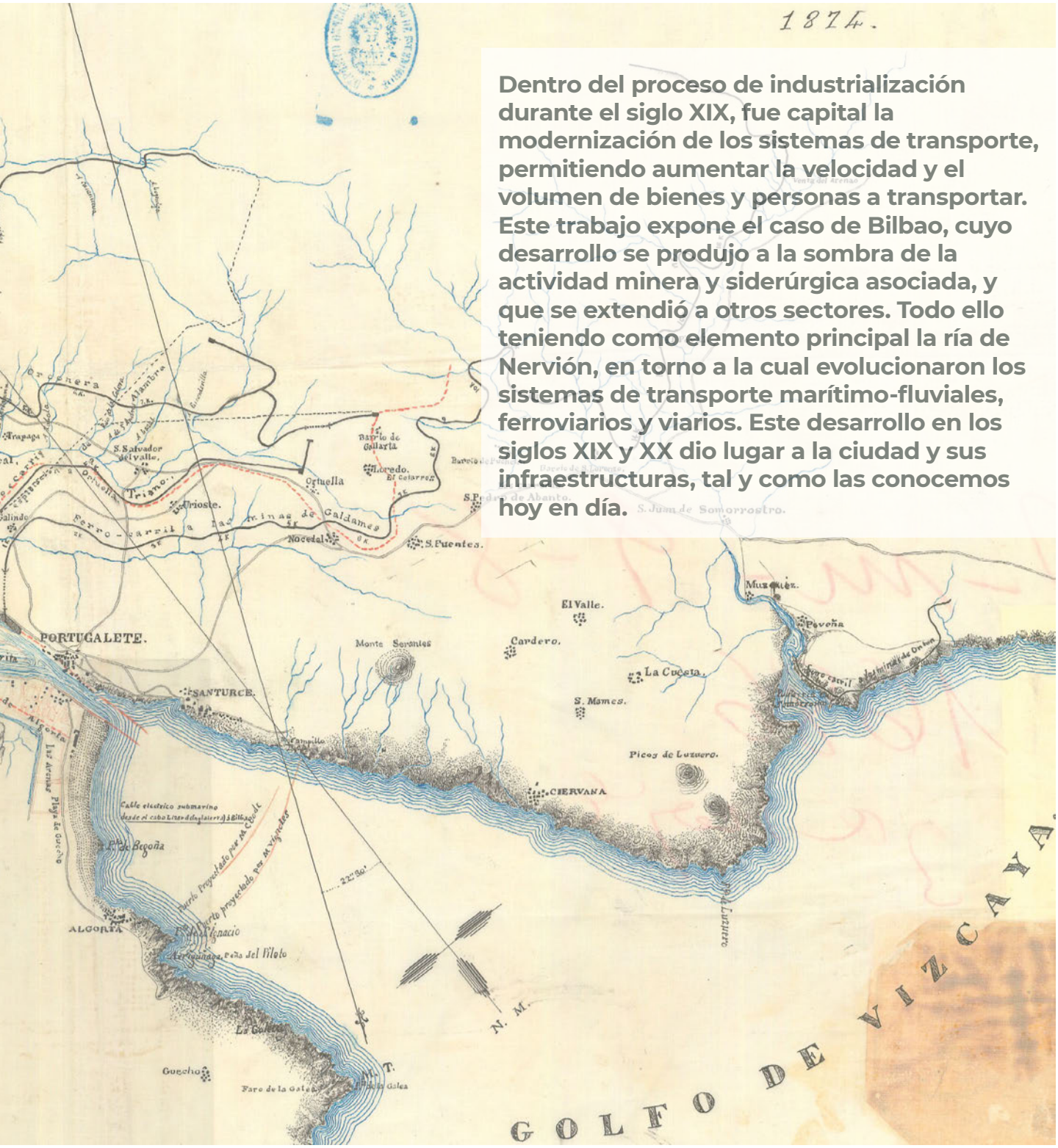
Transporte vizcaíno en la ría de Nervión: instalaciones portuarias

Plano de los ferrocarriles construidos (líneas en negro) y proyectados (líneas en rojo) alrededor de la ría de Bilbao. Modificado a partir del "Plano General de las minas y de los Ferrocarriles construidos y proyectadas en las inmediaciones de Bilbao: Señorío de Vizcaya / formado por el Ingeniero D. A. Masco Martínez. 1874.
Escala 1:40 000". Ejemplar del Archivo General Militar de Madrid, disponible en la Biblioteca Virtual de Defensa.

