

Locomotora num. 12 "Mojaquera" ex-Bédar-Garrucha en el "Fc. de Utrillas", una vez reparada y pintada. Cambió su nombre por "Lécera". Colección Jesús Manero.

El Ferrocarril minero Bédar-Garrucha (I)

Texto y dibujos: Juan Antonio Soler
Fotos: Autores indicados.

El ferrocarril entre Bédar y Garrucha, en Almería, estuvo en funcionamiento desde 1896 hasta 1923, pero siempre de forma muy irregular. A pesar de que la información sobre este ferrocarril se encuentra muy fragmentada entre diversos archivos, y son muy escasas las fotografías conocidas del material móvil, es posible conocer mucho sobre su historia. Además, la ruta de senderismo SL-A77 y la vía verde de Garrucha a Bédar (PR-A 367), transcurren por los viejos trazados de este ferrocarril. No puedo dejar de recordar que hace 10 años, mi padre, José Soler Castro, me llevó a un viejo camino donde había los restos de un edificio y me dijo: "Por aquí pasaba el tren que iba desde el pueblo hasta Garrucha, y era un tren muy grande". Por supuesto que no le creí ¿un tren por estos andurriales? Imposible. Pero sí que era verdad, y ahí empezó todo, y quise saber más y más... Es por eso que ahora pueden ustedes leer el presente artículo, y es por eso que se lo dedico a mi padre, que desgraciadamente nos dejó tan solo unas semanas antes de acabarlo.

La llegada al sureste almeriense de destacados industriales vascos a finales del siglo XIX tiene su explicación en el bajo precio de los arrendamientos de las minas de Almería, mucho más asequibles que en Vizcaya, además de por la riqueza del mineral y la facilidad para el transporte. Víctor Chávarri y Salazar, Marqués de Triano, fue uno de los promotores en España del "Método Bessemer" de obtención de acero y también de los hornos "Siemens-

Martín", por los que el acero se acabó imponiendo definitivamente al hierro forjado.

En 1894, Víctor Chávarri tomó en arrendamiento un grupo de minas que explotaba la "Holway & Bros". en Almería, cuyo representante era el vicecónsul inglés en Garrucha George Clifton Pecket. La existencia de vastos criaderos de hierro en la sierra de Bédar, y la buena aceptación del

hierro español por parte del mercado de Estados Unidos, llevaron a Clifton Pecket a buscar empresas y capitales que permitieran instalar un ferrocarril, ya que su explotación no sería rentable sin un sistema de transporte económico de gran capacidad. Tras unos primeros contactos con la casa Murrieta de Londres, dio a conocer al industrial vizcaíno la oportunidad de explotar los ricos yacimientos de hierro de Bédar, para lo que solo se precisaba de un método eficaz de transporte. La cesión de los arrendamientos de las minas se hizo con la condición de la construcción de un ferrocarril de transporte hasta el puerto de Garrucha.

Una vez tomado el arriendo de las minas en Bédar, Víctor Chávarri organizó junto a Auguste Lecoq la sociedad "Chávarri, Lecoq y Cía", para su explotación. El proyecto definitivo del ferrocarril, una vez terminado, fue remitido a Bilbao para su aprobación definitiva (Revista ilustrada de vías férreas, 05-10-1894.) El trazado que finalmente se construyó era de 17,5 Km. de longitud, con dos ramales que partían desde las principales minas y que convergían en la estación de "Tres Amigos": La Mulata (de 1,6 Km.) y Santa Catalina (de 2,5 Km.). Se trataba de una línea de vía estrecha de un metro de anchura, con una pendiente del trazado que no excedía del 2,5‰, siendo el desnivel entre las estaciones de 250 m. Disponía de una capacidad para transportar 300.000 toneladas al año hasta Garrucha.

El ramal de Santa Catalina atravesaba en su recorrido un túnel de 200 metros a nivel de la concesión de Alerta (túnel del Servalico) y otro más pequeño de 60 metros que daba acceso al cargadero de la mina. Descargaba el mineral en una tolva-depósito ubicada en "Tres Amigos" por medio de un plano inclinado con una pendiente del 40 al 45%, dotado de un freno de tambor. Desde estas

tolvas se cargaban directamente los vagones del tren, que se situaban en un túnel que atravesaba dicha estructura. Este ramal contaba con un cocherón para la locomotora 020T.

El ramal de la Mulata partía desde el paraje conocido como "La Palmera", hasta donde llegaba el mineral procedente de la mina La Mulata por medio de un plano inclinado. Desde aquí el ramal se dirigía hacia "Tres Amigos", pasando por encima de la antigua carretera de Bédar a Los Gallardos. El mineral se bajaba mediante otro plano inclinado similar al de Santa Catalina, hasta una enorme tolva muy peculiar en forma de embudo. La carga se efectuaba también directamente mediante una compuerta de la tolva en los vagones, que se situaban debajo de esta compuerta por medio de un túnel, al que se accedía por una trinchera. Junto a esta trinchera se ubicaba un edificio de oficinas y taller. Al final del ramal, cerca del plano que daba acceso a la tolva de carga, se encontraba otro cocherón para la locomotora 020T y un pequeño taller. Al poco de partir desde sus respectivas tolvas de descarga en la estación de "Tres Amigos", ambas vías convergían en una vía única que se dirigía hasta Garrucha. En la mencionada estación también se encontraba el edificio de los ingenieros-jefes (el Chatelet) ó "Casa de los Ingenieros", situada cerca de la tolva-depósito del ramal de Santa Catalina.

A un kilómetro de la estación de Garrucha, el ferrocarril atravesaba por un paso elevado la carretera en construcción de Los Gallardos a Garrucha. A los 5.300 metros de Garrucha cruzaba por encima del cable aéreo de la "Compañía de Águilas", a una cota de 63 metros por encima del nivel del mar. A los 9.700 metros pasaba por encima de la carretera de Puerto Lumbreras a Almería, 44 metros más alto que el paso anterior. Habitualmente cada convoy hacía el recorrido, diariamente, dos veces en ambos sentidos, aunque esto dependía en gran medida de la demanda de mineral.

En febrero de 1895 la prensa informaba de la buena marcha de la construcción del ferrocarril (La Crónica Meridional, 16-02-1895). La prensa local anunció como inminente la inauguración en julio de 1896, pero ésta se

retrasa y no se inauguró oficialmente hasta enero de 1897, aunque ya comenzó a funcionar en 1896. En información procedente de El Minero de Bédar recogida por La Provincia (Almería) de 24-11-1896, se indicaba que el ferrocarril ha funcionado muy poco en la anterior decena, unas veces por averías en las máquinas y otras por estar completamente llenas las torvas¹ de Garrucha.

En un principio, la disposición de los propietarios de Bédar a la construcción de este ferrocarril fue tan favorable que casi todos suscribieron el Contrato general para los propietarios de Bédar, por el cual los terrenos serían tasados por peritos nombrados por los mismos. Se estableció que si después de ocupar el terreno objeto de la tasación, la sociedad necesitara parte o la totalidad de la finca con la que se contraía el contrato, el propietario tenía que entregarlo según el precio al que se entregó el primer terreno ocupado. Dentro de las bases de este contrato también se incluía la condición de que el exceso de terreno que se ocupase sería pagado dentro de los tres meses posteriores a estar la vía terminada. Se daba el hecho de que en alguno de los contratos, a cambio de la venta de las tierras, los propietarios adquirirían el derecho de utilizar el ferrocarril para el transporte de géneros y pasajes.

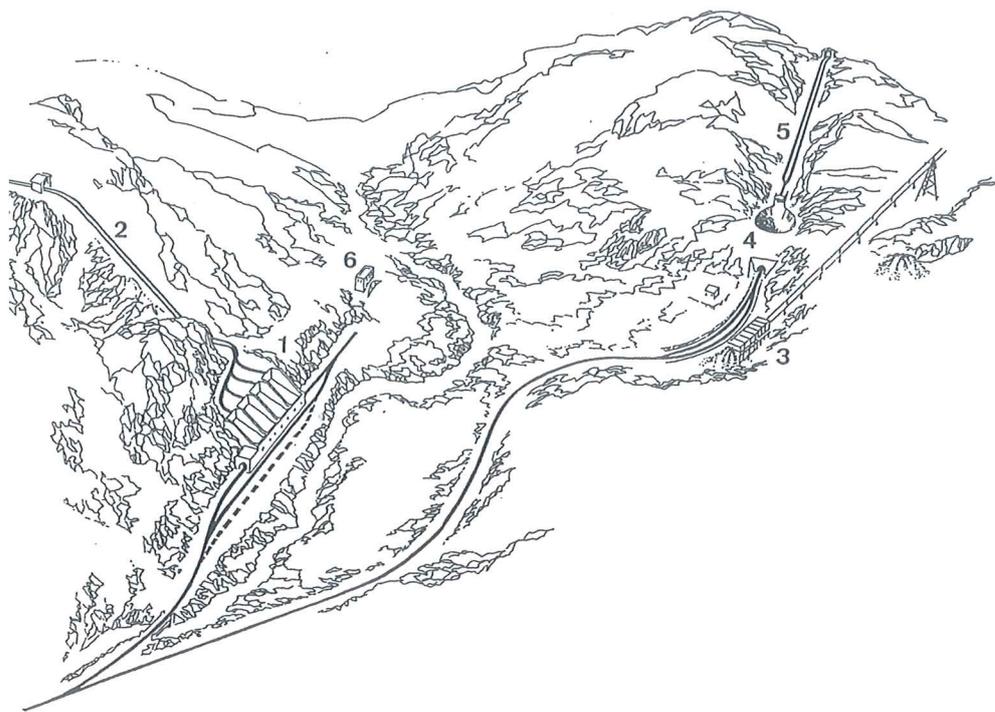
Los trabajos de instalación del ferrocarril no fueron todo lo tranquilos que cabe esperar. Una noticia publicada en La Crónica Meridional el 29-09-1895 nos da pistas importantes al respecto. Se afirmaba que la llegada de la sociedad Chávarri había generado mucha expectación y esperanza en



FERROCARRIL MINERO BÉDAR-GARRUCHA.

