



El cargadero nº 5 de la Orconera en 2017. En él se pueden apreciar los efectos de los incendios (Colección Mikel Martínez Vitores)



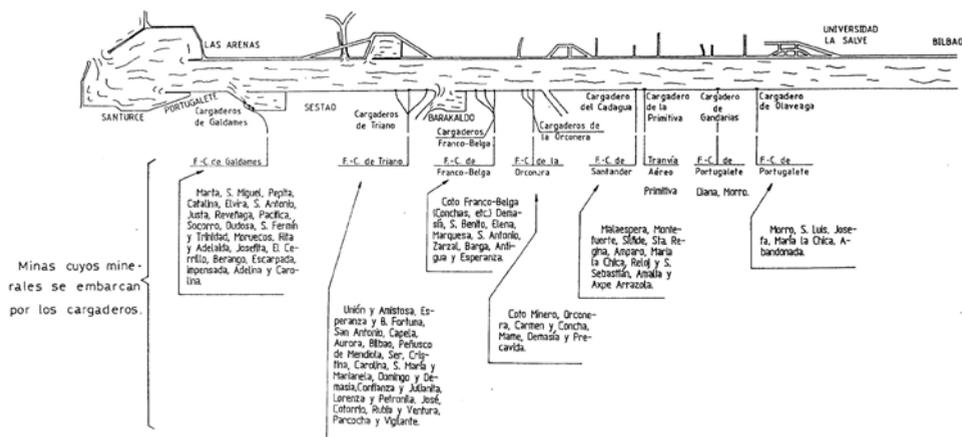
El cargadero de La Orconera Iron Ore

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 terrestre. Su función era embarcar el mineral de hierro para su exportación a las siderurgias europeas.

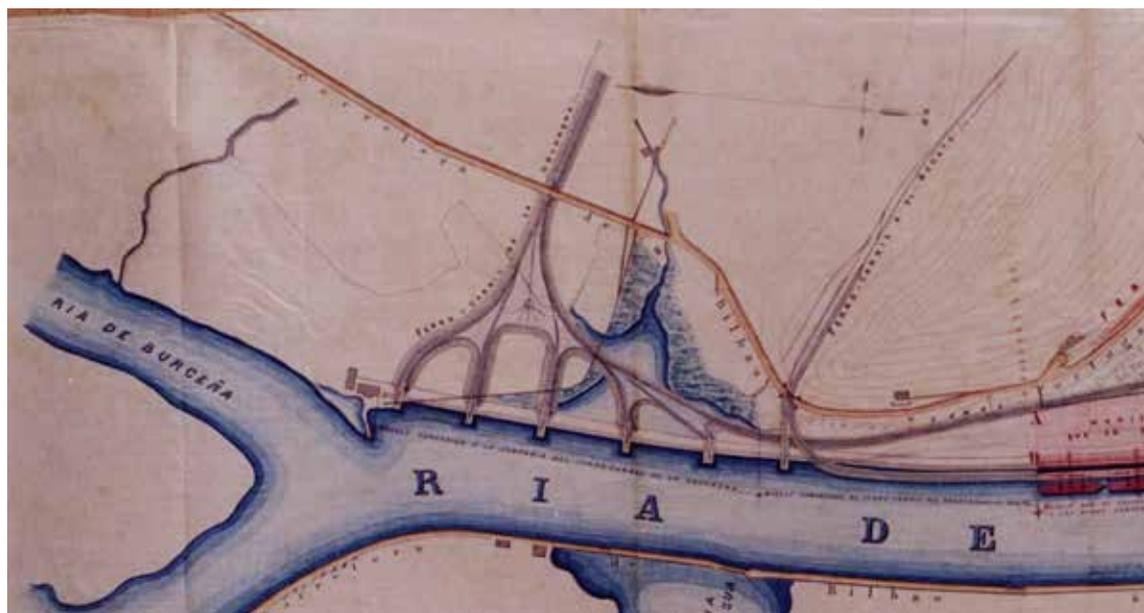
Básicamente eran plataformas de madera creosotada, hincadas en el fondo de la ría, que tenían en su extremo un castillete

los vagones deslizaban el mineral en la bodega de los buques.

