

Minas de Bédar (II)

La explotación de las minas de hierro comenzó en el año 1.857 con la sociedad *Ramón Orozco y Compañía*

El mineral extraído se transportaba a lomos de mulas hasta la fundición de Garrucha

Juan Antonio Soler Jódar

Antes de empezar quiero comentar uno de los problemas con los que me encontré al estudiar el tema de las minas de Bédar. Una vez recopilados los nombres de minas que encontré en la bibliografía consultada comencé a preguntar por ellas esperando poder conocer su ubicación exacta. El resultado fue bastante desconcertante: nadie parecía conocer nombres como *Mulata* (que daba nombre a uno de los ramales del tren), *Cuatro Amigos*, *Santiago* o *San Marcial* y en

cambio eran bien conocidos los de Santa Catalina, Pobreza o Carabinera. Digo que es de extrañar porque, por ejemplo, la mina *Mulata* estaba muy cerca de la misma Bédar, y nadie recuerda ese nombre, mientras que la de Carabinera se encuentra a bastante distancia y se recuerda sin problemas. Al preguntar sobre el origen del ramal de La Mulata todas las personas consultadas aseguran sin discusión que se iniciaba en una mina que ellos llamaban y llaman *Pozo*



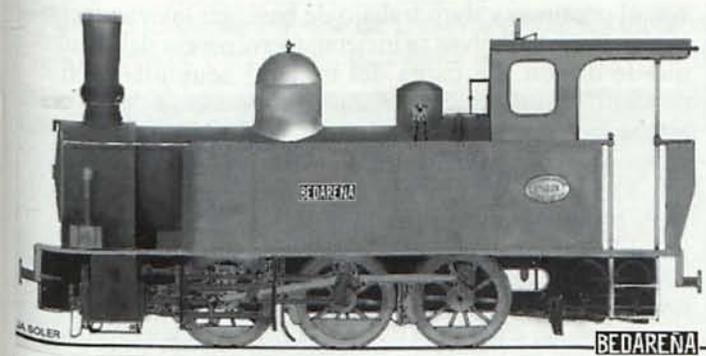
Oficina de Hierros de Garrucha en Las Cañicas.

Plaza, el mineral de la cual se llevaba en vagonetas hasta una tolva; desde esta tolva se iniciaba un viaje subterráneo hasta salir por la *Cueva Oscura* y ser depositado en otra tolva. Según la bibliografía, este ramal se iniciaba en terrenos de la mina *Mulata* y se alimentaba de dos cables aéreos subsidiarios procedentes de *Silencio* y de *Santiago*. Pues bien, resulta que nadie recuerda ninguna mina llamada *Santiago* ni la existencia de un cable que fuera a ella, mientras que *Silencio* sí que la recuerdan y también su cable aéreo (aunque no lo hayan visto en funcionamiento). Es muy posible que ese cable a la mina *Santiago* fuera anterior a los recuerdos de los ancianos de Bédar (ubicados en la *Unión Bedareña*, ya que el mayor nació en el 1.909) habiendo sido para entonces desmantelado.

También hubo problemas con la mina *San Marcial*, origen en la bibliografía consultada del ramal que alimentaba el cable aéreo de las viejas minas. En el lugar donde se supone que debía estar sólo se encuentran o recuerdan tres minas y pozos, a saber: el *pozo Esperanza*, el *pozo de las Palas* y *Borrasca*. Con otras minas tuve más suerte. Contrastando los datos que ofrecía la bibliografía consultada con la información que pude recopilar (sobre todo gracias a los ancianos que vieron de pequeños las viejas minas en funcionamiento) fue fácil identificar la mina de *Cuatro Amigos* como la conocida en Bédar como de *Majá la Cana*.



En la fotografía podemos ver a dos de los capataces de Las Cañaicas: Diego Castro, a la izquierda, y Juan Soler Barón; entre ellos está Felipe Meca, que trabajó como peón en las minas y que murió afectado de silicosis (cortesía de Juana Castro).



Locomotora 030T.

El origen: Los moriscos explotaban las minas. Desde muy antiguo se ha extraído mineral de la Sierra de Bédar. Se sabe que en el siglo XVI la población morisca de la zona trabajaba en las minas de Bédar, como nos recuerda Juan Grima en su libro "Almería y el Reino de Granada en los inicios de la modernidad". Pero no es hasta mediados del siglo XIX cuando se inicia una explotación a gran escala. La primera mina se abrió en el año 1.848 en el *Barranco del Gato* y se le dio el curioso nombre de *Allá veremos*. A

partir de entonces la actividad minera en la Sierra de Bédar experimentó un crecimiento continuado con la apertura de nuevas minas con nombres no menos curiosos como *Ello es preciso*, *Por bien de todos*, *Aprovechado* y *Medidas Extraordinarias*. El plomo extraído se machacaba y lavaba con agua que debía traerse de muy lejos, por lo cual la actividad no resultaba muy rentable.