— VIA PRINCIPAL.
— RAMALES A MINAS.

Mapa.



Estación de "Tres Amigos", en Bédar. Inicio de la vía general al Puerto de Garrucha. Se recibía el mineral del ramal de "Santa Catalina" (izda.) por medio de un cargadero-depósito que permitía cargar dos convoyes a la vez, uno ubicado en el interior de un túnel de 52.5 m. y otro situado en el lateral de las tolvas. El ramal de "La Mulata" (dcha.), recibía el mineral en una gran tolva en forma de embudo y con una sola compuerta, a la que se accedía mediante un túnel. Además, recibía el mineral de un ramal de cable aéreo procedente de la mina "Cuatro Amigos". De la obra "Trenes, Cables y Minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería-1994.

crear un negocio próspero y beneficioso para la gente del país, pero desde el principio la sociedad de Chávarri se dedicó a ejercitar el monopolio. Cuando se efectuaron los primeros pagos, éstos fueron tan bajos que fue necesaria la intervención de la autoridad local para contener las iras de los obreros que edificaron las oficinas, así como de los braceros que descargaron los primeros materiales en Garrucha.

El citado artículo refiere que, a falta de una ley de expropiación forzosa en la que ampararse, la Sociedad celebró multitud de convenios privados muy defectuosos, solo atentos a su conveniencia, que dieron lugar a numerosos litigios. Así tenemos el caso del juicio en Garrucha de la Sociedad contra una propietaria de terrenos, alegando que existía un "contrato verbal". La prensa local no tardó en denunciar la compra de los numerosos testigos que se aportaron (La Crónica Meridional, 6-10-1895). No faltaron tampoco nuevos incidentes debidos a los pagos a los trabajadores, como el ocurrido cuando en la trinchera de la Cueva un destajista atacó a uno de los encargados por no haber satisfecho la cantidad adecuada a la cubicación del trabajo realizado. El destajista, un vecino de Mojácar llamado Martín García, agredió a Remigio Bereinena y Arrieta, tras una discusión sobre la cantidad del

pago por el trabajo realizado. El encargado quedó tan malherido que falleció varios días después (La Crónica Meridional de 29 de septiembre, 10 de octubre y de 11 de octubre de 1895). Tampoco faltaron accidentes mortales como el de Andrés Rubio Rubio, un operario que trabajaba transportando tierra con un carro. Tras el aviso de la pega de un barreno se apartó a una distancia de seguridad de 200 metros, pero mientras estaba al cuidado de las caballerías para que no se asustaran con el ruido de la explosión, fue alcanzado por una piedra proyectada por la deflagración que lo mató en el acto (El Diario de Murcia, 5-7-1895).

También se detectaron irregularidades en los permisos para su construcción. No se pidió concesión para la construcción de la línea, bajo pretexto de que todos los terrenos pertenecían a la Sociedad. Como era imposible que una línea tan larga no cruzara por ningún cauce ni camino

público, comprobaron que esto ocurría realmente en hasta 12 puntos de su recorrido, por lo que se obligó a la Sociedad a presentar la solicitud de autorización y la documentación necesaria para la obtención de la concesión (memoria, planos y presupuesto).

Por si fuera poco, una vez los trabajos de construcción estuvieron prácticamente finalizados, empezaron a denunciarse otras prácticas irregulares, como la realización de tasaciones de terrenos sin el consentimiento de los propietarios, incumplimientos de las condiciones pactadas en algunos contratos, e incluso la realización de trabajos en terrenos sin efectuar tasación alguna, ni pagar por los terrenos ocupados (El Minero de Bédar, 20-10-1896). Además, existía un gran temor de que no se cumpliera el plazo de pago por estos terrenos, que expiraba a los tres meses de estar acabada la obra, pues se podía considerar que no estaba acabada hasta que no se inaugurase oficialmente, lo cual podría alargarse bastante.

Es precisamente esta política de la Sociedad de Chávarri la que provocó que se llevaran a cabo diversos sabotajes en la línea, sobre todo mediante la colocación de piedras en la vía. No faltaron propietarios de terrenos descontentos o que se sintieron engañados por la sociedad.

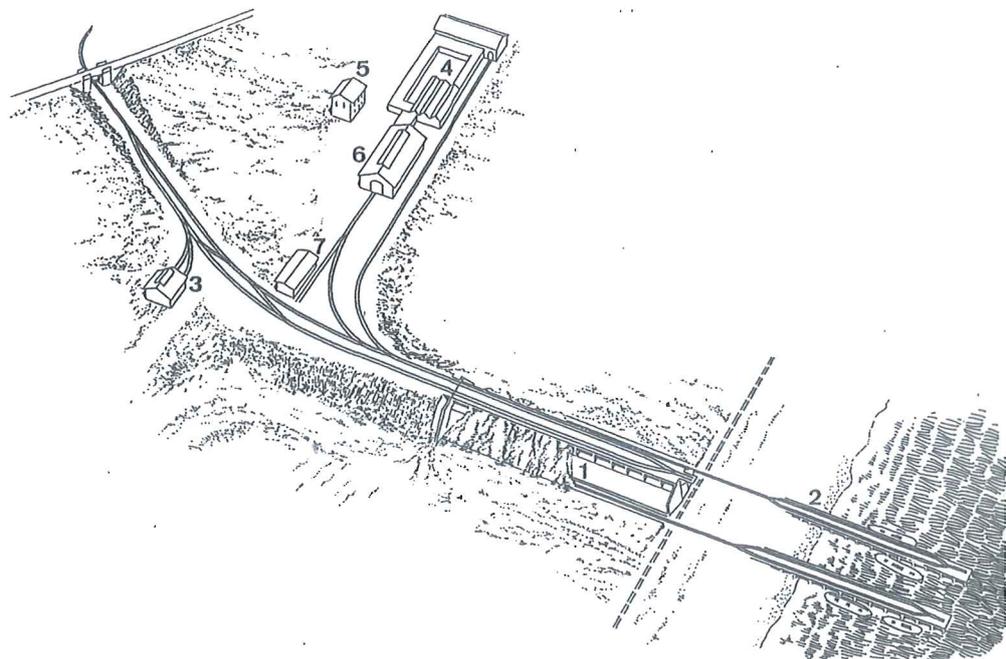


Locomotora 0-2-0T. Se utilizó para la construcción del Puerto de Garrucha (1931-1950), con el nombre de "Fortuna". Colección Juan Gerez. Procede de la obra "Trenes, Cables y Minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería-1994.

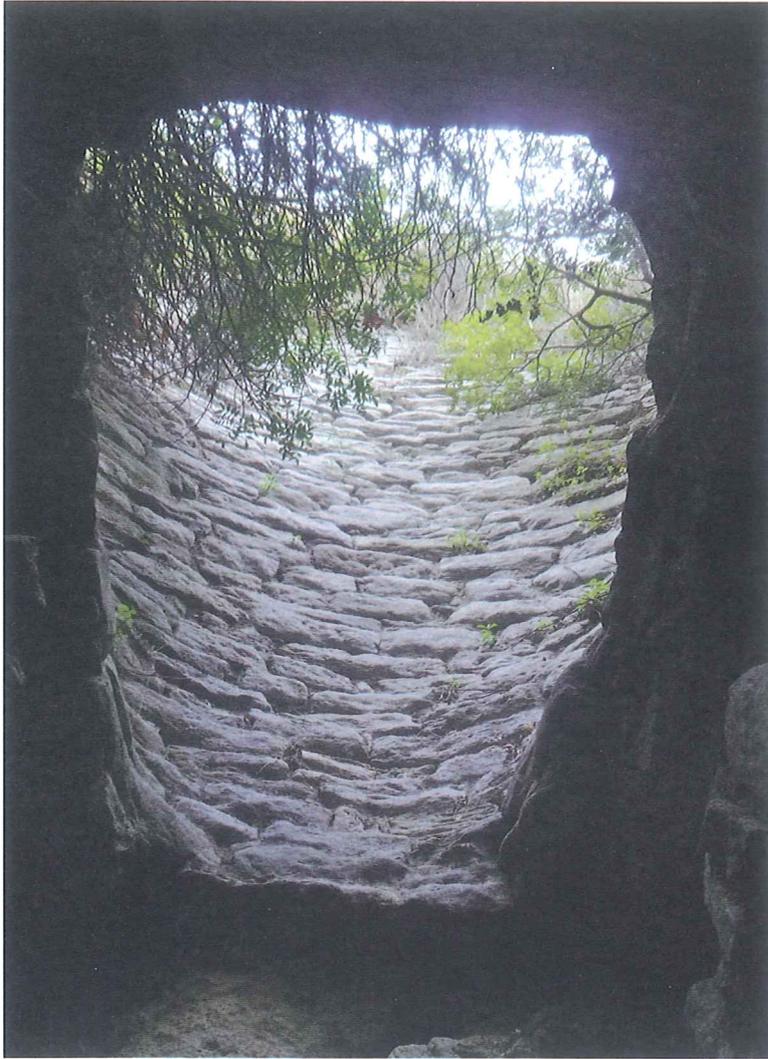
El año de 1897 se inició con gran actividad, a pesar de que continuaron los contratiempos para el normal funcionamiento del ferrocarril. Así, en La Provincia del 18-02-1897 se comentaba que la sociedad está luchando con grandes dificultades para la carga de los vapores que les vienen consignados, efecto de los desperfectos sufridos en el material de su vía férrea, a causa de los últimos descarrilamientos; el servicio de trenes se hace con interrupciones, y el depósito de minerales de ésta apenas si contiene cantidad bastante para cargar uno de los 3 vapores que en la actualidad hay fondeados frente a la Estación de la Marina de la

Torre. El personal trabaja sin descanso en la reparación de las locomotoras averiadas.

Sin duda 1897 fue un año trágico para el ferrocarril. En El Diario de Murcia de 19-01-1897, se da la noticia de uno de estos descarrilamientos a los que hace mención la noticia anterior, en concreto del tren nº 1. Éste descarriló en las inmediaciones de la casa del guarda



Descargadero de "La Marina de La Torre" en la Playa de Garrucha. De la obra "Trenes, Cables y Minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería-1994.