La ría del Nervión quedó marcada por la presencia de estos cargaderos que se concentraron en la concesión realizada entre el muelle de Olabeaga y la playa de Sestao, actual dársena de "La Benedicta". Así, a finales del S. XIX, nueve compañías poseían veintitrés cargaderos con una capacidad de carga de casi 30.000 t diarias de mineral; si tenemos en cuenta que el 90%



Plano esquemático de la ría y puerto de Bilbao con la ubicación de los cargaderos de mineral, por Luis Barreiro (1926)



Los cargaderos que poblaron la ría 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 terrestre



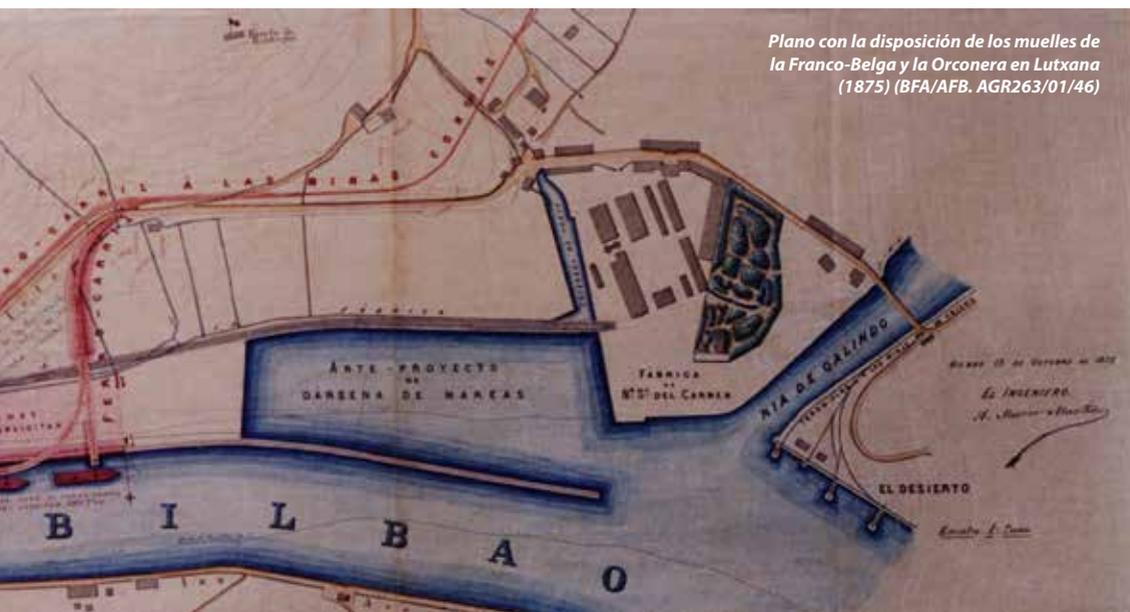
exportación, ello nos puede dar una idea de la ingente cantidad de mineral que se llegó a embarcar a través de estos artefactos (Hernández, 2002: 2)

De todos estos cargaderos, en la actualidad solo quedan el de la 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 les convertirá

en protagonistas de la gran expansión productiva de Bizkaia.

Antes de la creación de la compañía, la empresa vizcaína Ibarra Hermanos empezó a construir el ferrocarril diseñado por Pablo Alzola en 1871 (Ormaechea, 2012: 9). Con el objeto de conseguir el financiamiento necesario para continuar con el proyecto, en 1873 se creó en Londres la compañía Orconera Iron Ore con la participación de las sociedades siderúrgicas europeas Dowlais Iron Company, The Consett Iron Co. Ltd, Krupp y la propia empresa Ibarra Hermanos (integrada por Juan M^a Ibarra, Gabriel Ibarra y Cosme Zubiria), poseedora del mayor y más rico coto minero de Triano-Matamoros, que cedieron para su explotación en régimen de arrendamiento y participando en el 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 infe-



