

MEATZARITZA ETA BESTE BALIABIDE GEOLOGIKO BATZUK MINERÍA Y OTROS RECURSOS GEOLÓGICOS

ORCONERAKO KARGATEGIA CARGADERO DE ORCONERA



(Santi Yaniz)

Bizkaia
Barakaldo
Lutxana

Antonio Hernández Almaraz

Bilboko itsasadarrean kargategi ugari egon ziren, hasi Olabeagatik eta Portugaletera bitarte guztian. Kargategiok meatzaritza-lanek eta garraio-sistemek osatutako ekoizpen-katearen amaiera ziren, eta burdin minerala Europako siderurgietara esportatzeko ontziratzen zuten.

Kargategi haietatik, aztergai dugun Cía Orconera enpresarena eta Sociedad Franco-Belga etxearena baino ez dira gelditzen. Bigarren hori aurrenekotik metro batzuetara dago ibaian behera, baina ez dago ezagutzeko moduan, nahiko desgoki berreraiki baitzuten.

Europako siderurgia-etxe handiek filial ugari ipini zituzten Bizkaian 1871 eta 1876 bitartean, eta Orconera Iron Ore izan zen horietan garrantzitsuena. Filialon xedea burdina-oxidoren homidura erregularra lortzea zen, betiere altzairu lehiakorrak fabrikatzeko moduko prezioetan. Hortaz, meatze-ustiaketa intentsiboari ekin zioten, horretarako azpiegitura sortu ondoren. Azpiegitura horiekin, Bizkaiko ekoizpen-hedapen handiaren protagonista bihurtu ziren.

Konpainia hau Europako Dowlais Iron Company, The Consett Iron Co. Ltd. eta Krupp siderurgia-sozietateek eta Bizkaiko Ibarra Hermanos y Cía enpresak

Los cargaderos que poblaron la ría de Bilbao desde Olabeaga hasta Portugalete suponían el punto final de una cadena productiva integrada tanto por los medios de laboreo como por el sistema de transporte, y su función era embarcar el mineral de hierro para su exportación a las siderurgias europeas.

De todos aquellos cargaderos, en la actualidad sólo quedan el de la Cía. Orconera, objeto de este estudio, y el de la Sociedad Franco-Belga, situado a unos metros aguas abajo del anterior; pero que tras una reconstrucción desafortunada está muy modificado.

La Orconera Iron Ore fue la más importante de las empresas mineras filiales creadas entre 1871 y 1876 por las grandes compañías siderúrgicas europeas que se establecieron en Bizkaia. Su fin era conseguir un abastecimiento regular de óxidos de hierro a unos precios que les permitieran fabricar aceros competitivos; para ello procederán a la explotación intensiva de las minas, tras crear una infraestructura que las convertirá en protagonistas de la gran expansión productiva de Bizkaia.

La compañía fue creada en 1873 en Londres por las sociedades siderúrgicas europeas Dowlais Iron Company, The Consett Iron Co. Ltd, Krupp y la empresa

(Juan M^a Ibarra, Gabriel M^a Ibarra eta Cosme Zubiriak osatuta) sortu zuten, Londresen, 1873an. Bizkaiko enpresa horrek Triano-Matamoroseko meategi handiena eta aberatsena zeukan, eta bere ustiapena errentamendu-erregimenean laga zuten, konpainiaren % 25eko partaidetzaren truke (MONTERO, 1990, 109). Helburua meategia ustiatzea zen, ondoren minerala bazkideei kupotan eta merkatuan baino salneurri txikiagoetan saltzeko. Orconera etxeak Bizkaian erauzitako mineralaren % 20 ateratzen zuten, eta inguru horretako ekoizpen- eta produktibitate-indize handienak eduki zituen (HERNÁNDEZ, 2002, 10).