Compuerta inferior de carga de la gran tolva cónica del ramal de "La Mulata" de "Tres Amigos". Con un diámetro aproximado en su parte superior de de 20 m. y una estructura cónica de 27-28 m. de profundidad, conectaba por medio de una única compuerta de poco más de 1 m. de ancho y 1,6 m de largo con un túnel situado en la parte inferior, de 37,8 m. de longitud.

nº 3, en la madrugada del día 15 de enero, durante su trayecto de ascenso a la sierra de Bédar. El motivo del accidente fueron las lluvias de esa noche, que inundaron la vía en varios sitios y causaron diversos desperfectos y cortes en los raíles. Al descarrilar, la locomotora fue lanzada a unos bancales limítrofes de la vía, quedando con la chimenea hundida en la tierra y las ruedas hacia arriba, sufriendo grandes desperfectos. A pesar de lo aparatoso del accidente, no tuvo que lamentarse ninguna muerte. Según se indica en la noticia, el jefe de las minas, don Andrés López de la Presa (que precisamente viajaba en la locomotora ese día), tuvo que ser extraído de debajo de la máquina junto a uno de los fogoneros, mientras que el maquinista pudo salir por una de las ventanillas del tender (2). Poco después se produjo otro descarrilamiento, en la tarde del 3 de febrero descarriló el tren arrastrado por la máquina nº 2 cerca



El "Plano Grande de Serena" en Bédar. El mineral llegaba procedente de las minas "Porfiado" y "Júpiter" hasta el cargadero del Cable Aéreo de la "Compañía de Águilas" De la obra "Trenes, Cables y Minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería-1994.

del puente del "Barranco de los Burgos, en su viaje de regreso de las minas con los vagones cargados de mineral de hierro. A pesar de ocurrir el accidente en un lugar con grandes terraplenes, tampoco tuvieron que lamentarse víctimas. La locomotora nº 2 sufrió grandes desperfectos (la misma que sufrió el anterior descarrilamiento), así como varios vagones de mineral. Se culpó del accidente a una piedra colocada en los raíles por alguno de los propietarios de los terrenos ocupados, descontento con las indemnizaciones recibidas (La Provincia, 06-02-1897).

Aproximadamente un mes después, el 21 de marzo, uno de los trenes arrolló a un operario cerca de Garrucha, quedando en estado muy grave (El Eco de Almanzora, 27-03-1897). En marzo de ese año también se recoge el fallecimiento de un galguero, vecino de Turre, que al echar una galga en

la pendiente del muro seco, próximo a Bédar, se le escapó un pie con tan mala fortuna que cayó al suelo, siendo "arrollado por los wagones, dejándole con pocas esperanzas de vida (La Crónica Meridional, 24-03-1897).

Durante el cuarto trimestre de 1897, la sociedad comenzó a tener problemas para la explotación de casi todas sus minas, suspendiéndose los trabajos y los transportes por el ferrocarril. Esto obligó al contratista de los trabajos a despedir a gran número de operarios (La Crónica Meridional 20-10-1897). Entre el mes de agosto de 1897 y principios de 1898 tan solo se cargó un vapor, por lo que el ferrocarril circulaba con grandes interrupciones, algunas de más de treinta días (El Ferro-carril 01-01-1897).

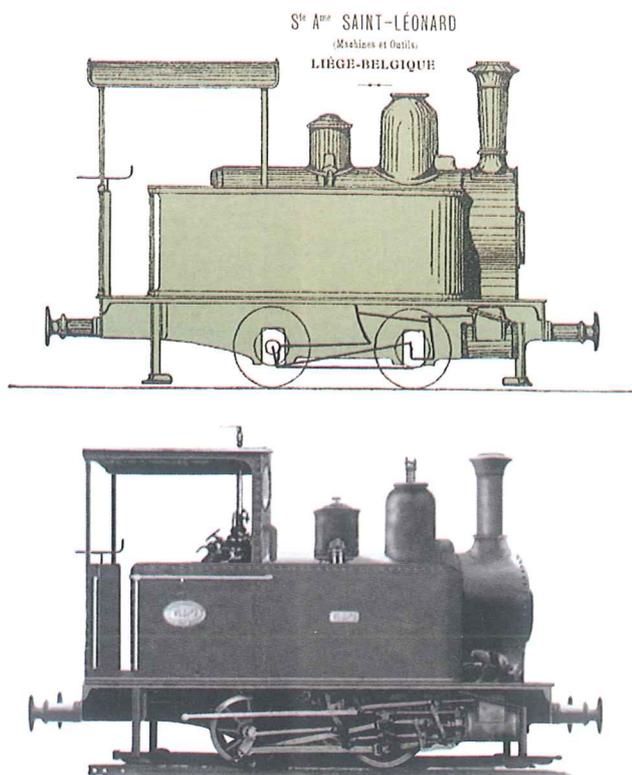
A partir de entonces la actividad volvió a aumentar. En abril de 1899 vuelve a hablarse de gran animación por la llegada de numerosos vapores para la carga del mineral. En agosto y septiembre del mismo año se mantenía gran actividad debido a la venta de mineral para las fundiciones de Amberes y Rotterdam. En octubre vuelve a pararse el ferrocarril, no solo por estar llenos los depósitos de mineral de Garrucha, sino también por la necesidad de realizar trabajos de conservación en la vía, por lo que se utilizaba una de las locomotoras del ferrocarril balastando sin cesar (El Eco del Levante, 08-10-1899). La actividad se reinició de nuevo en

noviembre.

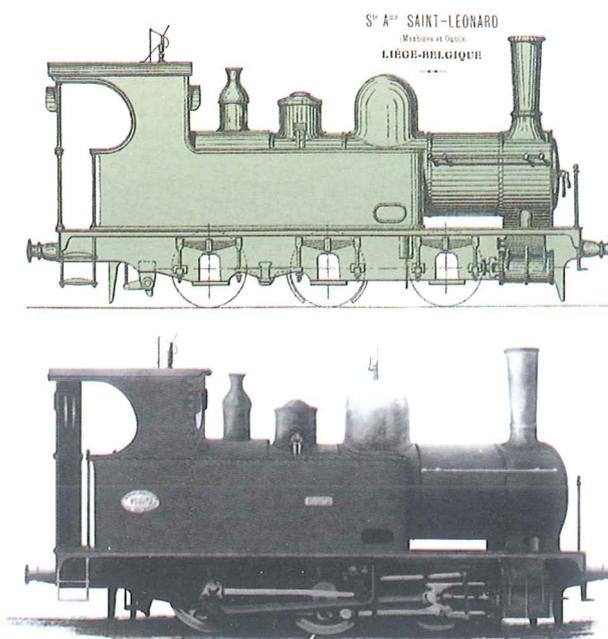
En 1899 se recoge otro de los accidentes debidos a un sabotaje de la vía. Según El Eco del Levante de 21-12-1899, a la una de la tarde del día 18, unas manos criminales colocaron una gran piedra sobre los raíles, en un lugar que, debido al desarrollo de una gran curva entre trincheras, no pudo ser vista por el maquinista y el fogonero hasta que la máquina se echó encima. Aunque pudieron parar la máquina y evitar un descarrilamiento, la locomotora nº 3 y cuatro vagones que bajaban cargados de mineral sufrieron numerosos desperfectos.

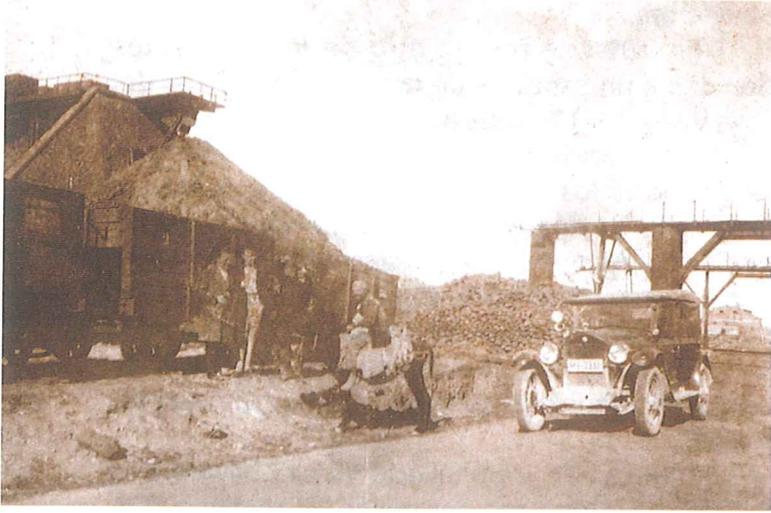
En marzo de 1900 falleció Víctor Chávarri, tras lo cual se intentaron traspasar las minas a una sociedad inglesa. Al no conseguirse la transacción, se creó la sociedad comanditaria "Minas de Bédar Chávarri", dirigida por Benigno Chávarri. A partir de entonces la actividad minera vuelve a decaer. Desde julio de 1900 el ferrocarril deja de funcionar por motivos poco claros, ya que se continuaba trabajando en las minas y los depósitos estaban abarrotados de mineral, aunque no se procuraba su exportación. Esta extraña situación tiene su explicación en los diversos pleitos que la sociedad mantuvo con los propietarios de las minas y la estrategia que adoptaron para solucionarlos. Los problemas con los propietarios, especialmente contra los de las minas Santa Catalina y Mulata, comenzaron ya en 1897. La Sociedad Chávarri, tras el inicio de los trabajos, no quedó del todo contenta con el potencial de estas minas, por lo que consideró que las condiciones de los contratos no estaban de acorde a las posibilidades de producción. De este modo comenzó a

Plano y reconstrucción de la locomotora 0-2-0T fabricada por Société Anme.St. Léonard en 1903. Biblioteca de la UPC C.Terrassa FA 629.3 SOC.