La minería del hierro comenzó con la sociedad *Ramón Orozco y Compañía*, en el año 1857. Transportaban el mineral a lomos de mulas hasta la fundición de El Martinete (fundición San Ramón) de Garrucha. El alto coste de todo el proceso impidió que esta iniciativa continuara adelante. Después lo intentó la casa *Holway & Bros* de Londres (representada por el vicecónsul británico Clifton Pecket) con resultados parecidos al anterior intento.

Desde la apertura de la primera mina se han ido produciendo algunas variaciones en los diferentes trazados de vías y cables aéreos. Haremos ahora un pequeño recorrido por las diferentes compañías para ver cómo se han ido modificando:

Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de



Fotografía realizada en las mina de Majá la Cana hacia el año 1910; en ella vemos las instalaciones del cable que iba desde estas minas hasta Tres Amigos. Al fondo podemos ver la entrada a las minas y al ingeniero Francisco Nieto, vestido con sombrero y un chaleco. (Fotografía Hermanos Peris. Cortesía de Isabel Bolea Nieto).

Bédar. Tras el fracaso de la *Compañía de Águilas* en un intento de explotar los yacimientos de plomo, se decide comenzar los trabajos para la explotación del mineral de hierro. Para esto se creó una filial, la *Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de Bédar*, que instala un cable aéreo para transportar el mineral desde sus minas hasta el puerto de Garrucha. El cable se acabó de instalar en el año 1.888 y se puso en funcionamiento al año siguiente. Partía desde la *concesión San Manuel* y recogía el mineral de varias minas cercanas, de las cuales todavía quedan algunos restos de tolvas. También recibía el mineral procedente de un ramal de vía que corría paralelo al barranco de los Lobos procedente de una mina llamada *San Marcial*. Como ya he comentado anteriormente, las minas que actualmente se pueden encontrar en la zona donde debió encontrarse dicha mina de *San Marcial* son las conocidas como *Borrasca* y las del *Pozo Esperanza* y *Pozo de las Palas*. Este ramal recogía también el mineral del cable procedente de la mina *Carabinera* por medio de una tolva. Desde la estación de El Pinar partía un ramal de cable aéreo, diseñado por Carlos Bahlsen, hasta



Instalaciones del cable de Majá la Cana en Tres Amigos.

Algunos aspectos sobre el funcionamiento de las minas

Un trabajo duro y con muchos favoritismos

Juan Antonio Soler Jódar

El Hoyo Júpiter fue el que primero se explotó. Se construyó un muro para ir acumulando el mineral, que se transportaba por galerías bajo tierra hasta las Oficinas saliendo por el conocido como socavón de las Oficinas. Allí las vagonetas se transportan hasta San Manuel por el plano inclinado. Por este plano circulaban cuatro vagonetas, dos que bajaban cargadas y dos que subían vacías. En San Manuel las vagonetas se subían con un winche al depósito, donde se basculaban por los lados para ir acumulando mineral. Cuando llegaba algún barco, el material se echaba a la tolva por medio de palas desde donde se cargaba en el cable aéreo.

Los mineros, tras recibir las tareas correspondientes en las Oficinas, se pasaban por el almacén de carburo y se iban a sus respectivos destinos. Los martilleros usaban dos tipos de martillo: uno de fabricación alemana, que eran los más resistentes, y otro de fabricación francesa, más endeble, que no servía para ciertos terrenos. Uno de estos martillos de fabricación alemana se usaba en el socavón de Los Lobos y fue trasladado a las propiedades de la compañía en Las Norias para la construcción de una carretera.

El trabajo en algunas zonas, como por ejemplo la tarea consistente en bascular vagonetas en las tolvas de Vulcano, se puede calificar sin discusión de "castigo". No en vano estas tolvas eran el destino de los que tenían faltas y las altas temperaturas que allí se alcanzaban, combinadas con el continuo y duro trabajo de bascular las vagonetas, hacían que estas tolvas se hicieran merecedoras del nombre que le dieron. La carga del mineral acumulado en el depósito situado en San Manuel en las tolvas de las que estaba provista esta concesión (trabajo realizado con palas) tampoco es recordado precisamente con mucha alegría.

El trabajo era duro y del mismo no se tiene, en general, muy buen recuerdo. Las 500-600 pesetas al mes que ganaban los mineros no ayudaban, desde luego, a mejorar esta sensación de malestar. Por lo menos, cuentan ellos, no eran peores que el trabajo en las viejas minas; así cuentan historias sobre las "minas de antes, las primeras" en las que usaban látigos para hacer trabajar a los niños que llevaban capazos de mineral al hombro. Luego está el tema de los favoritismos. Los mineros afirman que los trabajadores que eran de Los Gallardos obtenían los mejores puestos, mientras que a los de Bédar, Serena y Los Pinos les tocaban los peores, aunque un minero de Serena me comentó: "-con los de Bédar todavía tenían miramientos, no en vano las minas estaban en Bédar, y aunque quisieran ponerle el nombre de Los Gallardos a las minas si querían construir o querían empezar una nueva explotación era el ayuntamiento de Bédar el que debía autorizarlo; pero con los de Serena y Los Pinos era otra cosa..."

