de Águilas* la *Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de Bédar*, dando lugar a *La Unión Bedareña*. Desde este momento se dismanteló el cable aéreo perteneciente a la *Compañía de Águilas*, y el ferrocarril de los Chávarri se quedó como único medio de transporte de mineral entre Bédar y Garrucha.

El tren minero. En 1894 el industrial guipuzcoano Víctor Chávarri puso en explotación varias minas de hierro en la sierra de Bédar. Desde el primer momento decidió construir un ferrocarril de vía estrecha que uniera los cotos mineros con el embarcadero que proyectaba en la playa de



Puente de la Barrilla. (Foto F. M.).



Entrada al túnel de Los Gallardos. (Foto Alberto Caparrós).



Caseta guarda-vías. (Foto Alberto Caparrós).

Garrucha. Para ello se hizo con todos los terrenos por donde debía circular dicho tren. En 1896 mandó que se trajera el puente metálico para el cargadero de *La Marina* y el 1 de enero de 1897 la línea estuvo totalmente terminada, procediéndose a dar el primer viaje.

La longitud total del trazado fue de 17,5 kilómetros para un desnivel de 234 metros y el viaje duraba unos cuarenta minutos aproximadamente. Con el fin de salvar las ramblas y barrancos se hicieron varios puentes, fuertemente contruidos con piedra de sillería, entre los que cabe destacar el del *Moro Manco*, que cruzaba el camino de Mojácar; el de la carretera de Almería, el de la rambla de *Los Burgos* y el de la de Bédar. Otros barrancos de menor importancia son: el de *El Portugués*, el de *La Cueva de la Barrilla* y el de *La Tejera*, que se cruzaba por un muro de 17 metros de altura. También se atraviesa un túnel de 43 metros de largo casi llegando a la estación de *Tres Amigos*.

Cinco Locomotoras. Los guarda-vías disponían de siete casetas repartidas por todo el trayecto para realizar su trabajo. En el principio de línea se construyó un cargadero, depósito de mineral para 12.000 toneladas, varios edificios para gerencia, garaje para las locomotoras y talleres. Al final se encontraba la estación de *Tres Amigos*, que contaba con



Trazado de la vía con la caseta del guarda-vías al fondo. (Foto Alberto Caparrós).

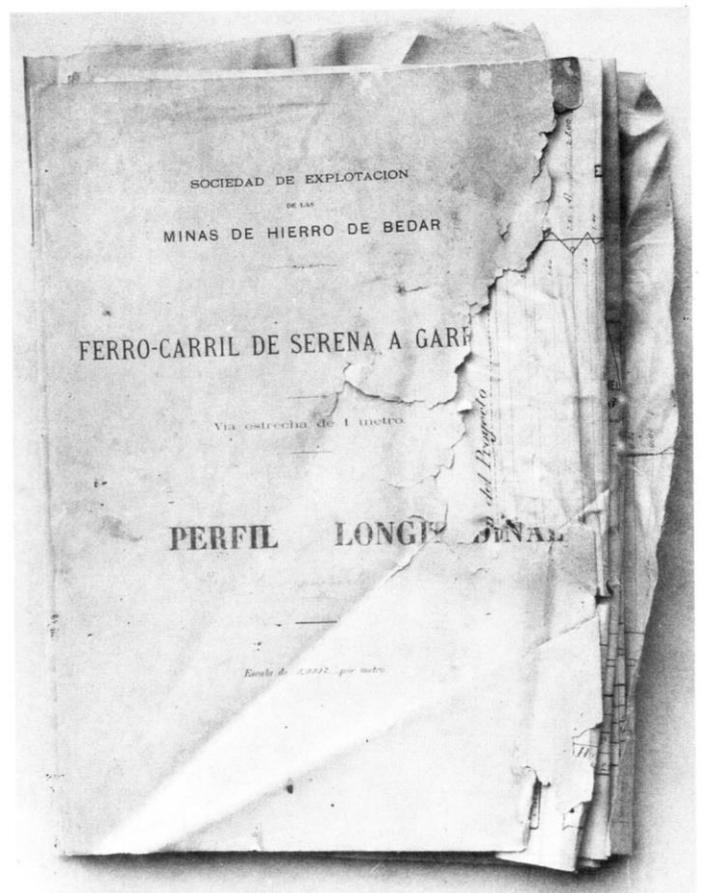


La Casa de los Ingenieros, en Tres Amigos. (Foto Alberto Caparrós).