- Texto: Iñaki Esteban

El Bilbao minero y marítimo



Dentro del proceso de industrialización durante el siglo XIX, fue capital la modernización de los sistemas de transporte, permitiendo aumentar la velocidad y el volumen de bienes y personas a transportar. Este trabajo expone el caso de Bilbao, cuyo desarrollo se produjo a la sombra de la actividad minera y siderúrgica asociada, y que se extendió a otros sectores. Todo ello teniendo como elemento principal la ría de Nervión, en torno a la cual evolucionaron los sistemas de transporte marítimo-fluviales, ferroviarios y viarios. Este desarrollo en los siglos XIX y XX dio lugar a la ciudad y sus infraestructuras, tal y como las conocemos hoy en día.

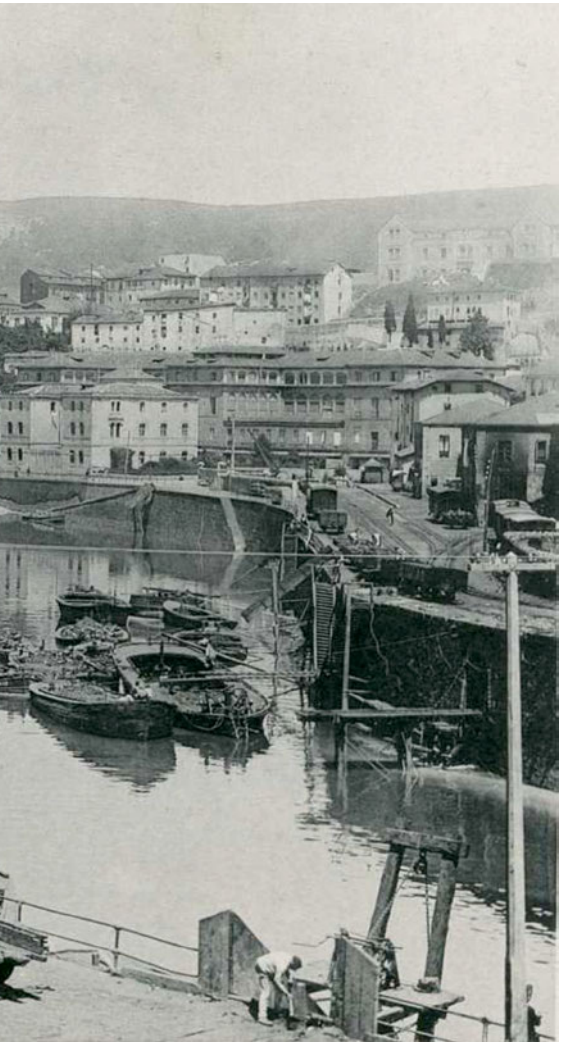
Desde su fundación por parte de Don Diego López V de Haro en 1300, Bilbao nació con una clara vocación comercial. Varios factores hicieron que esta villa creciera a buen ritmo: su posición geográfica (puerto seguro con una situación estratégica entre Castilla y el mar), la existencia de importantes recursos minerales en forma de grandes depósitos de mineral de hierro (cuya calidad lo hacía muy apreciado para los procesos metalúrgicos de la época) y diversos privilegios concedidos por diferentes Señores de Vizcaya y Reyes de Castilla. Al finalizar la Edad Media y comenzar la Edad Moderna, esta ciudad ya tenía un importante tráfico comercial con diversos puertos peninsulares, así como otros de Europa, como por ejemplo algunos pertenecientes a las actuales Reino Unido, Francia, Bélgica y Países Bajos.

Pero aún sufriría una transformación más importante en el siglo XIX de la mano de los procesos de modernización del sistema productivo y la industrialización. Esta se llevó a cabo de modo desigual en España, siendo las zonas de mayor desarrollo aquellas con importante tejido productivo previo y recursos naturales, como Cataluña, Asturias y el País Vasco, siendo el caso más acusado en este último el de la zona de Bilbao. La industrialización vizcaína se vincula a la concatenación de una serie de factores, que de forma sintetizada son los siguientes:

1. Las enormes reservas minerales existentes en Vizcaya y su idoneidad química al ser un mineral de hierro pobre en fósforo, condición indispensable hasta 1878 en la siderurgia para poder producir un acero de calidad.

Vista en 1890 de la ría a la altura del barrio bilbaíno de Atxuri. Labores de cargue de mineral en gabarras, a la izquierda, el tradicional transporte mediante carros; a la derecha, el transporte se realiza mediante vagoneta de transporte por vía ferroviaria. Hauser y Menet (1890-1919).