Orconera enpresak bost kargategi zeuzkan, eta azkenekoa 1877ko abenduaren 11n ireki zuten. Era berean, Matamorosko meatzeak eta Lutxanako nasak (Barakaldo) lotzen zituen trenbidea ere bazuten. Meategiaren kontzesioa, 464 metrokoa, 1875ean eskuratu zuten, Errotabarria etxearen eta Lutxanako Dorrearen artean. Kontzesioaren helburua bertan kargategiak ipintzea zen, bai eta Ibarra Hermanos enpresaren Nuestra Señora del Carmen fabrikarako trenbide-adar bat sortzea ere (HERNÁNDEZ, 2002, 66).

Kargategiak diseinatzeaz, antza denez, William Gill arduratu zen. Berez, kai-muturrak ziren, hormigoizko nasa norabide perpendikularrean luzatzen zutenak; ardatzen artean 95,40 metroko tartea zuten, zirga-bidearen gainetik 6 metroko garaieran zeuden, eta ondoren itsasadarraren ibilguan sartzen ziren. Kreosotaz tratatutako egurrezko zutikoetan hartzen zuten oinarri; zutikook oso sakon iltzatuta zeuden, bai lurrian, bai itsasadarraren hondotan. Halaber; besoekin txarrantxatuta zeuden bertikalean eta horizontalean, bai eta sortatan lotuta ere, metalezko buloien eta kartelen bitartez (VILLAR, 1994, 109).

Zurezko bi plataforma zituzten. Lehenengoa itsasadarraren mailaren gainetik 2,40 edo 5 metrora zegoen (itsasaldiaren arabera), eta langileak porturatzeke erabiltzen zuten. Bigarrena 8,60 eta 11,20 metrora zegoen. Gainean bi errail-multzo zituen maldan, eta horietatik bagoiak ertzeraiz-

vizkaína Ibarra Hermanos y Cía. (integrada por Juan M.^a Ibarra, Gabriel M.^a Ibarra y Cosme Zubiría), poseedora del mayor y más rico coto minero de Triano-Matamoros, que fue cedido para su explotación en régimen de arrendamiento contra una participación del 25% de la Compañía (MONTERO, 1990, 109). Su objetivo era explotar el coto para vender el mineral a los socios en forma de cupos y a precios inferiores a los del mercado. La Orconera, con el 20% del mineral extraído en Bizkaia, fue la empresa de la cuenca que contó con los mayores índices de producción y productividad (HERNÁNDEZ, 2002, 10).

El cargadero de la Orconera es el último de un grupo de cinco que la compañía inauguró el 11 de diciembre de 1877 junto con un ferrocarril minero que conectaba sus minas de Matamoros con los muelles de Lutxana en Barakaldo. Su concesión de 464 m entre la casa Errotabarria y la Torre de Lutxana le había sido otorgada en 1875 para que instalase en ella sus cargaderos, junto con un ramal de ferrocarril a la fábrica Nuestra Señora del Carmen, propiedad de Ibarra Hermanos (HERNÁNDEZ, 2002, 66).

Estos cargaderos, cuyo diseño se atribuye a William Gill, venían a ser espigones que prolongaban el muelle de hormigón en sentido perpendicular al mismo; guardaban una distancia entre ejes de 95,40 m y volaban a unos 6 m de altura sobre el camino de sirga para adentrarse en el cauce de la ría. Estaban sustentados por pies derechos de madera creosotada profundamente clavados, tanto en tierra como en el fondo de la ría, y arriostrados vertical y horizontalmente con jabalcones y aspás, unidos en haces con pernos y cartelas metálicas (VILLAR, 1994, 109).

Tenían dos plataformas de madera. La primera se situaba a 2,40 o 5 m sobre el nivel de la ría, según la marea, y estaba destinada al atraque y servicio de los empleados. La segunda se encontraba a 8,60 y 11,20 m de altura y soportaba dos grupos de raíles en pendiente por los que



Orconeralron Oreren karga-tokiak 1883an (Euskal Herriko Meatzaritza Museoaren Artxiboa)

Los cargaderos de la Orconera Iron Ore en 1883. (Archivo Museo de la Minería del País Vasco)

no iristen ziren. Orduan, azpian ainguratutako itsasontzira botatzen zuten minerala. Kargategi bakoitzak 1.600 tonako edukiera zuen; hau da, guztira 8.000 tona egunean, itsasadar osoko bolumen handiena.