grandes depósitos que daban a una vía inferior por donde se cargaban los vagones. De esta estación partía una prolongación hacia el norte donde se encontraba una gran tolva en la que depositaban el mineral otras explotaciones. En las minas *Mulata* y *Santa Catalina* comenzaban dos ramales que terminaban en *Tres Amigos* y en la tolva descrita anteriormente.

Las locomotoras, cinco en total, fueron construidas en Bélgica en 1895. Tres de ellas hacían su trabajo en la línea general, pertenecían al modelo 030T, y fueron bautizadas con los nombres de *Mojaquera*, *Garruchera* y *Bedareña*. Las otras dos, del modelo 020T, trabajaban en los ramales mineros y se llamaban *Mulata* y *Catalina*, respectivamente. Cada tren arrastraba 20 vagones, y se disponía de una jardinera para transporte de personal, que era enganchada a los trenes según las necesidades. Habitualmente cada convoy hacía el recorrido, diariamente, dos veces en ambos sentidos, aunque esto dependía en gran medida de la demanda de mineral.

A principios de los años 20 comenzó una crisis en toda la minería del hierro española que también afectó a Bédar. Cuando la explotación de mineral de hierro dio en quiebra, los ferrocarriles de vía estrecha que hacían el transporte de mineral fueron desmantelados. La línea Bédar-Garrucha quedó sin servicio en 1923. Para entonces, los camiones suplían con bastante eficiencia al tren. Las instalaciones



Planos del ferrocarril. (Archivo de Juan Grima).

permanecieron abandonadas desde ese momento hasta 1942 en que se vendió la vía y fue desmantelada, obteniéndose por ella un millón de pesetas. El material móvil también se puso a la venta. Alguna de las locomotoras fue empleada en la construcción del puerto de Garrucha, y las demás se vendieron a otra compañía minera.

La línea en la actualidad. Comenzamos esta excursión en la playa de *La Marina de la Torre*, en la que se encuentra la terminal del ferrocarril. Del puente metálico que conectaba el cargadero con las gabarras que cargaban el mineral dentro del mar, aún quedan varios pilares, aunque no son visibles, pues se encuentran sumergidos; los navegantes de estas costas saben que no deben acercar sus naves a la orilla en este paraje, ya que el casco del barco podría ser dañado por estas estructuras que, a pesar del tiempo transcurrido, permanecen clavadas en el fondo marino. Y si el cargadero permanece casi íntegro, no pasa lo mismo con los edificios adjuntos a esta estación, que sufren diferentes grados de deterioro; algunos han empezado recientemente a ser desmantelados, de lo que da fe el encontrarnos en el

suelo, apiladas ordenadamente, las tejas que cubrían sus tejados, otros han corrido peor suerte pues han sido demolidos recientemente por los nuevos propietarios de la finca. El gran garaje donde se guardaban y reparaban las locomotoras, es una construcción de piedra que permanece casi intacta, y tan solo su techumbre sucumbió hace unos años debido a un incendio. Es una lástima que este inmueble no haya sido reutilizado como pabellón cubierto para la práctica de deportes, con lo que se hubiera sacado rendimiento a parte del patrimonio minero de la comarca, del que cada vez van quedando menos ejemplos ante la invasión del turismo. Contiguo a las cocheras se encuentran las paredes de lo que fue almacén de uva para el embarque, actividad secundaria que los Chávarri desarrollaban en la finca, pues convirtieron en un vergel *El Agüechar*, *El Caldero* y *La Marina de la Torre*, sembrándolos de naranjos y parrales, gracias al agua que alumbraban las minas de Bédar, y que era conducida hasta Garrucha por medio de tuberías y acueductos que seguían la línea del tren.