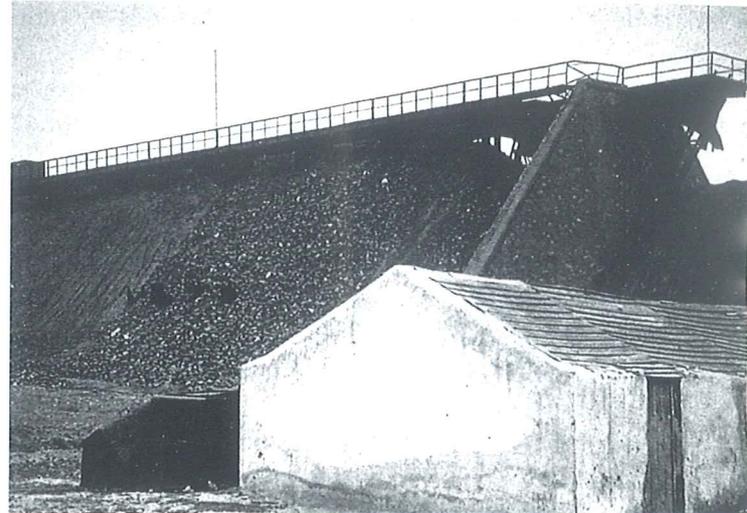
Plano y reconstrucción de la locomotora 0-3-0T de la línea general. Mismo fabricante y procedencia.





Vagones del tren Bédar-Garrucha en el descargadero de "La Marina de La Torre" (Garrucha". Se trata de la única fotografía conocida hasta el momento del tren minero mientras estaba en funcionamiento. De la obra de J. Grima Cervantes "Memoria Histórica, fotográfica y documental de Garrucha". (1861-1936)" Ayuntamiento de Garrucha-1991.

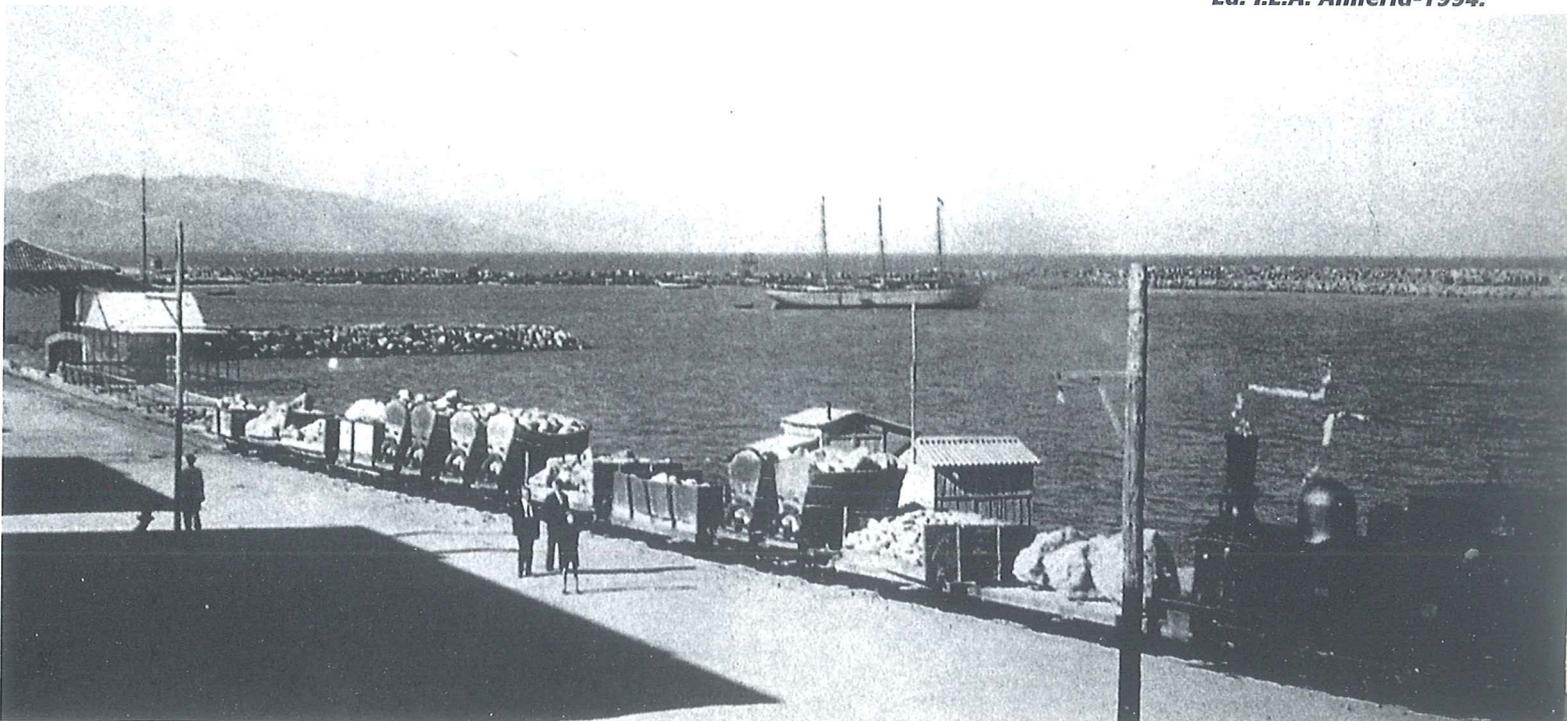
incumplir el pago del mínimo establecido. En 1898 dejó en suspenso los contratos, alegando la interrupción del servicio del ferrocarril a causa de unos desprendimientos de tierra provocados por unos temporales. A pesar de reiniciarse la circulación de trenes en abril, no se comunicó a los propietarios. "Chávarri", que contaba con otros negocios, podía permitirse el lujo de paralizar las exportaciones durante una temporada. Esta suspensión de los embarques hizo que el negocio se desacreditara y, por consecuencia, se devaluara el precio de las propiedades mineras. De esta manera, estarían en condiciones de adquirir las acciones de las minas



Estación de descarga de Garrucha, Una de las pocas que se conocen con el ferrocarril todavía en funcionamiento. Colección Juan Gerez . De la obra de F. Moldenhauer Carrillo "El tren Minero Bédar-Los Gallardos-Garrucha. Dio su primer viaje a finales de del XIX". La Cimbra nº 10 (2001) Ed. Acuproga (Asociación Cultural para el progreso de Los Gallardos).

a bajo precio y evitar así el cumplimiento de los contratos de arrendamiento (El Eco de Levante, 18-12-1900). Fue de esta manera que la sociedad pudo adquirir la propiedad de la mina Santa Catalina en 1900. Los propietarios de las minas también se quejaban amargamente de la deficiente explotación de las minas que se llevaba a cabo, así como del deficiente estrío de los minerales, lo cual depreciaba mucho el mineral (La Provincia, 28-07-1898). Prats y García Olalla afirmaba en 1908, al respecto a estas

Al menos una de las 0-3-0T también fue utilizada en la construcción del Puerto de Garrucha. Colección Juan Gerez. De la obra "Trenes, Cables y Minas de Almería". Ed. I.E.A. Almería-1994.



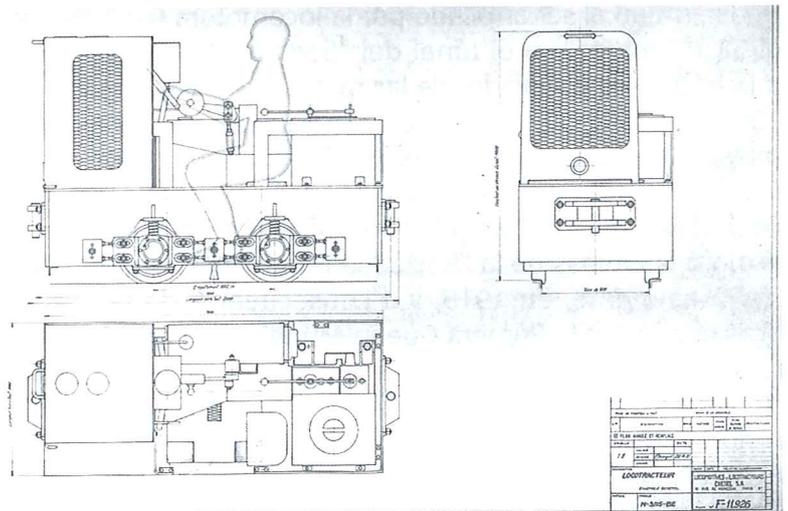
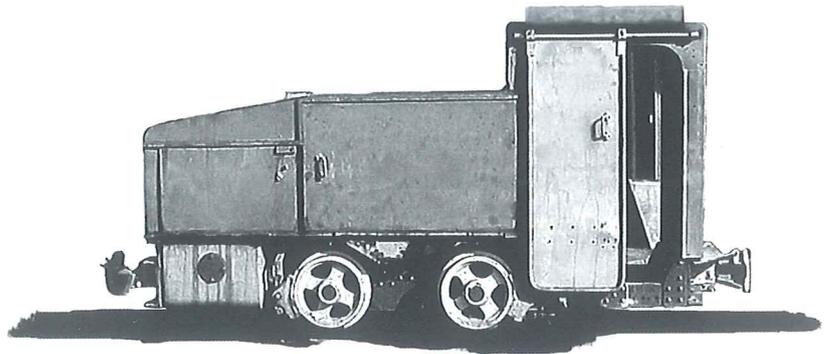
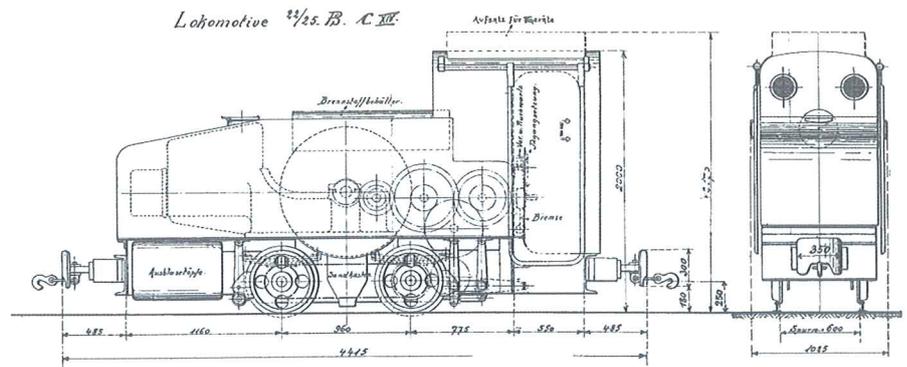
**Plano y reconstrucción tractor diésel
Deutz C XIV F 10 Cv. llamado
"Ximpún" de 1922 n° fáb. 4224 adqui-
rido por "Unión Bedareña".**

explotaciones, que no teniendo establecida trituración un poco esmerada, es embarcado el mineral tal cual sale de los trabajos, y por consiguiente mezclado con fuertes cantidades de caliza que hacen bajar la riqueza media de un modo harto sensible.