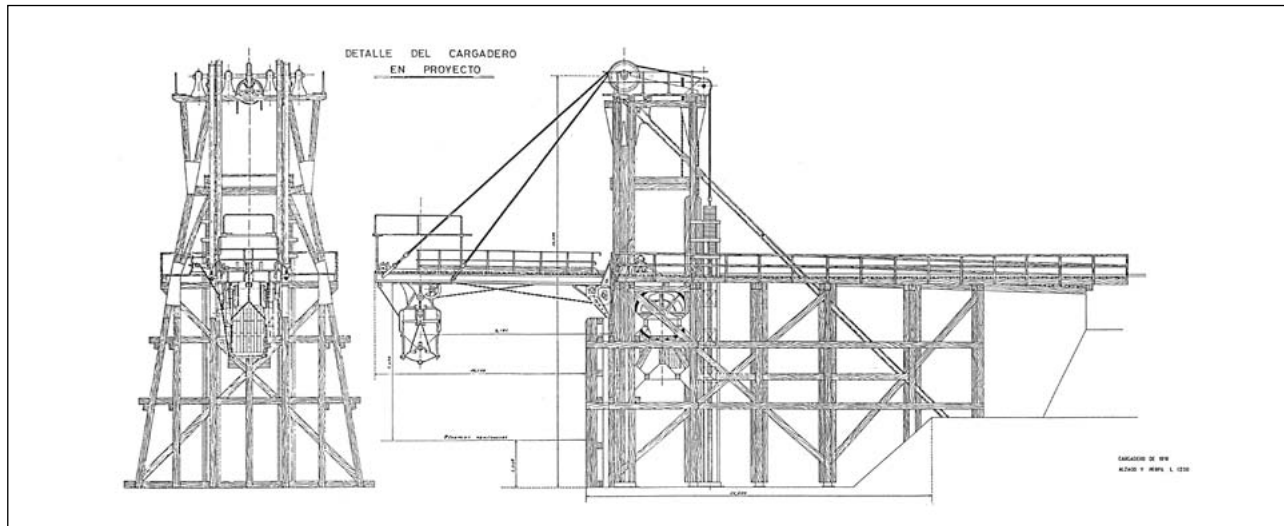
Kargategiak itsasontzi berrien tona-kopuru handiagora egokitzeko asmoz (1.000 tonatik 2.000 tonara igaro ziren), goiko plataforma handitu zuten 1884an, egurrezko gaztelutxo bat eginez; bertan, atal mugikor bati eusten zioten polea-mekanismoak zeuden, eta, atal horren amaieran, isurbide edo kanal bat zegoen. Berau, era berean, tobera bati atxikita zegoen eta hodi teleskopiko bat zuen luzagarri moduan, azpian ainguratutako itsasontziaren sotoan utzitako mineralaren karga-mailara egokitzeko (ORMAECHEA, 1987, 40).

Portuko eta itsasadarreko obrak bukatu ondoren, 8.000 tona arteko itsasontziak sartzen hasi ziren. Ondorioz, enpresak instalazioak berregituratzea aztertu zuen. Berregituraketa 1918an egin zuten, eta bigarren eta hirugarren kargategien tokian aurrekoen antzeko beste bat egin zuten (bigarren kargategi izena ipini zioten). Eraberritze horri esker, kargategien arteko tartea handitu zuten, eta, hala, itsasontzi berrien luzerara egokitu ziren. Hortaz, lanen ostean lau kargategi bakarrik utzi zituzten. Nolanahi ere, hiru bakarrik erabiltzen zituzten minerala kargatzeko, lehendabizikoa materialetarako baliatzen baitzuten.

se desplazaban los vagones hasta el borde, desde donde volcaban el mineral en el barco fondeado debajo. La capacidad de carga de cada cargadero era de 1.600 t, lo que equivalía a un total de 8.000 t diarias, el mayor volumen de toda la ría.