Pobreza. Tenía una longitud de un poco más de 1,2 km. de largo y se inauguró en el año 1.909.

Chávarri, Lecoq & Compañía. Esta sociedad adquiere las minas antes explotadas por la *Holway & Bros* y para su explotación instala una vía férrea que se pone en funcionamiento en el año 1.897. Tras la muerte de Víctor Chávarri en el año 1.900 se crea la sociedad *Minas de Bédar Chávarri*.

El ferrocarril partía desde la estación de Tres Amigos en dirección a Garrucha. Esta vía férrea recibía el mineral desde dos ramales donde trabajaban dos pequeñas locomotoras 020T. Los nombres que recibían estos dos ramales (y las locomotoras 020T que trabajaban en ellas) eran los de *Mulata* y *Catalina*.

Respecto al ramal de *Mulata* ya he comentado antes que hay ciertos problemas en la identificación de dicha mina, ubicada según la bibliografía en la *Cueva Oscura*. Pero es por esta cueva donde, según se comenta en Bédar, se encontraba la salida de una vía que procedía de la tolva de la *Balsa Alta* (que a su vez recogía el mineral de la mina de *Pozo Plaza*) y que pasaba por debajo del cerro de la *Virgen* (no era un túnel propiamente dicho sino una serie de galerías). Es de destacar la presencia en este cerro de una roza a la que llaman la *roza del Indio*. Las vagonetas que salían por la *Cueva Oscura* se basculaban en otra tolva, la conocida como tolva de la *Cueva Oscura*, que conectaba con el túnel de *La Palmera*. Desde esta tolva se cargaba el mineral en unos vagones dentro del mencionado túnel que una pequeña locomotora 020T se encargaba de sacar y llevar a una tolva en forma de embudo situada en Los Tres Amigos. En la salida del túnel de *La Palmera* se recibía también el mineral que provenía de la mina *Silencio* por medio de un cable aéreo que se puso en funcionamiento en el 1.906. Cerca de la tolva en forma de embudo de Tres Amigos se encontraba el cargadero de otro cable procedente de la mina de *Majá*



El trabajo de entibación que se conserva en la mina de *Alerta*.

la *Cana* (perteneciente a la *Iron Mining Company Limited*). Hay que tener en cuenta que este ramal, tal y como está descrito, revela realmente el funcionamiento durante la *Unión Bedareña* y es posible que anteriormente hubiera habido diferencias.

El ramal de *Catalina* se inicia en la mina conocida como *Las Rozas de Santa Catalina*, muy cercana a *Serena*. Una 020T se encargaba de transportar el mineral en este ramal hasta la tolva-depósito de Tres Amigos. El ramal de *Catalina* atravesaba un túnel conocido como el del *Servalico*, en cuyas proximidades se encuentran los restos de una mina que se conoce como *Alerta* y que al parecer fue explotada posteriormente también por *Hierros de Garrucha*.

Los dos ramales se unían en una sola vía que al poco atravesaba el túnel del *Bolicho* rumbo hacia la *Trinchera Villalta*, una estación provista de una caseta para los empleados de vías y después por el puente de la *Barrilla* en dirección a Garrucha. Desde la tolva-depósito y la tolva en forma de embudo de Tres Amigos se encargaban de transportar los vagones cargados de mineral hacia Garrucha tres locomotoras 030T conocidas como *Garruchera*, *Mojaquera* y *Bedareense*.

Garrucha Iron Mining Company Limited. Tras



Interior de la mina de *Carabinera*, donde todavía se observan restos de los trabajos que se realizaron para achicar el agua.



Fotografía de mineros realizada en la era del cortijo Alambre. El alcalde, don Luis Fernández, con Jesús y Manuel Fernández llevaron dos garrafas de vino a los mineros para que bebieran y descansaran un rato.



Frasquito Castro, 1; Manuel Fernández, 2; Juan González Jódar, 3; Jesús (El de Eladía), 4; Ginés González Jódar, 5; Frasquito (El Serafín), 6; Juan (El de Tomasa), 7; Eugenio (El de la Clara), 8; Juan (El Bruno), 9; Don Luis, alcalde de Bédar, 10; Juan Rubio, 11; Antonio (El Serafín), 12; Antonio (El Cavila), 13; Jesús Fernández, 14; Domingo (El de Diego El Mariano), 15; Jesús (El de Juan El Barbero), 16; desconocido, 17; Manuel Fernández, 18; Diego (El Mariano), 19; Diego (El Garbancero), 20; Rodriguico Meco, 21; José Soler Barón, 22; Bernabé (El Sordo) 23; Cristóbal (El de La Retratista), 24; desconocido, 25; Paco Soler Castro, 26; desconocido, 27; Matías Meca, 28; Miguel Bolea (El Canario), 29; desconocido, 30; Juan Meco, 31.

en el año 1.901 comienzan la explotación de varias minas: *Cocho*, *El Borracho*, *Mi Bernardo* y la de *Cuatro Amigos*, conocida en la zona como la de *Majá la Cana*.