Plano con la disposición de los muelles de la Franco-Belga y la Orconera en Lutxana (1875) (BFA/AFB. AGR263/01/46)

La ría del Nervión quedó marcada por la presencia de estos cargaderos que se concentraron en la concesión realizada entre el muelle de Olabeaga y la playa de Sestao, actual dársena de “La Benedicta”

riores 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 el 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 debe a J. P. Roe, ingeniero inglés de la Consett Iron Company Ltd., 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 introducirse en el cauce de la ría (Gill, 1896: 67). 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 cruces de San Andrés, unidos en haces con pernos y cartelas metálicas (Villar, 1994: 109).

Tenían dos plataformas de madera. La primera se encontraba a 2,4 o 5 m según la marea y estaba destinada al atraque y servicio de los empleados. La segunda se situaba a 8,6 y 11,2 m sobre el nivel de la ría y soportaba dos grupos de raíles en pendiente sobre los que se desplazaban los vagones hasta el borde por el que volcaban el mineral en el barco allí fondeado. 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.



Los cargaderos de la Orconera, vistos desde la playa de vías en 1885 (Colección de Joaquín Cárcamo)

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 el que se situarán los mecanismos de poleas que sostenían una parte móvil que desembocaba en un canal-vertedera. Este 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 allí fondeado (Ormaechea, 1987: 40).

Con la finalización de las obras del puerto exterior y la ría, comenzaron a entrar en ella 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 nºs 2 y 3 por otro similar a los anteriores, que pasará a denominarse nº 2; esto se hará con el fin de aumentar la distancia que había entre ellos y adaptarlos a la eslora de

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 el ferrocarril minero que conectaba sus minas de Matamoros con los muelles de Lutxana en Barakaldo

los nuevos buques. El resultado es que el número de cargaderos se reducirá a cuatro, aunque al utilizarse el nº 1 exclusivamente para la descarga de materiales, serán únicamente tres los utilizados para cargar mineral.

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



Los cargaderos de la Orconera, en 1894 (Hauser y Menet. Recorte)



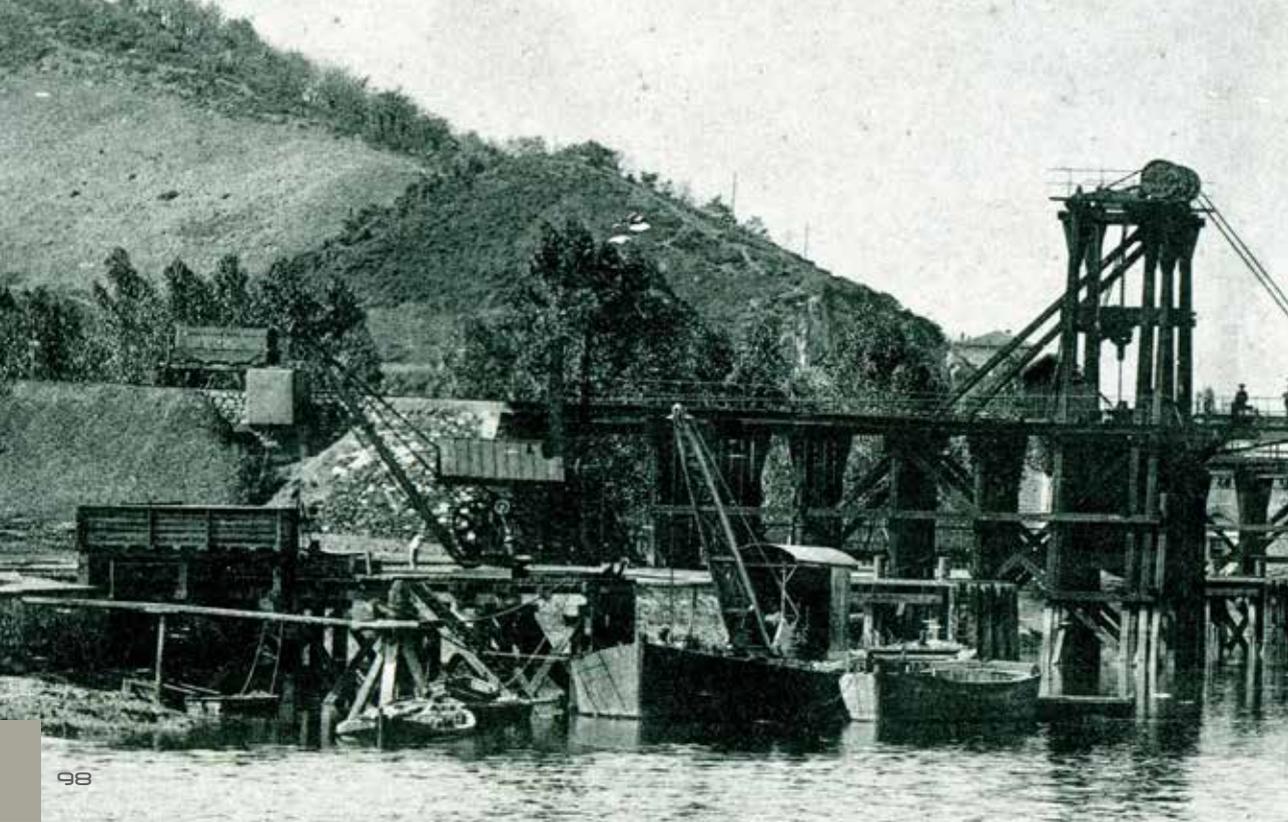
Con la finalización de las obras del puerto exterior y la ría, comenzaron a entrar en ella barcos de incluso 8.000t, lo que acabará obligando a la compañía a plantearse una reestructuración de sus instalaciones, operación que afrontará en 1918