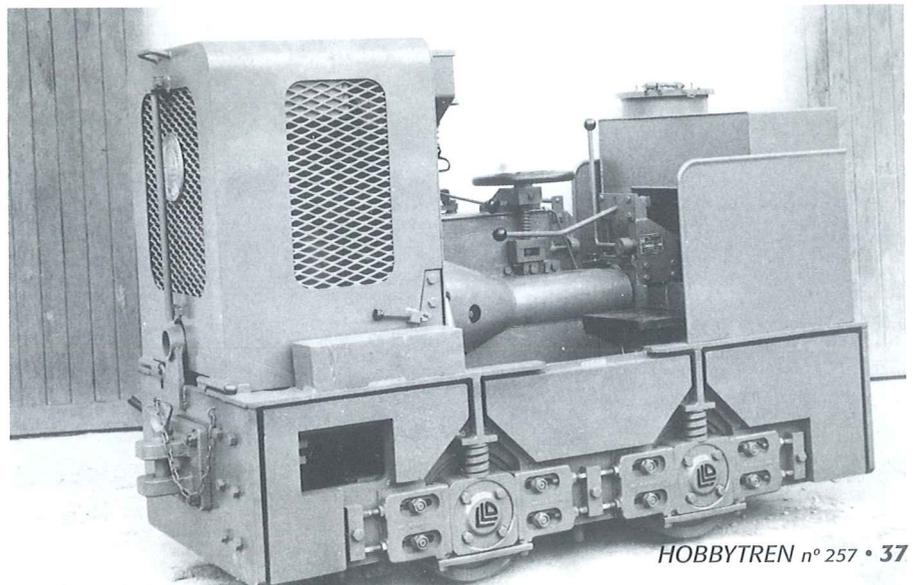
A finales de 1900 se vio con esperanza la solución de los problemas con los propietarios de la mina Santa Catalina, pero comenzó 1901 y la sociedad continuaba sin reanudar los embarques. Finalmente, en marzo de 1901 se llegó también a un acuerdo con los propietarios de las minas Mulata y Segunda Mulata (El Eco de Levante, 09-02-1901). Sin embargo, el aumento del precio del carbón inglés, provocado por las necesidades inglesas en la guerra del Transvaal, mantuvo la paralización del funcionamiento del ferrocarril y, por lo tanto, de la exportación de mineral. En septiembre, la prensa informaba de que se mantenía esta situación de parálisis (El Eco de Levante, 16-09-1902).

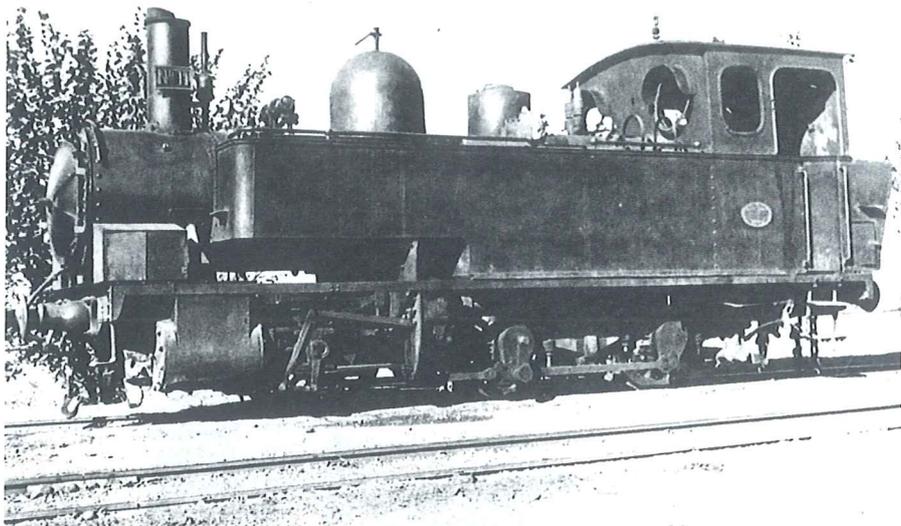
No es hasta 1903 que comienza a darse salida a este mineral con la llegada de Benigno Chávarri a Almería (El Eco de Levante, 24-01-1903). A pesar de todo, la producción de mineral fue bastante inconstante, siendo los años de más actividad los de 1906 y 1907, en las que se iniciaron las explotaciones de nuevas minas como la de Silencio, que se conectó al ramal de la mina Mulata por medio de un cable aéreo "Roe" de 1,6 km en 1906. En abril de 1906 recogemos el último accidente mortal relacio-

Foto de fábrica de la misma locomotora.



Plano de la pequeña locomotora modelo M-4115-BE, fabricada por "Locomotives et Locotracteurs Diesel". Caillot, L y Gómez Martínez, J.A. "Batignolles-Châtillon y Batiruhr en España". Publicado en la "Revista de Historia Ferroviaria" num. 8 dic-2007.

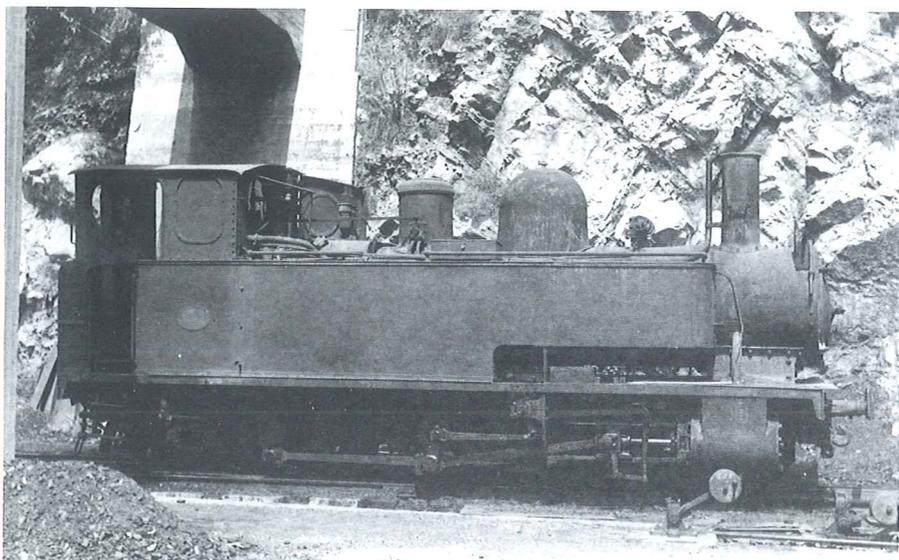




La locomotora ex Bédar-Garrucha num. 11 en el "Ferrocarril y Minas de Utrillas", renombrada "Huesca". Obra "Trenes, Cables y Minas de Almería", Ed. I.E.A. Almería-1994.

nado con el ferrocarril del que tenemos constancia. En ese caso, un muchacho de tan solo 14 años, Bernabé Moreno García, natural de Bédar, murió al ser arrollado por la locomotora 020T "Santa Catalina" el 31 de marzo, en el túnel del "Servalico". Se hace constar que el muchacho era trabajador de las minas (La Crónica Meridional, 04-04-1906). En 1907 la sociedad vuelve a paralizar las labores, manteniendo muy escasa actividad. Entre 1913 y 1915 la explotación de estas minas, junto con el ferrocarril, fue arrendado a la compañía "Arzubia y Cuevas, Sociedad Mercantil Regular", domiciliada en Bilbao, que también explotó las minas de la "Sociedad Minera de Sierra Alhambilla".

Finalmente, en 1915, y a consecuencia de la crisis del sector ocasionada por la Primera Guerra Mundial, las principales compañías mineras de Bédar paralizaron los trabajos. Tras la guerra, la recuperación del mercado permitió reanudar las explotaciones, para lo cual se fusionaron en 1916 "Minas de Bédar Chávarri" con la "Compañía de Águilas", creándose la "Sociedad Civil Minera La Unión Bedareña", como única forma de mantener la viabilidad de las explotaciones



(Revista Minera y Metalúrgica, 16-02-1917). Al ser innecesario mantener dos sistemas de transporte paralelos, en el año 1919 se desmanteló el cable aéreo de la "Compañía de Águilas" entre El Pinar de Bédar y Garrucha. De esta manera, se conectó el tramo desde las minas que la "Compañía de Águilas" tenía en la vecina Serena hasta el ferrocarril, mediante un pequeño ramal desde El Pinar hasta la trinchera Villalta, donde se construyeron unas monumentales tolvas de carga. La otra gran mina importante de la "Compañía de Águilas", la mina Pobreza, se conectó al ramal de Santa Catalina mediante un plano inclinado y un cargadero sobre la vía del tren. "La Unión Bedareña", que llegó a contar con 508 operarios en la Sierra, acabó suspendiendo los trabajos en 1923, año en el que la Estadística Minera no registra producción alguna procedente de las minas de Bédar. La Estadística todavía indica, para 1924, una pequeña producción procedente de la mina Pobreza, pero los trabajos no volvieron a reanudarse. Al menos una de las 030T, otra de las 020T y la locomotora Deutz fueron utilizadas en la construcción del puerto de Garrucha, que comenzó en agosto de 1931.