La mina se halla localizada en lo que se conoce como *El Curato de los Bolea* y en ella trabajaba el ingeniero bedarenses Francisco Nieto. Cerca de la tolva en forma de embudo de Tres Amigos, donde acababa el ramal de vía de la mina Mulata, se encontraba la estación de descarga del cable aéreo de unos dos kilómetros de longitud, instalado en el 1.901-1.902, que procedía de esta mina.

Unión Bedareña. En el año 1.916 se produce la fusión entre *Minas de Bédar Chávarri* y la *Sociedad de Explotación de Minas de Hierro de Bédar*. Al ser innecesario mantener dos sistemas de transporte paralelo se decide desmontar parte del cable y conectarlo desde El Pinar hasta la *Trinchera Villalta*, cerca de la salida del túnel del *Boliche* hacia Los Gallardos. En la *Trinchera Villalta* se encuentran todavía los restos de las tolvas y del cable. Las tolvas son enormes y de sólida construcción y han sido utilizadas como cantera de piedra para las construcciones de la zona. En la parte superior de esta *Trinchera Villalta* se encuentran también los restos de una caseta.

La crisis iniciada en los años 20 afectaría a toda la minería española del hierro, y Bédar no sería una excepción. Paralizada la actividad minera en espera de mejores tiempos, el ferrocarril no volvió a ser utilizado. Sin servicio desde el 1.923 el transporte por camión era ya capaz de sustituirlo.

Al final se paró toda actividad minera y las líneas quedaron abandonadas hasta después de la guerra civil, en el que fueron vendidas. Algunas locomotoras fueron usadas en la construcción del puerto de Garrucha y el resto de locomotoras y los vagones, en mal estado, se pusieron en venta.

Hierros de Garrucha-Minas de Bédar. En el año 1952 la asturiana *Sociedad Minero-Metalúrgica Duro Felguera, S. A.*, estudió la posibilidad de volver a explotar las minas de Bédar.

Con este fin se traslada a la zona el facultativo de minas Felipe Guillén Montoya, que contacta a su vez con

Ismael Fernández, en Vera, y con Ovidio Fernández, en Las Pastoras, que ya habían trabajado en las minas de Bédar; también se compra toda la documentación sobre las antiguas minas a Alfredo Dörn. Como los análisis de los yacimientos y de las muestras de mineral que se llevaron a cabo tuvieron resultados satisfactorios la empresa acaba anunciando que se reiniciará la actividad minera, lo cual fue recibido con gran alegría por parte de los habitantes de la zona, que veían cómo iba menguando la población por culpa de la emigración.

La empresa que se formó, filial de la *Duro Felguera, S. A.*, se llamó *Hierros de Garrucha, S. A.* y estaba bajo la

dirección de don Felipe Guillén. Contaba con tres administrativos: Pepe Flores Simón, Martín González Flores y Mario Guillén Valdivia; dos auxiliares administrativos: Juan Alarcón y Antonio Guillén Valdivia; cinco jefes de cuadrilla y un vigilante mayor: Bautista Díaz. Los ingenieros jefes se llamaban don Ricardo y don Arturo. (*"Desde 1.952 hasta 1.970: Minas de Bédar I" por Mario Guillén Valdivia, Segundo Ramírez Rodríguez y Emilio Ruiz Ruiz, La Cimbra, revista local de Los Gallardos n° 9*).



La Cueva Oscura por donde salía el mineral en dirección a la tolva del mismo nombre.