2. Uno de los aspectos principales de la Revolución Industrial que se produjo en el Reino Unido fue el desarrollo de diversas mejoras en la producción de hierro desde sus inicios, que culminó con el diseño de los convertidores Bessemer (1856) y Siemens-Martin (1867). Estas mejoras permitieron abaratar enormemente la fabricación de hierro, aumentando su producción a un ritmo vertiginoso y, del mismo modo, incrementando la demanda de mineral de hierro para dicha industria.
3. Las diversas reformas en el sector de la minería en España (1825, 1849, 1859, 1868) y su aplicación en territorio vizcaíno, adaptándolas a las leyes forales propias (como es el caso del reglamento de 1827), permitió una evolución hacia una minería moderna. Este y los anteriores dos puntos impulsaron el interés de industriales británicos, franceses, belgas y alemanes.
4. La implementación de infraestructuras de transporte que facilitaron y abarataron el transporte terrestre de mineral



Vista general de un cargadero de mineral en Luchana, Baracaldo, de Orconera Iron Ore, en la ría, y embarcaciones atracadas en la misma, de 1883. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

hasta zonas costeras, teniendo al vapor como elemento de movimiento. El sistema de transporte símbolo de este desarrollo fue el ferrocarril, siendo los ejemplos de ello en esta región los de tipo minero de Triano (explotado por la Diputación de Vizcaya, 1865), Luchana Mining (Luchana Mining Company Limited, 1873), Galdames (The Bilbao River and Cantabrian Railway Company Limited, 1876), Orconera (Orconera Iron Ore Company Limited, 1877), Franco-Belga (Societé Franco-Belge des Mines de Somorrostro, 1880) y de Castro-Alén (Luis de Ocharan, 1892). A estas estructuras les siguieron otras, con las que se complementaron, como tranvías aéreos, planos inclinados y cadenas flotantes.

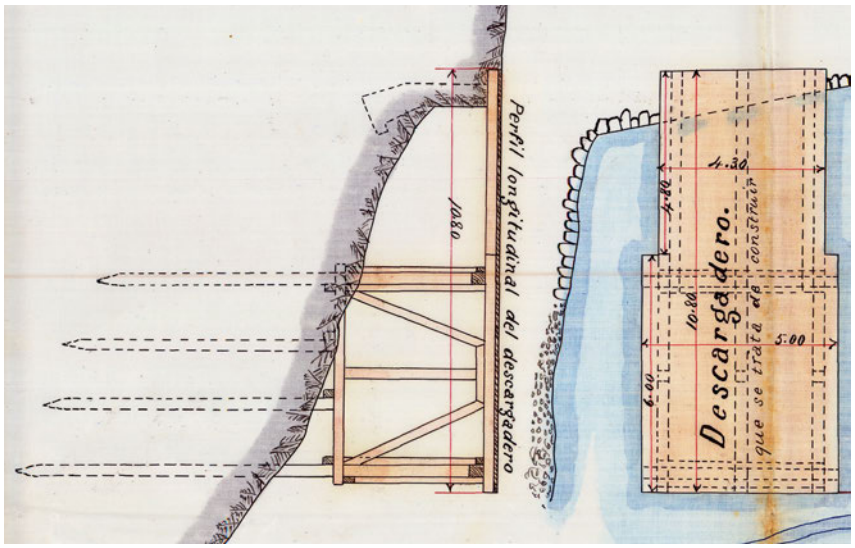
El embarque

Si bien en algunos casos el mineral explotado era transportado hasta zonas de carga en la costa (en el de Castro-Alén, el cargadero se situaba en el puerto cántabro de Castro Urdiales), la gran mayoría transportaron el mineral hasta diferentes puntos a lo largo de la ría del Nervión (Cárcamo y Navarro, 1987), desde Bilbao hasta Sestao. El ritmo de los trabajos portuarios de carga fue creciendo constantemente, aún más si cabe cuando comenzó la construcción del puerto exterior de Bilbao a cargo de Evaristo de Churruca y Brunet (Junta de Obras del Puerto de Bilbao, 1910). Estas obras comenzaron en 1877 y no terminaron hasta 1904.

Pocos años después de empezar las obras portuarias, estas ya permitieron que buques de mayor calado y, por lo tanto, de mayor tonelaje, pudieran acceder hasta el propio Bilbao al eliminar el mayor obstáculo a la hora de embocar la ría del Nervión, como era la barra arenosa de Portugalete. Todo ello facilitó mucho más el comercio, destacando entre todos el del mineral de hierro.