La primera parte del trayecto, que va desde la carretera Garrucha-Los Gallardos hasta la autovía, es relativamente llana; destaca este trazado por la existencia de un talud de tierra elevado de tres a cinco metros sobre los bancales, dejando pequeños puentes en los sitios por donde debía



Vista inferior del puente de Tres Amigos. (Foto F. M.).



Parte superior del puente de Tres Amigos. (Foto Alberto Caparrós).



Trazado de la vía del ferrocarril. (Foto Alberto Caparrós).

correr el agua, y evitando que en la temporada de lluvias la vía se inundara y quedara inutilizada. Pasamos por el antiguo vertedero de basuras de Garrucha, Mojácar y Turre, hoy día afortunadamente clausurado, y llegamos a la depuradora que la empresa *Galasa* gestiona para estos tres pueblos, en la que no vemos ese cinturón verde que figuraba en los proyectos de la misma. Hasta aquí el camino ha estado asfaltado, a partir de este momento transitaremos por veredas de tierra y algunas veces ni eso, debido a que la roturación



Estación de descarga del ferrocarril en Garrucha, en la actualidad. (Foto Alberto Caparrós).

de tierras, así como la puesta en cultivo de grandes superficies destinadas al brócoli, han hecho que desaparezcan en algunos tramos los restos de la ruta que seguimos, teniendo que recurrir, a veces, al mapa y la brújula para encontrar el camino correcto.

Envuelta en un pequeño grupo de eucaliptos aparece una edificación muy particular; se trata de una casa bastante grande, con varias dependencias y corrales, en estado ruinoso, que cumplió seguramente una doble función, pues serviría de guarda-vías y a la vez de almacén del agua que, como ya hemos dicho, bajaba paralela a la línea, pues a su lado se encuentra una gigantesca balsa con una acequia-acueducto de la que se conservan unos cien metros.

Puerto Coronel. Pasamos al sur de *Puerto Coronel* (93 m. de altitud), y casi por la cima de *Alboluncas* (150 m.) para encontrarnos con la autovía a la altura de la cortijada de *La Perulaca*. No queda ni rastro del puente que atravesaba la antigua carretera general de Murcia a Almería; esta construcción, hecha en piedra de sillería, como todas las de la línea, fue destruida cuando se ejecutaban las obras de la Autovía del Mediterráneo. Buscamos un paso que nos permita cruzar al otro lado y por fin lo encontramos por una de las ramblas que cruzan la carretera.

La segunda etapa de la excursión es la más bonita e



Estación de descarga de Garrucha, en funcionamiento. (Foto colección Juan Gerez).

interesante, pues discurre serpenteando por las primeras estribaciones de la sierra de Bédar, desde *La Perulaca* hasta la estación de *Tres Amigos*. Además es la parte más accidentada, aunque la vía corre siempre por un plano de escasa inclinación, lo que la hace ideal para ser recorrida haciendo senderismo o en bicicleta de montaña. Se encuentra mucho mejor conservada que la parte que va por el llano, debido, sin duda, a la mayor solidez empleada en su construcción, a pesar de estar más expuesta a la erosión.

El primer obstáculo serio que nos encontramos es la rambla de *Las Costillas*, que el tren salvaba sobre un puente de unos 15 metros de altura que, como todos, era de extraordinaria solidez. Quiero hacer un inciso aquí para señalar que todos los puentes del recorrido se encuentran interrumpidos ya que, aunque permanece en muy buen estado la obra realizada en piedra, sin embargo los raíles, que pasaban por estructuras metálicas, fueron desmantelados cuando se vendió el ferrocarril, y por lo tanto para cruzarlos, hoy día, hay que hacerlo bajando a los cauces de las ramblas, lo cual se puede efectuar perfectamente sin mayores dificultades.