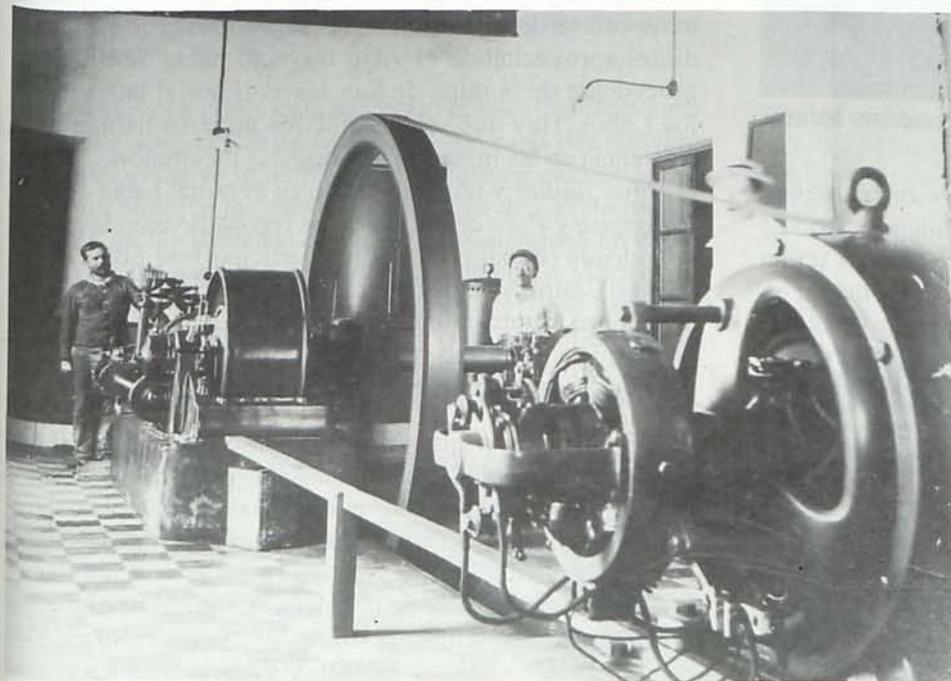
Se reabren las viejas minas. En general se explotaron las minas que antiguamente ya habían sido trabajadas durante la época anterior. También se aprovecharon parte de los viejos caminos y de la infraestructura de las anteriores minas, gracias sin duda a la información proporcionada por don Ovidio y don Alfredo. Así pues comenzaron los trabajos de reparación, instalación de líneas eléctricas y vías en el paraje conocido como *Las Cañaicas*. Se iniciaron los trabajos en el *Hoyo Júpiter* y sus pozos interiores, como eran el *pozo H* y el *pozo San Pío*, de donde sacaban el agua

Ginés González y Frasquito Moreno *El Dido*. Es de destacar la existencia de una galería de acceso al *Hoyo* desde el barranco de Serena. Es lo que se conoce como *túnel de la Higuera*, que parte de la conocida como *roza del Castillico*, usado por los mineros de Serena para dirigirse a sus respectivos puestos de trabajo.

Para el transporte del mineral procedente del *Hoyo* se reparó el plano inclinado que llevaría el mineral hasta San Manuel para almacenar el mineral en sus tolvas. Para el transporte del mineral se construyó en el año 1.954 un bicable aéreo que iba desde *San Manuel* (mismo punto de partida del cable durante las viejas minas) hasta Los Gallardos (con una longitud de 3,9 km.) en un lugar llamado *Las Canteras*, que se encontraba junto a la carretera nacional. Desde aquí el mineral era transportado a Garrucha en camiones.

El cable, en el año 1.956. El cable comienza a funcionar en el año 1.956. El encargado de su mantenimiento se

llamaba Juan Girona y es mítica su temeraria forma de trabajar. Sucedió en ocasiones que se rompía alguno de los alambres del cable por el calor y la fricción y por ese punto descarrilaban los vagones cayendo al fondo del barranco. En estas situaciones el mismo Juan Girona se subía a una vagoneta y, jugándose la vida, se acercaba al punto de la avería para cortar el alambre díscolo que hacía caer los



Una fotografía de época de la instalación motriz del cable aéreo en la mina Pobreza; según testigos, toda esta maquinaria fue desmantelada con unas grúas grandes que trajeron expresamente para ello. (Cortesía de Isabel Bolea Nieto).

(los diferentes pozos, dentro de las galerías de las minas, estaban bautizadas con diferentes nombres que facilitaban el reparto del trabajo). Además se trabajaron también las viejas explotaciones de los terrenos colindantes al *Hoyo*: *San Ignacio* y *Santa Cecilia* (que se explotaron a la vez hasta su agotamiento y posterior derrumbe). En estas minas de *Las Cañaicas* trabajaron como capataces los bedarenses



Canasta del viejo cable aéreo que se puede encontrar en Carabinera.

vagones. Como encargado de los cables que era también se encargaba del otro cable que se instaló después en la mina de *Las Angustias*.

En el puerto de Garrucha se utilizaba otro cable para cargar el material directamente en los barcos cuando éstos llegaban al puerto. El encargado de dirigir las operaciones de carga era Juan Antonio Jódar Cánovas, que se desplazaba a Garrucha cada vez que llegaba un barco para cargar el mineral que estaba almacenado en las tolvas. El cable pasaba por la playa norte de Garrucha y recorría el muelle, desde donde se cargaba el mineral directamente en los barcos.



Tolva de la mina del pozo Esperanza.

Las oficinas, tema de discordia. Las oficinas de las minas se instalaron inicialmente en Los Gallardos, pero fue tal el malestar que se generó en Bédar ante este hecho que se decidió construir unas nuevas oficinas en las *Cañaicas*, justo entre el *Hoyo Júpiter* y *San Manuel*. Además de las pertinentes oficinas, las instalaciones estaban dotadas de taller de reparaciones, una fragua para reparar los barrenos

rotos y hasta incluso se llegó a disponer de un botiquín. Los mineros que no tenían una tarea asignada de antemano se reunían en la explanada de *las Cañaicas*, ante las oficinas. Allí se distribuía el trabajo -"*tantos hombres a las tolvas de Vulcano, tantos a tal pozo...*"-.