vertedera, dándole un alcance de 7,925 m. El resultado final será que la capacidad de carga de cada uno aumentará a 1.000 t diarias, lo que equivalía 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, tal y como consta en los archivos de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao (actual Autoridad Portuaria de Bilbao).

Con el aumento del tonelaje de los buques los cargaderos debían invertir varios días en la carga de cada uno, lo que obligará a establecer turnos de carga que provocaban dificultades en el tráfico marítimo. Para solventar estas dificultades,

en 1930 la compañía Orconera decidirá ampliar el rendimiento de los cargaderos mediante una última modificación, consistente en la construcción de un nuevo cargadero en el emplazamiento del antiguo nº 3, al que se dotará con un sistema de cinta con capacidad de unas 1.250 t por hora, suficiente como 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



En 1930 la compañía Orconera construirá un último cargadero en el emplazamiento del antiguo nº 3. Seguirá con sus explotaciones hasta 1951, año en el que pasará a ser propiedad de Altos Hornos de Vizcaya (AHV)



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 9,8 m y hasta el extremo de la torre de 16,15 m (Barreiro, 1931: 10-11).

Este fue el último de los cargaderos construidos por la 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, la compañía hace una última reparación de los cargaderos.

En 1968 AHV crea Agruminsa (Agrupación Minera S.A.), que se anexionará el patrimonio minero de la Orconera y posteriormente los de la Alquife Mines & Railwail Co. Ltd. (Granada), la compañía 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 Lutzana, dado su estado de ruina.