La Tejera. Continuando la ascensión, nos encontramos con el barranco de *La Tejera*, y en él se encuentra entero el muro que lo surca, sobre el que pasamos al otro lado; es una estructura maciza de piedra, que deja paso al agua en su parte inferior, y que a ambos lados presenta cuatro contrafuertes que le dan una gran robustez. Se levanta majestuoso e incluso da algo de vértigo caminar sobre él; es uno de los restos mejor conservados de todo el trazado. Al otro lado del barranco aparecen las paredes de una de las casas guardavías, de las que nos encontraremos dos más hasta la Estación de *Tres Amigos*; todas se encuentran sin techos, pero en bastante buen estado las paredes.

Si en el primer barranco impresiona el muro de piedra, en los siguientes nos vamos a quedar también sorprendidos por las soluciones arquitectónicas que se les dio en su momento. A partir de este punto no nos vamos a encontrar más muros de piedra; estos serán sustituidos por grandes

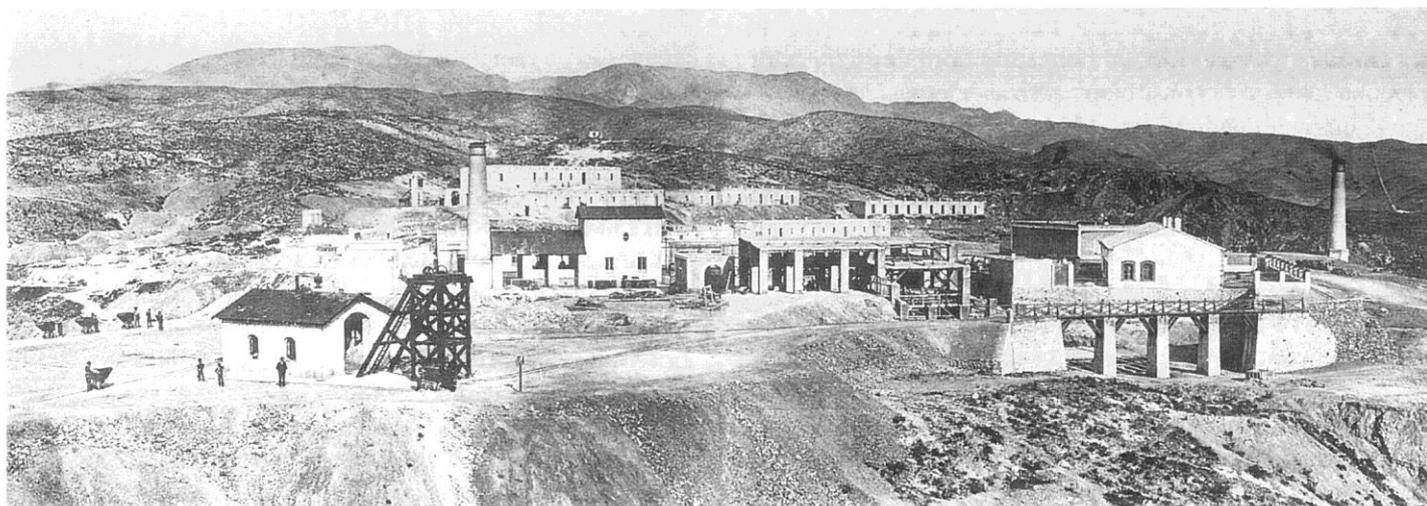
terraplenes de bastantes metros de altura que siguen un proceso de fabricación bastante parecido. No hay que olvidar que estamos hablando de hace 100 años, tiempo en el que la maquinaria para movimiento de tierras no era la que existe en la actualidad; por lo tanto, todo este material de relleno se tuvo que mover a base de bestias y mano de obra. El método empleado fue el siguiente: se extrajo la tierra del cabezo contiguo al barranco a rellenar, con lo cual los desplazamientos de materiales eran mínimos; igualmente se



Instalaciones mineras de Garrucha. (Foto Alberto Caparrós).