Cerca de las oficinas de las *Cañaicas* se encontraba un edificio que se utilizaba como almacén de carburo. Por allí pasaban los mineros para recoger el carburo que iban a utilizar. Cercanas a este almacén se encontraban la oficina del guarda (una pequeña cueva abovedada que fue provista de un pequeño aseo) y las duchas de los mineros. Los explosivos se guardaban en una pequeña cueva cerca también de las *oficinas*, pero al quedarse pequeña tuvieron que construir un polvorín más grande, no muy lejos. Siempre había un guardia al cuidado de los explosivos. Entre el almacén de carburo y la oficina del guardia vivía un minero en una pequeña casa-cueva. Este guardia provenía de las minas de Río Tinto y tenía fama de estar siempre borracho.

Otras explotaciones. Cuando a principio de los años 60 empezó a decaer la productividad de las minas del *Hoyo* se inician otras explotaciones, las del *Pozo de las Palas* y el *Pozo Esperanza*. El transporte del mineral se hacía inicialmente con mulas, pero cuando la cantidad de mineral extraído empezó a superar la capacidad de este sistema de transporte se decidió instalar vías para el uso de locomotoras diésel aprovechando el viejo trayecto hacia *San Manuel* procedente de la mina de *San Marcial* por el barranco de los Lobos. Hay que señalar que los mineros hablan de la existencia en las minas de tres de estas locomotoras: dos en el *Hoyo Júpiter* y una trabajando en el ramal hacia el *Pozo Esperanza* y *Pozo de las Palas*. Se reconstruyeron las *tolvas de Vulcano* (trabajos en los que participó José Soler Barón y Pedro Castro) y un plano inclinado situado al lado. También se empezó a trabajar en la mina del *Socavón de los Lobos* para explotar el mismo yacimiento de hierro del *Hoyo Júpiter*, pero desde un nivel inferior en ascenso.

El *Pozo Esperanza* tenía un acceso inferior por el que accedía el personal que iba a trabajar, disponía de un ascensor para las vagonetas cargadas que, después de dar una contraseña, ascendían por el pozo gracias a unos motores situados en una caseta ubicada al lado del pozo. Las vagonetas se basculaban en la tolva de la que estaba provista esta mina y que en la actualidad se encuentra en buen estado de conservación. Desde la tolva del *Pozo Esperanza* se cargaba el mineral en unas vagonetas que eran transportadas por un ramal que se unía a otro proveniente del *Pozo de las Palas*. La vía que traía el mineral desde el *Pozo Esperanza* y el *Pozo de las Palas* cruzaba después un puente que llevaba el mineral hacia a las *tolvas de Vulcano*. El mineral de estas minas se iba acumulando en estas tolvas a la espera de la llegada de un barco de carga a Garrucha, momento en el que se vaciaban las tolvas en las vagonetas mediante unas compuertas. Si el mineral no debía ser almacenado se usaba un plano por el que podían pasar las vagonetas sin necesidad de ser basculadas en las *tolvas de Vulcano*.

Antes de llegar a *San Manuel* la vía pasaba por tres túneles, el último llamado de *San Manuel*. La vía transcurría por el borde del barranco describiendo varias curvas. En este trayecto se encuentra el almacén de *Vulcano*, que se destruyó en un incendio provocado. Comentan los mineros que en una de las curvas a veces descarrilaba algún vagón y arrastraba al resto de vagones hacia el barranco. La locomotora siempre fue capaz de volver a subir los vagones en unos accidentes que, según cuentan, eran de lo más espectacular. Tras atravesar el último túnel se llegaba a *San Manuel*, donde había una caseta para la locomotora, un depósito de mineral, una tolva y las instalaciones del cable que iba hacia Los Gallardos. En este punto coincidía con el ramal que venía desde las minas del *Hoyo Júpiter*, *San Ignacio* y *Santa Cecilia* por medio de un plano inclinado que bajaba desde las oficinas en las *Cañaticas*.

Alerta. Junto a las minas del *Pozo Esperanza* y *Pozo de las Palas* se iniciaron, tras una dificultosa puesta en marcha, los trabajos en la mina *Alerta*. Esta mina tuvo como capataz a Antonio Rodríguez *El Serafín*. Se cuenta que esta mina sufrió un aparatoso hundimiento que por poco deja atrapados a varios mineros dentro, entre ellos el entibador José Soler Barón y el martillero Juan Jódar Sánchez; el enorme cráter que quedó tuvo que ser rellenado con troncos y escoria para poder volver a ser explotada. El mineral de *Alerta* se cargaba en camiones para ser transportado a Garrucha.