El material móvil fue puesto a la venta. Se valoró la compra de los vagones por parte del ferrocarril Villena-Alcoy-Yecla (VAY), pero no se realizó la compra porque los vagones estaban en muy mal estado, tras años de abandono, además de que la mayor parte disponía de un enganche central incompatible con el utilizado por VAY. Entre 1942 y 1943 se ven-

Una ex-Bédar-Garrucha en las minas de Fígols (Comarca de Beguedá, (Barcelona), después de ser adquirida a "Minas y Ferrocarril de Utrillas". Foto cedida por Juanjo Olaizola Elordi (Museo Vasco del Ferrocarril).

dieron las tres locomotoras 030T a las Minas y Ferrocarril de Utrillas (MFU), pero desconocemos el destino de las pequeñas 020T. La vía férrea fue también vendida, con lo que se obtuvieron unos beneficios de un millón de pesetas, según los testimonios.

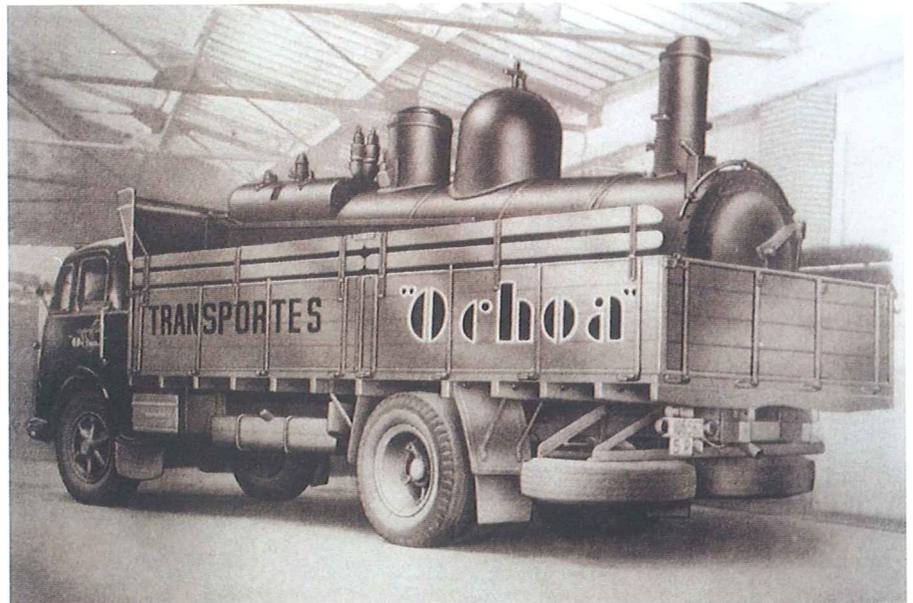
Con el fin de no cansar al lector, le emplazamos a seguir esta historia en el próximo número de HOBBYTREN, donde podrá encontrar, en el segundo capítulo, datos y curiosidades sobre el material rodante, así como la relación de cuantas personas y/o entidades que han hecho posible la redacción de este artículo.

NOTAS del autor.

1/ El término torvas se repite en diversas noticias de finales del siglo XIX, en lugar de tolvas. 2/ En la noticia referenciada se indica expresamente que el maquinista salió por la ventana del tender, aunque debió referirse a que pudo salir por la separación existente entre tender y locomotora, ya que los usados en estas líneas mineras no llevan ventanas.

En el segundo capítulo, el lector encontrará datos sobre el material rodante, además de alguna anécdota referente a este ferrocarril.

El texto es de Juan Antonio Soler Jódar, y las fotos, de autores y/o cedentes indicados en cada una. ○



Probablemente la nº 13 "Bedareña", desmontada para su transporte a "Minas y FC. de Utrillas", renombrada "Vivel". Colección Mariano Rodríguez. Archivo Transportes Ochoa. (Foto retocada).



Igual a la anterior, desde otro ángulo.

Más de 50 años

Al servicio de nuestros clientes

desde 1963

Edimma

- Trenes de la escala I a la Z
- Asesoramiento sobre todas las grandes marcas
- Especialistas en Miniclub.

Venta por Correo e Internet!

Gaudí, 4 - 08221 Terrassa • E-mail: edimahobby@gmail.com • Tel. / Fax: 937 885 557



Casa de ingenieros. "El chatelet", todavía en pie, situada en una colina desde donde se domina la estación de carga "Tres Amigos". Foto: JMB-2014.

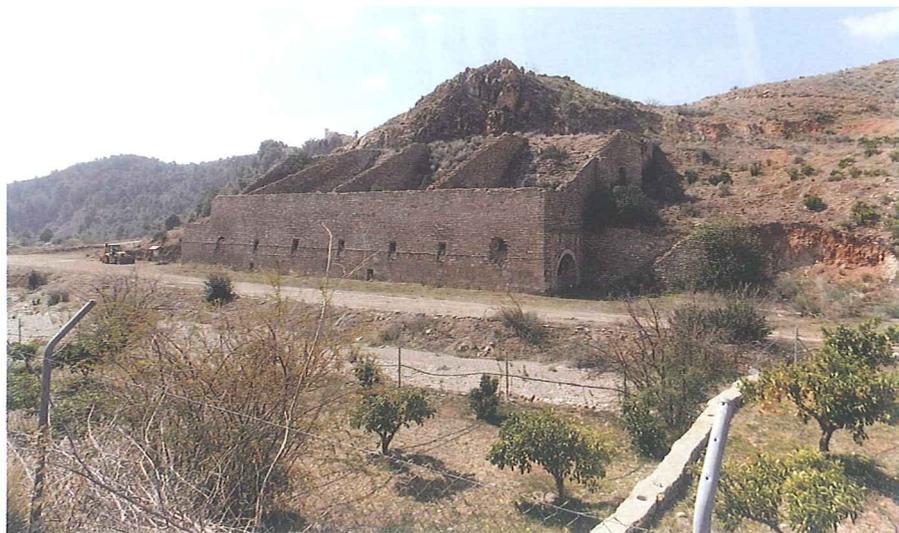
Ferrocarril minero de Bédar a Garrucha (y II)

Una obra que pecaba de lujosa

Texto: Juan Antonio Soler Jódar

Fotos: de autores ó cedentes anotados al pie de cada una

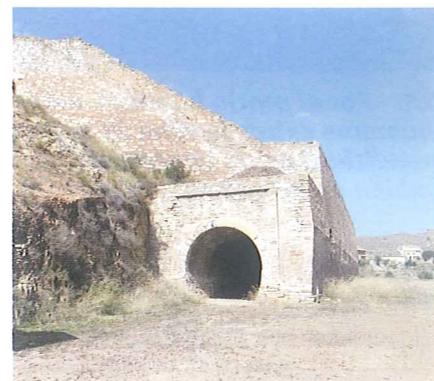
Material fijo y rodante: La vía que se instaló era de carril de 30 Kg., de los cuales 17.500 correspondían a la vía general y 2.100 a estaciones y apartaderos. Las vías auxiliares al taller, con carril de 15 kg, medían en total 400 metros. En el ramal de la mina "Mulata" se instalaron 1.600 metros de carril de 30 kg y 2500 metros en el de "Santa Catalina", con un total de 1.114 metros de vías auxiliares de 15 kg. La vía principal constaba de 7 casillas de planta baja para los guardas de vía, dos aguadas para la toma de agua de las locomotoras y se instaló un teléfono desde la Marina hasta "Tres Amigos". Una tubería de cerámica recorría toda la línea para poder utilizar el agua que se alumbraba en las minas



Estación de carga de "Tres Amigos". Foto: JMB-2014.



Estación de carga "Tres Amigos". Bocas de carga vía exterior. Foto: JMB-2014.



Estación de carga "Tres Amigos". Boca entrada túnel de carga. Visibles en su lado dcho. Aberturas para una segunda vía para el mismo cometido. Foto: JMB-2014.



Entrada al túnel del "Bolíche" en la vía general. Hoy, convertido en corral para ganado. Foto: Juan Antonio Soler.



Restos del cocherón locomotora de la mina "Santa Catalina". Foto: Juan Antonio Soler.

en los terrenos de cultivo de los Chávarri en la "Marina de la Torre".

En uno de los primeros viajes por el nuevo ferrocarril, cuyo relato se publicó en el *Minero* de Almagrera de 14-09-1896, se menciona la gran calidad de las instalaciones de este ferrocarril: "en cuarenta minutos recorrimos la longitud de 17,50

kilómetros que mide este ferrocarril, cuya construcción es esmeradísima, tanto en lo que se refiere al asiento de la vía, como a las obras de fábrica, que pecan de demasiado lujosas, pues son de sillería muy fuerte y bien labrada en sus esquinas y coronación."

El parque motor del ferrocarril Bédar-Garrucha

Restos terminal línea, en Garrucha. (Ver texto). Foto: JMB-2014.

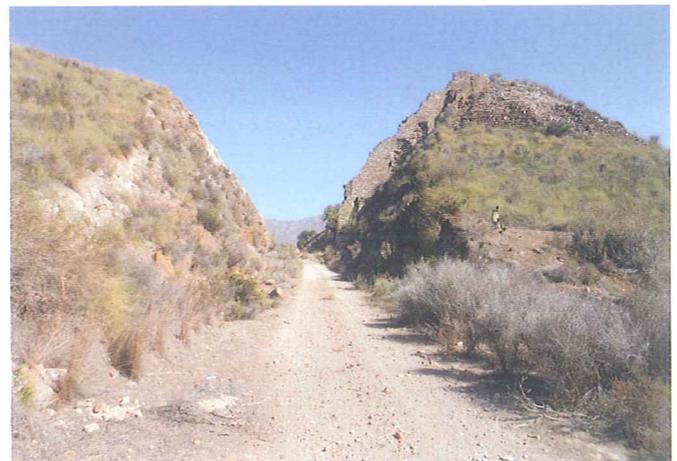


Vista superior de los mismos estribos. Foto: Juan Antonio Soler.

Estribos puente sobre el barranco de "Barrilla". Foto: Juan Antonio Soler.



Entrada a la "Trinchera Villalba", donde se encuentra la tolva de conexión con el cable aéreo de la "Compañía de Águilas". Foto: Juan Antonio Soler.





Otra vista de la "Trinchera Villalta". Foto: Juan Antonio Soler.