En 1884, con el objeto de adaptar los cargaderos al tonelaje de los nuevos buques, que habían pasado de 1.000 a 2.000 t, se va a ampliar la plataforma superior mediante un castillete de madera; en él se situarán los mecanismos de poleas que sostenían una parte móvil que desembocaba en un canal-vertedera. Éste iba adosado a una tolva y se prolongaba por un tubo telescópico que permitía adaptarse al nivel de carga del mineral, que se iba depositando en la bodega del barco fondeado debajo (ORMAECHEA, 1987,40).

Con la finalización de las obras del puerto y de la ría comenzaron a entrar en ésta barcos de incluso 8.000 t, lo que acabará obligando a la compañía a plantearse una reestructuración de sus instalaciones, operación que afrontará en 1918. La reforma consistirá en la sustitución de los cargaderos n.ºs 2 y 3 por otro similar a los anteriores, que pasará a denominarse n.º 2; esto se hará con el fin de aumentar la distancia que había entre ellos y adaptarlos a la eslora de los nuevos buques. El resultado es que el número de cargaderos se reducirá a cuatro, si bien al utilizarse el n.º 1 exclusivamente para la descarga de materiales serán únicamente tres los utilizados para cargar mineral.



Orconerako kargategia plano. 1918ko berrikuntza proiektua. (Bilboko Portuaren Agintaritzaren Artxiboa)

Plano del cargadero de Orconera. Proyecto de reforma de 1918. (Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao)

Kargategiak itsasontzien zabalera berrira egokitzeko asmoz, frontea atzeratu, plataformaren atal mugikorra handitu, eta isurbidearen inbutua ere handitu zuten, 7,92 metroaraino. Ondorioz, kargategi bakoitzaren karga-gaitasuna eguneko 1.000 tonara handitu zuten; hau da, guztira 3.000 tona, nahikoa konpainiaren beharrianetarako. Lanak 1920ko abuztuaren 2ko Errege Aginduaren bidez onartu zituzten, Bilboko Portuko Agintaritzaren artxibategietan jasota dagoenaren arabera.

Para adaptar los cargaderos a la nueva manga de los barcos se retrasará el frente, se aumentará la parte móvil de la plataforma y se ampliará el embudo de la vertedera, dándole un alcance de 7,92 m. El resultado final será que la capacidad de carga de cada uno aumentará a 1.000 t diarias, equivalentes a un total de 3.000 t, algo suficiente para las necesidades de la compañía. Las obras quedaron terminadas y aprobadas por Real Orden el 2 de agosto de 1920, según consta en los archivos de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Itsasontzien tona-kopurua handitzean, kargategiek hainbat egun behar izaten zituzten zamaketa-lanetarako; ondorioz, karga-txandak finkatu behar izan zituzten, eta horrek zailtasunak eragiten zituen itsas zirkulazioan. Zailtasunok konpontzeko asmoz, Cía Orconera enpresak kargategien errendimendua handitzea erabaki zuen 1930ean. Xede horrekin, lehengo hirugarren kargategiaren tokian berri bat eraiki zuten, zinta-sistema eta guzti. Sistema horrek orduko 1.250 tonako ahalmena zuen; hau da, egun batean 5.000 tonako itsasontziak kargatzeko beste.

Kargategi berriak metalezko egitura zeukan eta, bertan, bagoien orde z uhal garraiatzaileak ezarri zituzten. Lehengo zubi metaliko baten gainean igarotzen zen. Nitxo-gordailu batetik, kargategietara doazen bideak zeuden tokitik, bigarren zinta batera garraiatzen zuen, eta bigarren horrek, berriz, plataformaraino eramaten zuen, ibilbide-amaieran baskula automatiko batetik igaro ondoren.