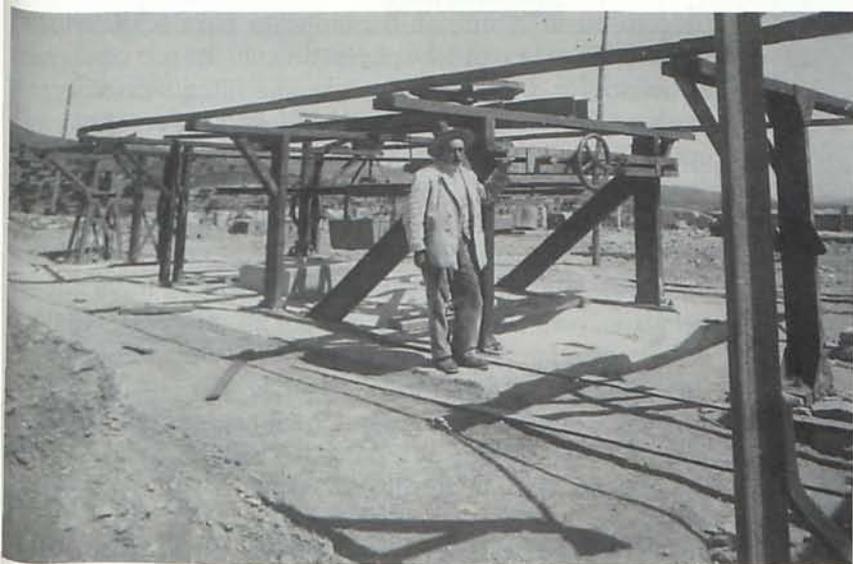
Ya más posteriormente se inician nuevas explotaciones: la de *Tres Amigos* y la de *La Cuadra*. En estas dos también se transportaba el mineral directamente en camiones. Se iniciaron también los trabajos en la mina de *Las Angustias* (situada en las Rellanas de Bédar), instalándose un cable aéreo que iba a parar a una tolva situada en La Mortera, al lado de la carretera a Lubrín. Desde esta tolva se cargaban los camiones que llevaban el mineral a Garrucha. El encargado de la construcción y mantenimiento de las carreteras era Juan Antonio Jódar Cánovas, que fue el encargado de la



Torre del transformador en el Hoyo Júpiter.

construcción, entre otras muchas, de la carretera Bédar-Lubrín al mando de un pelotón de trabajadores antes de entrar a trabajar en las minas. A pesar de no tener el título de ingeniero muchas veces actuaba como tal y no era raro que los mismos ingenieros le pidieran su opinión o le hicieran elaborar presupuestos antes de empezar a construir algún puente o carretera. Algunas de estas tareas especiales eran recompensadas con dos o tres mil pesetas, dependiendo de su importancia.

También se valoró la posibilidad de volver a explotar las minas de *Majá la Cana*, llegando a estudiarse la posibilidad de instalar un cable o un ferrocarril. Se llegó a habilitar una carretera de acceso a las minas (realizada por Juan Antonio Jódar) e incluso se llegó a extraer mineral. Según algunos testigos, abrieron una nueva boca de mina (distinta de la antiguamente explotada en ese lugar) e instalaron un compresor con el que estuvieron trabajando algunos mineros. De todas formas, aunque se iniciaran los trabajos, la explotación estuvo muy poco tiempo en funcionamiento. Se conoce que en ella realizó trabajos de entibación José Soler Barón y trabajaron mineros como Reyes Barón. Otra de las minas que intentaron volver a explotar fue la de *Carabinera*. Según relatan varias fuentes, tras su abandono



Instalaciones del cable de Majá la Cana en Tres Amigos.

La silicosis, algo más que un mal recuerdo

En la explotación de las minas de Bédar no hubo muchos accidentes mortales, lo cual resulta bastante sorprendente dado la cantidad de accidentes que se produjeron, pero la silicosis acabó con todos aquellos que estuvieron demasiado tiempo trabajando en las minas. Muchos murieron por culpa de esta enfermedad crónica y algunos todavía están sufriendo sus efectos. Y esto a pesar que se hacían revisiones médicas, se usaban protecciones personales y se tomaron otras medidas como prohibir que comieran en el trabajo (penado con multas, aunque se lo saltaban con mucha facilidad).

Es muy significativo y expresa a la perfección la opinión que se tiene al respecto lo que me comentó un viejo minero una vez que volvía de hacer una visita por las minas. Estaba descansando en su casa de Serena cuando me preguntó que de dónde venía, a lo que yo respondí: "Pues vengo de darme una vuelta por el Hoyo Júpiter". Al oír este nombre abrió mucho los ojos y respondió: "¿Vienes del hoyo Júpiter? Allí estuve trabajando diez años y suerte que pude escaparme. Tengo silicosis y no puedo andar ni un pequeño trecho sin ahogarme, pero si me hubiera quedado allí estaría bajo tierra como todos los demás. Suerte que pude escaparme, desde que me fui no he vuelto a poner los pies allí". Creo que sobran más comentarios. J.A.S.J.