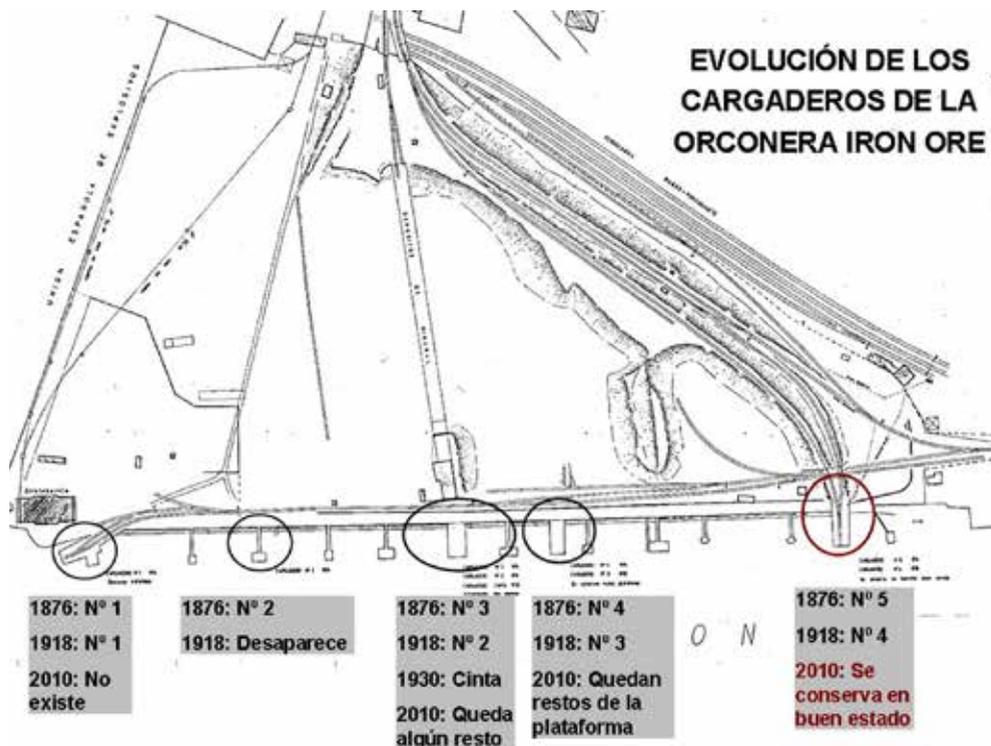
En 1974 debido a la crisis industrial, AHV pasará ser propiedad del Estado (Instituto Nacional de Industria). El cargadero nº 5 (que a partir de 1918 pasó a ser el nº 4) será cedido a la factoría de Plásticos de Lutxana, de CEPSA que, hasta su cierre en 2007, lo empleará como soporte para la carga-descarga de productos químicos líquidos mediante bombas y mangueras. Esto permitirá que, aunque pierda la plataforma móvil, 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 de uso 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 cascos urbanos. Así conseguirá que a partir de mayo de 2008 se vaya procediendo a la demolición de las empresas químicas

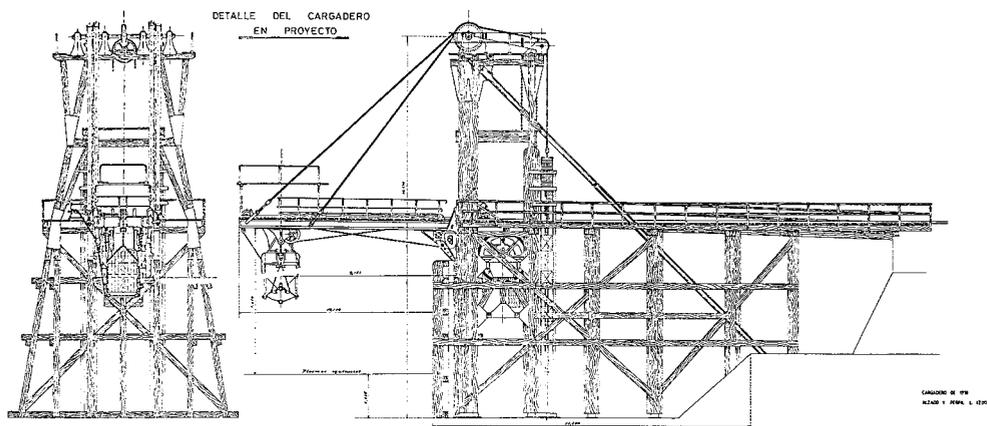
de Lutxana, entre las que se encuentra Plásticos de Lutxana, que ya en diciembre de 2004 había obtenido la licencia para desmantelar su planta.