Vagones del tren Bédar-Garrucha en el descargadero de La Marina. (Foto extraída de "Memoria gráfica de Garrucha").



El Pinar. (Foto José Rodrigo, del Fondo Cultural Espin, de Lorca).



Mineros de las Minas de Serena. (Foto colección Emilio Ruiz).

construye la pontanilla, para el paso del agua en el fondo de los barrancos. Estas obras de desagüe se encuentran en perfecto estado de conservación, pues eran realizadas en piedra de cantería y guardaban proporción con el mayor o menor caudal de agua que por ellas debía pasar. Finalmente se realizaba el terraplén por encima del cual debía discurrir la vía. En algunos sitios, de especial complejidad, para aguantar la tierra se construían pedrizas internas, que hacían que la lluvia no pudiera arrastrar la tierra que sobre ellas se ponía. Todos estos terraplenes se encuentran intactos, han aguantado cien años de lluvias torrenciales y agresiones de todo tipo, y si no interviene la mano del hombre aguantarán otros cien más.

Tubería de agua paralela a la vía. Paralela a la vía, nos encontramos la tubería de conducción del agua, es de cerámica y se encuentra cogida con cemento, ya en desuso, y en algunos tramos descubierta por efecto de la lluvia, desafía al tiempo apareciendo entre la tierra rojiza y los trozos de mineral ferruginoso que se caían de los atestados vagones de nuestro tren.

El último puente que nos encontramos es el de *La Barrilla*, similar a los anteriores, y que nos hace llegar a la Estación de *Trinchera Alta*. Este cargadero se construyó en 1919 cuando debido a la fusión de las compañías explotadoras se desmanteló el cable, por lo que muchas minas quedaron sin servicio de transporte. Para solucionar este problema, se construyó un ramal teleférico entre *El Pinar* y esta Estación.

A ciento cincuenta metros de la Estación *Trinchera Alta* aparece el túnel de 43 metros que atraviesa una colina, y que, desgraciadamente, no podemos pasar por él, pues al ser utilizado como refugio del ganado, ha sido cegada con tierra la entrada por este lado, debiendo pasar al otro lado por un camino que sortea la colina; ya en la otra vertiente, encontramos su boca con una puerta que impedía que el rebaño que allí se alojaba pudiera salir. Por la carretera de Los Gallardos a Bédar, llegamos al último puente sobre la rambla de este pueblo serrano, a través del cual accedemos al descargadero de la Estación *Tres Amigos*. Este también ha sido utilizado, no hace mucho tiempo, como corral de ganado. Siguiendo la rambla por un frondoso huerto de naranjos nos encontramos la casa de los ingenieros que

dirigían los trabajos de las minas, de la que quedan solo las paredes.