El ingeniero de las minas de Majá la Cana, Francisco Nieto.



Esquema general de los ramales de Mulata y Catalina.

las galerías de esta mina acabaron siendo anegadas por el agua. Con el objetivo de volver a explotarlas instalaron una gran bomba y empezaron a achicar el agua al exterior. Inicialmente no se consiguió ningún resultado ya que el agua que sacaban fuera volvía a filtrarse hacia las minas porque sencillamente no la llevaban lo suficientemente lejos; una vez observaron este hecho y corrigieron el error consiguieron avances, pero había tal cantidad de agua que finalmente desistieron y abandonaron el proyecto.

La calicata de los Olivicos. También se pretendió explotar la *Calicata de los Olivicos*, situada en el barranco del Buitre. Se encargó a Juan Antonio Jódar la realización de un presupuesto de un carril que permitiera explotar esta mina. A pesar de que dicho estudio se llevó a cabo y se redactó un informe con presupuesto para realizarlo, el proyecto no se llevó a cabo por las dificultades que conllevaba el transporte. Las últimas minas que intentaron volver a explotar fueron la del *Socavón del Balsón*, en el camino entre Serena y los Pinos, y la *roza de los Rincones de los Pinos (o del Atajo)*, situada en la cortijada de Los Pinos. Para la explotación de esta última mina se planeó la construcción de un plano inclinado que llevara el mineral hacia una tolva, llegando a construirse una pequeña tolva y parte del plano, pero el proyecto acabó por abandonarse. No llegó a trabajarse tampoco en el *socavón del Balsón* porque se precisaba construir un puente que pasaba por un terreno privado. Como no consiguieron finalmente el permiso para construir tuvieron que abandonar los trabajos, y esto a pesar de que ya habían empezado a construir el puente.

El cierre definitivo. En junio de 1962 muere Felipe Guillén, siendo sustituido por el ingeniero José María Ma-

gariño. A partir de entonces dejaron de abrirse nuevos yacimientos y las minas empezaron a decaer hasta que cesó toda actividad el 6 de agosto del año 1.970. Así acaba la última de las minas de la Sierra de Bédar. La población volvió a los aproximadamente 600 habitantes con los que

contaba en el siglo XVIII. La emigración se dirigió hacia otros lugares de España (en especial a Cataluña), Alemania, Suiza y Francia. Los que se quedaron se refugiaron en la agricultura, la actividad tradicional en Bédar, que pasó a ser la actividad más importante a partir de los años cincuenta.

BIBLIOGRAFÍA:

-Axarquía, revista del Levante Almeriense. Año III, N.º 3, verano 1998. Artículo: Karl Bahlsen y los cables mineros, de Antonio Alonso Arza.

-"Trenes, Cables y Minas de Almería" José Antonio Gómez Martínez y José Vicente Coves Navarro. Instituto de estudios almerienses 2000.

- Impacto minero y Movimientos de la Población en Bédar y Los Gallardos entre los Siglo XVIII y XX. Francisco Miguel Guerrero Montero. Instituto de Estudios Almerienses, julio de 2000.

-"La minería del Levante Almeriense". Sánchez Picón, A. Ed. Caja Almería. Almería 1983.

-Almería y el Reino de Granada en los Inicios de la Modernidad s.XV-XVI, Juan Grima Cervantes. Arráez editores, 1993.

-1.952 hasta 1.970: Minas de Bédar (I). La Cimbra, revista local de Los Gallardos nº 9. Por Mario Guillén Valdivia, Segundo Ramírez Rodríguez y Emilio Ruiz Ruiz.

Bédar, Mojácar y Los Gallardos son los municipios de la comarca que menos alumnos por cada mil habitantes tienen en la Universidad de Almería

Según datos ofrecidos por la Unidad de Coordinación de Datos y Estadística de la Universidad de Almería, los municipios de Bédar y Los Gallardos se encuentran entre los tres últimos lugares en número de alumnos de este centro. Solamente quince jóvenes de Los Gallardos han iniciado sus estudios este curso en la Universidad de Almería, mientras que de Bédar solamente lo han hecho tres.

Universitarios del Levante Almeriense en la Universidad de Almería

Puesto que ocupa	Municipio de procedencia	Núm. de Universitarios	Habitantes 1-1-2003	Relación Universitarios/1.000 hab.
1º	Sorbas	46	2.749	1,67
2º	Antas	47	3.026	1,55
3º	Carboneras	91	6.996	1,30
4º	Lubrín	20	1.636	1,22
5º	Garrucha	72	6.123	1,17
6º	Huércal-Overa	173	15.059	1,14
7º	Vera	91	8.717	1,04
8º	Cuevas del Almanzora	97	10.695	0,91
9º	Turre	20	2.547	0,78
10º	Los Gallardos	15	2.252	0,66
11º	Mojácar	36	5.959	0,60
12º	Bédar	3	668	0,45