Kargategi berriaren plataformak lehengoaren hormigoizko oinarria erabili zuen; horrez gain, metalezko dorre bat ere bazeukan, eta bigarren zinta bertaraino iristen zen. Muturrean teleskopiodun ezpeleta zuen, poleen bidez mugitzen zena; era berean, beste uhal garraiatzaile bati eragiten zion, karga itsasontzian uzteko. Kargategitik plataformaraino 9,80 metroko altuera zegoen eta dorrearen muturreraino, berriz, 16,15 metrokoa (BARREIRO, 1931, 10-11).

Horixe izan zen Cía Orconera enpresak eraiki zuen azken kargategia. Enpresak ustiatuegikin jarraitu zuen, baina, 1951n, Bizkaiko Labe Garaien eskuetara igaro zen. Urte horretan bertan, Portuko Obra Batzordeak eskatuta (egungo Bilboko Portuko Agintaritzan), konpainiak azkenekoz konpondu zituen kargategiak.

Con el aumento del tonelaje de los buques los cargaderos debían invertir varios días en la carga de cada uno, lo que obligaba a establecer turnos de carga que provocaban dificultades en el tráfico marítimo. Para solventar estas dificultades, en 1930 la Cía. Orconera decide ampliar el rendimiento de los cargaderos mediante una última modificación, consistente en la construcción de un nuevo cargadero en el emplazamiento del antiguo n.º 3, al que se dotará con un sistema de cinta con capacidad de unas 1.250 t por hora, suficiente para cargar buques de 5.000 t en un día.

Este nuevo cargadero será de estructura metálica y en él los vagones se sustituirán por dos cintas transportadoras. La primera, que iba sobre un puente metálico, transportaba el mineral desde un depósito de nichos, situado en el emplazamiento de las vías que van a los cargaderos, hasta una segunda cinta, que a su vez lo llevaba hasta la plataforma tras haber pasado por una báscula automática al final del recorrido.

La plataforma del nuevo cargadero utilizará la base de hormigón del antiguo y contará con una torre metálica hasta la que llegaba la segunda cinta. En su extremo tenía una botavara con telescopio que se movía por poleas, a la vez que accionaba una nueva cinta transportadora por la que se depositaba la carga en el barco. La altura del cargadero hasta la plataforma era de 9,80 m y hasta el extremo de la torre de 16,15 m (BARREIRO, 1931, 10-11).

Éste fue el último de los cargaderos construidos por la Cía. Orconera, que siguió con sus explotaciones, aunque en 1951 pasará a ser propiedad de Altos Hornos de Vizcaya (AHV). En ese mismo año, a instancias de la Junta de Obras del Puerto (actual Autoridad Portuaria de Bilbao), la compañía hace una última reparación de los cargaderos.



Kargategia gaueko ikuspegia. (Santi Yaniz)
Vista nocturna del cargadero. (Santi Yaniz)



Txarrantxa bertikalen eta horizontalen xehetasuna. (Santi Yaniz)

Detalle de arriostros verticales y horizontales. (Santi Yaniz)

Bizkaiko Labe Garaiek Agruminsa sortu zuten (Agrupación Minera, SA) 1968an. Enpresa berriak Cía Orconera Iron Ore etxearen meatze-ondarea beretu zuen. Gerora, Alquife Mines & Railwail Co. Ltd. (Granada), Cía Minera de Dícido (Cantabria) enpresena, eta, azkenik, 1971n Sociedad Franco-Belga de Minas de Somorrostro etxearena ere bai (GARCÍA TONDA, 2002, 80). Agruminsak Lutxanako kargategi bat eraitsi zuen 1973an, erabat hondatuta zegoela-eta.

Bizkaiko Labe Garaiak Estatuaren eskura igaro ziren 1974an (Espainiako Industria Erakundearen eskuetara, hain justu), industria-krisialdia zela eta. Bosgarren kargategia (1918tik aurrera laugarrena izatera igaro zena), CEPSAren Plastificantes de Lutxana fabrikari laga zioten. Fabrika horrek produktu kimiko likidoak kargatzeko eta deskargatzeko euskarri gisa erabili zuen, punpak eta mahukak erabiltita, harik eta 2007an ateak itxi zituen arte. Horri esker, plataforma mugikorra galduta badauka ere, atal finkoa eta poleak oso ondo kontserbatuta daude.