De esta forma ya solo queda en pie el viejo cargadero de la Orconera Iron Ore que, pese a que en 2008 sufrió varios incendios, aún se mantiene en buen estado de conservación. Recientemente, el 14 de septiembre de 2016, a este cargadero, junto con los cercanos de la Franco-Belga y de Sefanitro, les ha sido incoado expediente de declaración de Bien Cultural con la categoría de Conjunto Monumental. En concreto, la delimitación de la resolución incluye las estructuras de madera de los muelles de amarre, el cargadero nº 3 y los restos del nº 4 y el nº 5 de la compañía Orconera, el cargadero de hormigón de la empresa Sefanitro S.A. y el de la sociedad Franco-Belga, así como el muro de encauzamiento original de la ría comprendido entre dichos cargaderos. Esperemos que pronto se acometa la necesaria rehabilitación científica de este importantísimo monumento industrial.

EVOLUCIÓN DE LOS CARGADEROS DE LA ORCONERA IRON ORE



Plano de situación del proyecto de modificación de los cargaderos de la Orconera del año 1918. AAPB.



Plano del proyecto de reforma de los cargaderos de la Orconera del año 1918. AAPB.



El cargadero de cinta de 1930 en funcionamiento (Colección particular)

Bibliografía

Archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao (AAPB): Puertos. 479 (Orconera, 1875), 773 (Orconera, 1918), 1.310 (Orconera, 1929).

Bizkaiko Foru Aldundia/Diputación Foral de Bizkaia- Foru Agiritegia/Archivo Foral (BFA/AFB): AHVF 0023/005.

1931: BARREIRO, Luis: "El nuevo cargadero de mineral de la Orconera" en *Boletín Minero*, nº 104, pp.9-12. Bizkaia.

1900: ECHEVARRÍA, I. y GRIJELMO, F.: *Las minas de hierro en la provincia de Bizkaia. Progresos realizados en esta región desde 1870 hasta 1899*. Bilbao.

2002: GARCÍA TONDA, F: "Agruminsa" en *Historia de AHV*. ASPREJU, Barakaldo.

1882: GILL, William: "The Iron Ore district of Bilbao". *The journal of the Iron and Steel Institute I*, pp 63-95, London.

1896: GILL, William: "The Present Position of the Iron Ore Industries of Biscay and Santander". *The Journal of the Iron and Steel Institute*. Vol II, pp. 5-100, London

2001: GONZÁLEZ URRUELA, E. *De los tajos a los embarcaderos. La construcción de los espacios de la minería del hierro en Bizkaia y*

Cantabria (1860-1914). Edit. Ariel Barcelona.

2002: HERNÁNDEZ ALMARAZ, Antonio: *Cargaderos de mineral en la cuenca minera vizcaína. El cargadero de la Sociedad Franco-Belga*. Edit. Bilbao Ría 2000, Bilbao.

1990: MONTERO, M: *Mineros, banqueros y navieros*. Edit. UPV Leioa.

1987: OBISPO, Á.; UBEDA, C. (ed.): *Embarcaderos de mineral de la Orconera Iron Ore en la Ría de Bilbao*. Inédito 3v. Barakaldo.

1987: ORMAECHEA HERNAIZ, Ángel M^o: *Sistemas de Transporte en la Cuenca Minera Vizcaína*. Edit. Letras de Deusto, nº 37, pp. 20-40, Bilbao.

2012: ORMAECHEA HERNAIZ, Ángel M^o: "Los ferrocarriles mineros en el País Vasco". *VI Congreso de Historia Ferroviaria*, pp. 1-20, Vitoria

2003: PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko: *Minería en los montes de hierro de Triano y Galdames*. Edit. Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao.

1994: VILLAR, José Eugenio: "Patrimonio Histórico-Industrial de la Cuenca minera vizcaína" en HOMOBONO, J. I. (ed.) *La cuenca minera vizcaína: trabajo, patrimonio y cultura popular*. Edit. FEVE, Madrid.



*El cargadero de
cinta de 1930 en
desuso (Archivo
AHV, 1964)*