Resto instalaciones de la cabecera del plano inclinado del ramal "Santa Catalina", que servía para transportar el mineral a la estación "Tres Amigos". Foto: Juan Antonio Soler.

incluía cinco locomotoras fabricadas en Lieja (Bélgica) por la "Sociedad Anónima de Saint Léonard". Se adquirieron tres locomotoras-ténder serie 7AC de 1895. Eran de 30 toneladas y tres ejes acoplados, con números de fábrica 993, 994 y 995. Recibieron los números 1, 2 y 3, respectivamente, y fueron bautizadas como GARRUCHERA, MOJAQUERA y BEDAREÑA. De este modelo sólo se construyeron estas tres unidades.

Para los ramales, se compraron dos locomotoras-ténder serie 9CE de dos ejes acoplados y 10 toneladas, con los números de fábrica 989 (1894) y 992 (1895).

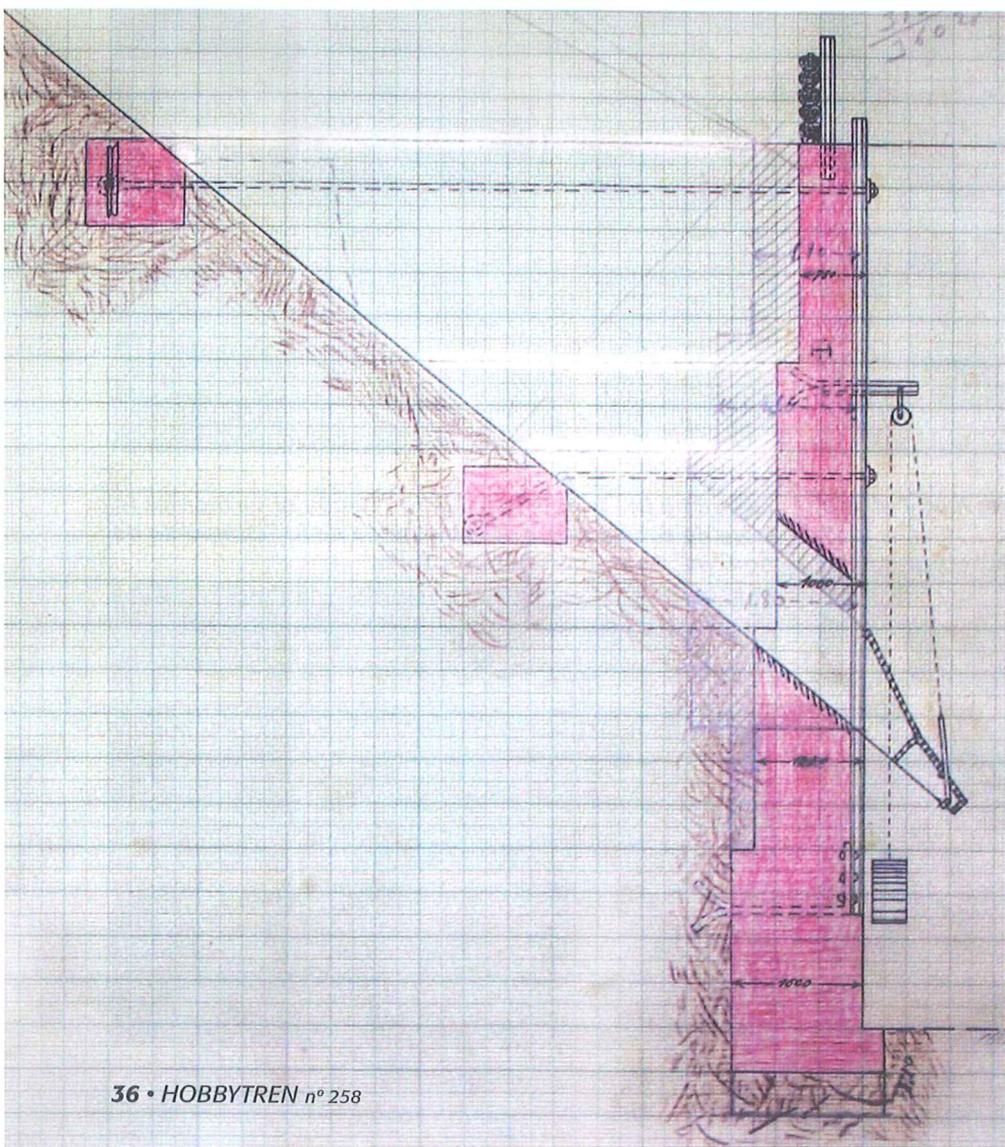
Recibieron los nombres de MULATA y SANTA CATALINA. De este modelo de locomotora se fabricaron un total de 9 unidades. Además de las dos destinadas a Bédar, se construyeron dos para la empresa "Charbonnages du Bois d'Avroy" (Bélgica), dos más para la "Société de Grivegnée" (Bélgica), una para los "Altos Hornos de Rumelange" (Luxemburgo) y otra más para la empresa "Chávarri, Bellefroid y Cía", de Bilbao. La Unión Bedareña adquirió además una tractora diésel Deutz tipo C XIV F de 10 CV, de 1922, con número de fábrica 4224, cuya foto acompaña las del primer capítulo.

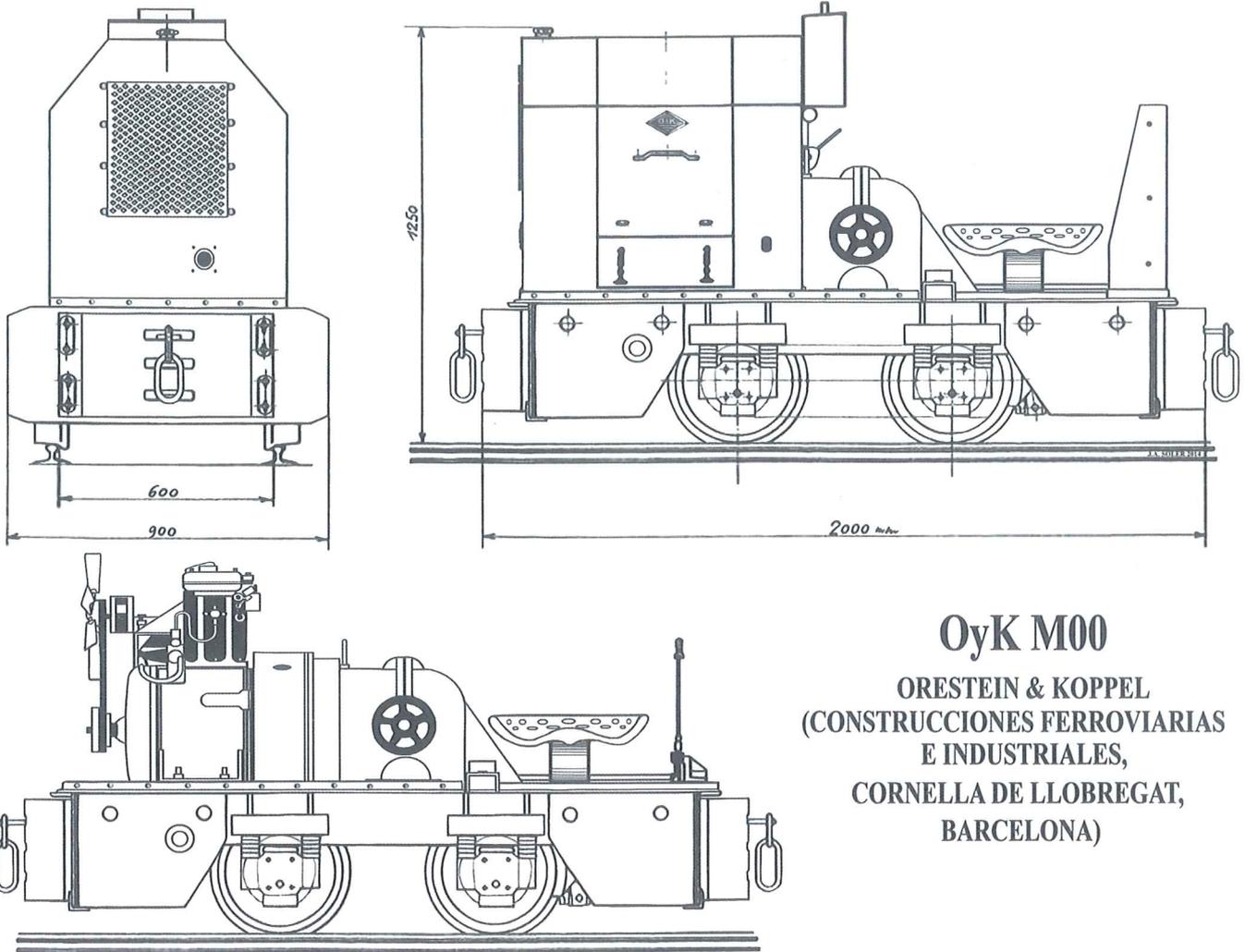
Cada tren del ramal general arrastraba 20 vagones de madera de 8 toneladas y descarga inferior, de los que se disponía de un total de 50, además de una jardinera de 10 asientos para transporte de personal, que era enganchada a los trenes según las necesidades. En los dos ramales se disponía de 50 vagones-tolva de tres toneladas y medio de capacidad.

Material de la locomotora nº 1 "Garruchera"

Las calderas de todas las locomotoras fabricadas por la "Saint Léonard" en sus fábricas de Lieja, disponían de dos válvulas de seguridad combinadas, así como de un manómetro, un indicador de nivel de agua de tubo de vidrio y llaves de calibración. Además, con cada locomotora se incluía una serie de equipamiento básico de serie: dos palas para el carbón, un atizador, un martillo, una maza de bronce, una linterna de señales, etc. Sin embargo, una vez en su destino, las locomotoras se proveían de todas las herramientas y útiles que pudieran

Planos originales sistema apertura compuerta de la "Trinchera Villalta". Foto: Juan Antonio Soler.