Barakaldoko Udalak, 2007ko urtarrilean Hiria Antolatzeko Plan Orokorren berrikuspena onartu ondoren, lurron erabilera aldatu zuen, herriguneetan kimika-fabrikak debekatzen dituen 2005eko Europako Batasunaren zuzentaraua baliatuta. Horren ondoren, bizitegi-lur bihurtu zituzten. Horrenbestez, 2008ko maiatzetik aurrera Lutxanako kimika-enpresak eraisteari ekin zioten; horien artean, Plastificantes de Lutxana lantegia, 2004ko abenduan fabrika desegiteko lizentzia eskuratu zuena. Gaur egun, Orconerako kargategi zaharrak baino ez du jarraitzen zutik, hainbatetan su hartu badu ere.

BIBLIOGRAFIA

BARREIRO, L., 1931, 9-12 • ECHEVARRÍA, I.; GRIJELMO, F., 1900 • GARCÍA TONDA, F., 2002, 80-83 • GONZÁLEZ URRUELA, E., 2001 • HERNÁNDEZ ALMARAZ, A., 2002 • MONTERO, M., 1990 • OBISPO, Á.; ÚBEDA, C., 1987 • ORMAECHEA HERNÁIZ, Á. M., 1987 • PÉREZ GOIKOETXEA, E., 2003 • VILLAR, J. E., 1994b.

En 1968 AHV crea Agruminsa (Agrupación Minera, S.A.), que se anexionará el patrimonio minero de la Cía. Orconera Iron Ore y posteriormente los de la Alquife Mines & Railwail Co. Ltd. (Granada), la Cía. Minera de Dícido (Cantabria) y en 1971 el de la Sociedad Franco-Belga de Minas de Somorrostro (GARCÍA TONDA, 2002, 80). En 1973 Agruminsa derribará uno de los cargaderos de Lutxana, dado su estado de ruina.

En 1974, debido a la crisis industrial, AHV pasará a ser propiedad del Estado (Instituto Nacional de Industria). El cargadero n.º 5 (que a partir de 1918 había pasado a ser el n.º 4) será cedido a la factoría de Plastificantes de Lutxana, de CEPESA, que hasta su cierre en 2007 lo empleará como soporte para la carga-descarga de productos químicos líquidos mediante bombas y mangueras. Esto permitirá que, aun habiendo perdido la plataforma móvil, se mantenga en perfecto estado de conservación su parte fija, incluidas las poleas.

Sin embargo, el Ayuntamiento de Barakaldo, tras la aprobación en enero de 2007 de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), procederá a cambiar el uso de estos terrenos, que pasarán a ser residenciales, aprovechando la entrada en vigor de una directiva de la Unión Europea de 2005 que prohíbe la presencia de plantas químicas en los cascos urbanos. Conseguirá así que a partir de mayo de 2008 se vaya procediendo a la demolición de las empresas químicas de Lutxana, entre las que se encuentra Plastificantes de Lutxana, que ya en diciembre de 2004 había obtenido licencia para dismantelar su planta. De esta forma sólo queda en pie el viejo cargadero de la Orconera, que ya ha sufrido varios incendios.

BIBLIOGRAFÍA

BARREIRO, L., 1931, 9-12 • ECHEVARRÍA, I.; GRIJELMO, F., 1900 • GARCÍA TONDA, F., 2002, 80-83 • GONZÁLEZ URRUELA, E., 2001 • HERNÁNDEZ ALMARAZ, A., 2002 • MONTERO, M., 1990 • OBISPO, Á.; ÚBEDA, C., 1987 • ORMAECHEA HERNÁIZ, Á. M., 1987 • PÉREZ GOIKOETXEA, E., 2003 • VILLAR, J. E., 1994b.