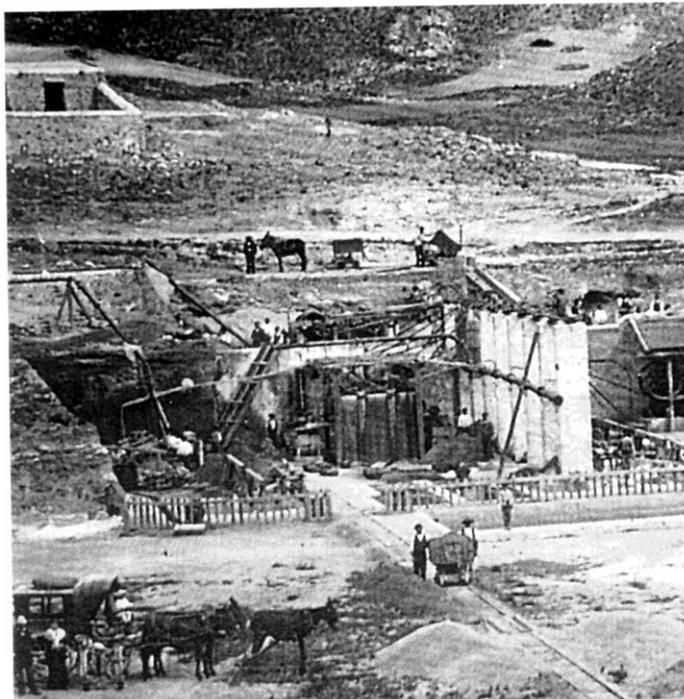
Me gustaría acabar este artículo haciendo un llamamiento a los alcaldes de los pueblos por los que discurría el antiguo ferrocarril (Garrucha, Mojácar, Los Gallardos y Bédar); pues con muy poco dinero, poniendo unas traviesas de madera en los puentes y limpiando de piedras el recorrido, tendríamos una maravillosa vía verde que podría ser utilizada para hacer senderismo, o como carril de bicicletas de montaña; a la vez que preservarían una parte esencial del patrimonio minero de esta comarca que tan falta está de iniciativas de este tipo.

El paisaje que se contempla es espectacular, ya que al empezar a subir la sierra de Bédar empezamos a divisar toda la extensión de terreno que la separa del litoral, pudiendo

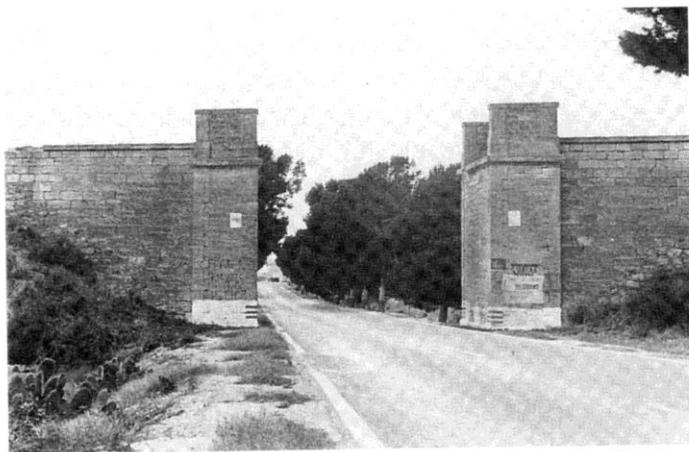
admirar al fondo el mar mediterráneo y los pueblos de la costa, a la vez que disfrutamos de la fauna y flora que esta sierra atesora. A lo largo del día de campo fueron varias las veces que, a nuestros pies, emprendieron el vuelo bandos de perdices, así como otras aves, que andaban algo revolucionadas pues era día de caza y el monte estaba algo concurrido.



Cargadero de mineral de la Estación de Tres Amigos, vista desde su lado sur. (Foto Alberto Caparrós).



La mina "Reforma" en Sierra de Bédar.



La autovía destruyó el puente del ferrocarril a su paso por La Perulaca. (Foto JAG).



El túnel de Serena conducía a la Mina Santa Catalina. (Foto JAG).

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

- ALONSO ARZA, A.: "Karl Bahlsen y los cables mineros". *Revista "Axarquía" nº III*. Garrucha 1998.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. Y COVES NAVARRO, J.V.: "Trenes cables y minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería marzo de 1994.
- GRIMA CERVANTES, J.: "Memoria histórica fotográfica y documental de Garrucha Vol. II". Ed. Ayuntamiento de Garrucha. Garrucha 1991.
- GRIMA CERVANTES, J.: "Memoria fotográfica de Garrucha Vol. III". Ed. Ayuntamiento de Garrucha. Garrucha 1999.
- MOLINA SÁNCHEZ, A.: "Cuevas del Almanzora hace un siglo". 2ª edición. Almería 1990.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.: "La minería del Levante Almeriense". Ed. Cajal. Almería 1983.