OyK M00

ORESTEIN & KOPPEL
(CONSTRUCCIONES FERROVIARIAS
E INDUSTRIALES,
CORNELLA DE LLOBREGAT,
BARCELONA)

Orenstein & koppel m-100. Fabricada en Cornellá del Llobregat (Bcn.) Por "construcciones ferroviarias e industriales". Hubo sólo una en Bédar, no se encuentran planos originales. Dibujó, tras larga investigación, Juan Antonio Soler.

necesitar en su funcionamiento diario.

Entre los pertrechos de los que estaba dotada la locomotora no 1 en 1916 (según el inventario del servicio Playa Garrucha de 30 Marzo 1916, Torrelaguna C.587 D19), constan un manómetro, dos gatos de suspensión de rosca cuadrada, dos carracas para gatos, dos baquetones para taponar, una pala para trabajar el fuego, un pica-fuegos, un

farol de señales, un farol para el manómetro, un farol para el nivel, una lavativa (sic), doce llaves de dos bocas, dos cortafíos, dos buriles, dos sacapasadores, dos saca-estopas, dos banderines de señales, una llave inglesa, un destornillador, doce tapones para taponar tubos, un balde, una porra (sic), un disco, dos barras, dos barras de tacón y, por supuesto, un arca de madera para guardar todas

Más de **50** años

Al servicio de nuestros clientes desde **1963**

Edima

- Trenes de la escala 1 a la Z
- Asesoramiento sobre todas las grandes marcas
- Especialistas en Miniclub.

Venta por Correo e Internet!

Gaudí, 4 - 08221 Terrassa • E-mail: edimahobby@gmail.com • Tel. / Fax: 937 885 557



Entrada FC. a Tolva embudo de la estación de "Tres Amigos", almacenamiento del ramal de "La Mulata" (casi desaparecido en su totalidad).Foto: Juan Antonio Soler.



Puente acceso a Tolva depósito de carga del ramal "Santa Catalina". Foto: Juan Antonio Soler.



Restos tubería cerámica que conducía el agua que afloraba de las minas hasta los cultivos de Víctor Chávarri, cerca de Garrucha. Foto: Juan Antonio Soler.



las herramientas.

Los galgueros

Se conoce la desgraciada muerte de un galguero en el ferrocarril de Bédar en 1897 cuando se le escapó un pie al apretar una galga en la pendiente del muro seco, cerca de Bédar. Pero ¿en qué consistía exactamente el oficio de galguero? Debido a la pendiente del trazado de la vía, los trenes cargados de mineral de hierro podían llegar a adquirir demasiada velocidad, de manera que con la locomotora no era suficiente para controlarlos. Para frenar los vagones, se utilizaba un mecanismo de freno conocido como "galga", instalado en los vagones y que podía ser apretado y aflojado a voluntad por los conocidos como "galgueros".

Los galgueros iban montados en el tren, repartidos entre los vagones. Su trabajo consistía en regular la velocidad de descenso del convoy en los diferentes tramos, aflojando o accionando las galgas. Podían recibir también órdenes del maquinista del tren, mediante un sistema de señales ya convenidas. De esta manera, cuando la velocidad era excesiva, el galguero presionaba con los pies el freno de galga de los vagones que tenía a su cargo, fijando el freno en esta posición mediante un pasamano.

El galguero debía trasladarse entre los vagones que tenía a su cargo para frenarlos, con el tren en marcha, por lo cual se puede considerar que era un oficio realmente peligroso.

Destino de las locomotoras tras el cierre del ferrocarril

Una de las locomotoras 030T se utilizó para las obras del puerto de Garrucha. En 1942 la empresa "Minas y Ferrocarril de Utrillas" compró dos de las 030T por 70.000 pesetas la unidad, en concreto las número 993/95 y la 994/95. En 1943 compró también la que quedaba, la 995/95. Una vez fueron trasladadas a Zaragoza, fueron reparadas y recibieron una nueva numeración: la 993 sería la nº 11, la 994 la nº 12 y la 995 la nº 13.

Las locomotoras estaban en mal estado por el largo tiempo de abandono y necesitaron esta Gran Reparación. La que peor estaba era la nº 12, cuya puesta en servicio superó con creces el coste de venta. Las locomotoras se utilizaron para remolcar composiciones de carbón, aunque la nº 11 se utilizó para las maniobras de composición y descomposición de trenes en la estación de Zaragoza.

Estuvieron en funcionamiento hasta principio de 1970, Una de ellas fue trasladada a principios de los 50 a las minas de Fígols (Sociedad Carbones de Berga, Barcelona), aunque debido a su antigüedad, al poco fue apartada de la circulación.

En cuanto a las dos 020T, con numeración 989/95 y 992/95, una de ellas estuvo trabajando también en el puerto de Garrucha donde recibió el

Canalización para agua en el barranco "El Portugués". Destaca el excelente trabajo de mampostería. Foto: Juan Antonio Soler..

nombre de FORTUNA.

La locomotora Deutz (conocida por CHIMPÚN debido al característico ruido de su motor diésel, también se utilizó en la construcción del puerto. En 1950 todavía continuaban las obras de construcción, Desconocemos el destino final de las dos 020T y de esta Deutz.

El embarcadero que no pudo ser

Para la carga de los vapores en Garrucha se proyectó la construcción de un embarcadero a 400 metros de la costa, en el sitio denominado "Moro Manco", al que se llevaría el mineral por medio de un cable aéreo. Desde allí se cargaría directamente en los barcos por medio de un castillete. Sin embargo, no tuvieron en cuenta que al ubicar esta estructura a tan solo 500 metros del fondeadero de Garrucha, se dificultaría mucho la navegación en el puerto, obligando a las embarcaciones a realizar difíciles maniobras.

Un grupo de armadores, patrones y marineros de Garrucha no tardaron en elevar un escrito de protesta ante el Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena, oponiéndose a la construcción de este embarcadero.

Finalmente el embarcadero no pudo construirse, parece ser debido a la poca profundidad de las aguas. Se tuvo que recurrir a un puente-depósito desde el cual se cargaban los vapores mediante barcas, un método lento y caro de embarque. Esta estación de descarga estaba situada en la playa de Garrucha, el mineral se descargaba en unas tolvas que podían contener unas 10-12 mil toneladas, apiladas sobre unas fundaciones de mampostería. Desde aquí, unas vagonetas de vía Decauville las transportaban hasta las gabarras de 4 toneladas que llevaban el mineral a los barcos, fondeados a 300 metros, pudiendo cargarse hasta 1000 toneladas diarias a un precio de 1,15 pesetas por tonelada.

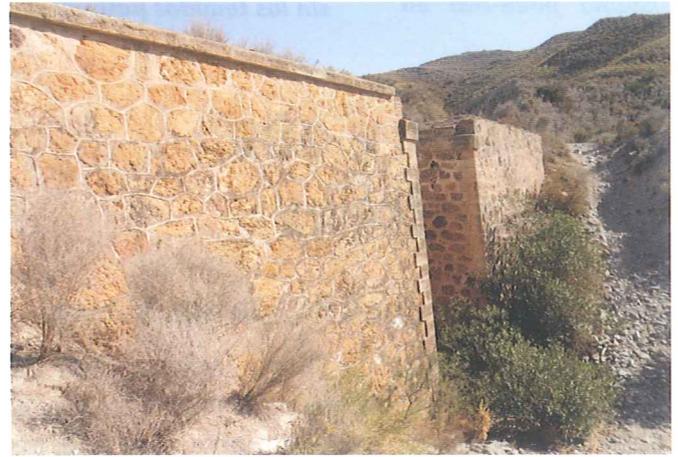
El material del primer embarcadero permaneció, desmontado, en las instalaciones de la Marina de la Torre hasta el cierre del ferrocarril.

Sólo nos resta agradecer la amable acogida que HOBBYTREN recibió por parte de D. Ángel Collado Fernández y D. José Ramón Muñoz, Alcalde y Concejal del Ayuntamiento de Bédar, durante nuestra visita a la localidad. No olvidamos a María Cristina Torres, del "Estanco" (un Corte Inglés diminuto), de Bédar, ni a Diego Torres, ex minero, dotado de una memoria prodigiosa, a J.A. Gómez Martínez, co-autor del libro "Trenes, Cables y Minas de Almería", a José Antonio del Cura, experto en el FC de Utrillas, y también a Juan Manero y a Mariano Rodríguez, por su aportación de fotografías.

Sin la ayuda de todos ellos, aparte del ímprobo trabajo del autor del texto, no hubiera sido posible a HOBBYTREN poder ofrecer a sus lectores tanto la primera como esta segunda parte con la que finalizamos el artículo sobre las "Minas y Ferrocarril de Bédar". ○



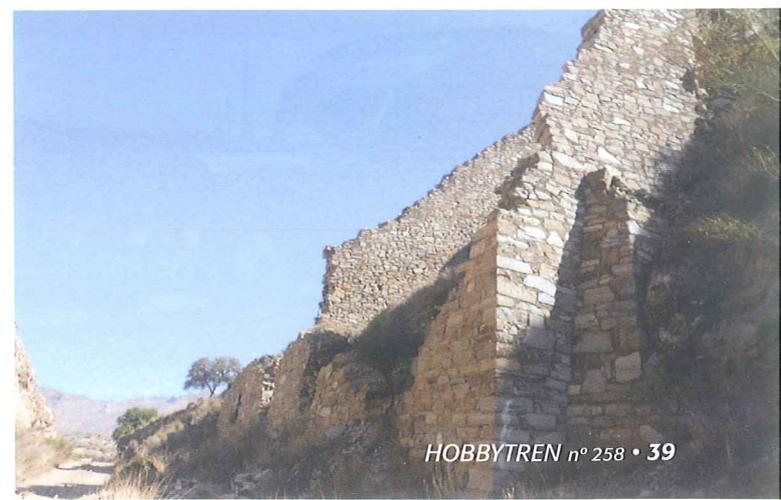
Restos casilla vía y obras, cerca de Bédar. Foto: Juan Antonio Soler.



Otra vista del puente de la ramal "Barrilla". Vea trabajo de mampostería. Foto: Juan Antonio Soler.



Una de las compuertas de carga de la "Trinchera Villalta". Foto: Juan Antonio Soler.



Restos Tolvas "Trinchera Villalta". Foto: Juan Antonio