Para los procesos de carga, se desplegó a lo largo de la ría toda una serie de estructuras y zonas de embarque. Aunque por lo general, muchos de los términos se toman como sinónimos, se puede observar una diferenciación en la terminología empleada, de la forma que se indica:

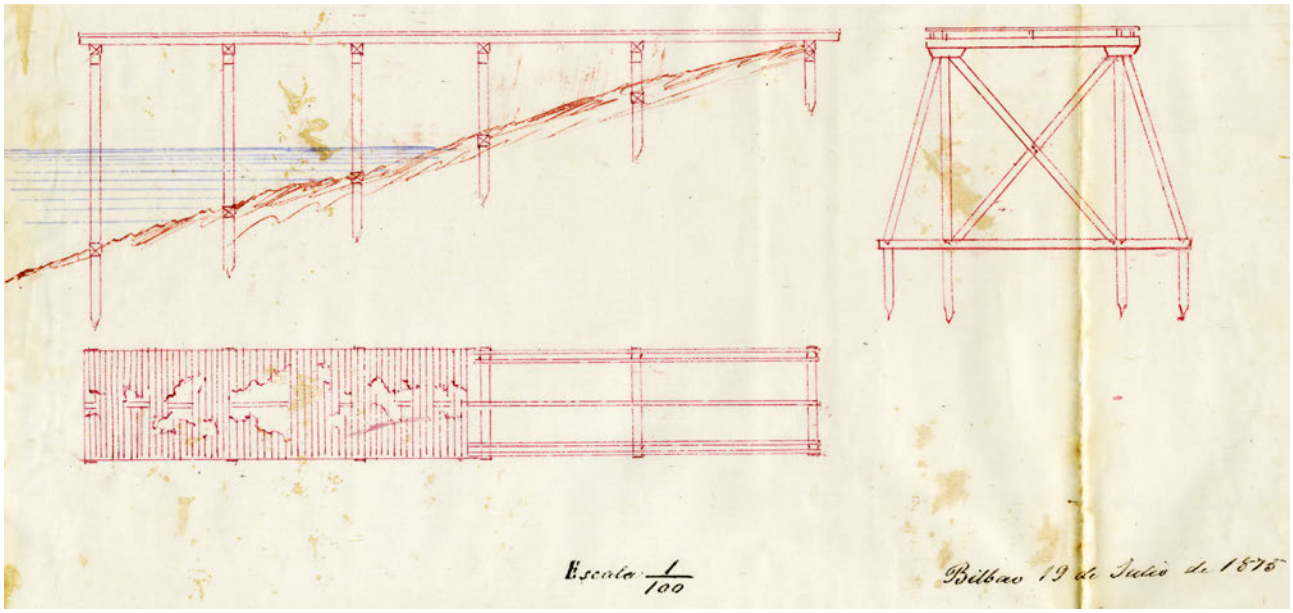
1. Embarcaderos industriales: consistían en grandes estructuras que se desarrollaron en las zonas medias e inferiores del curso de la ría. Con el tiempo, se conocieron genéricamente como cargaderos (término con el que nos referiremos a ellos a partir de ahora). Construidos en madera, se adentraban varios metros en el curso del río y permitían el cargue de barcos de mayor tonelaje. General-



Esquema en planta y en perfil del descargadero que proyectaba construir la compañía minera Orconera en Luchana en 1882 (Mitma/Puertos 15 411).

mente, se encontraban al final de grandes infraestructuras de transporte (ferrocarriles o tranvías aéreos), y estaban gestionadas por grandes empresas mineras (Orconera Iron Ore Co. Ltd., Compagnie Franco-Belge des Mines de Somorrostro, Luchana Mining Co. Ltd., Landore Siemens Steel Co. Ltd.) o ferroviarias que daban servicio a otras compañías mineras (Ferrocarril de Triano, Ferrocarril Santander-Bilbao, Ferrocarril Bilbao-Portugalete). El cargue del mineral se hacía generalmente mediante vagones de tren o baldes de cargaderos, adentrándose en el curso del río.

2. Descargaderos: construidos en madera, son plataformas que se adentran en el río, cuyo objetivo es, a diferencia del caso anterior, servir como zona para descargar materiales de utilidad, como por ejemplo madera y carbón. Un buen ejemplo de ello es el caso de la compañía Orconera, que construyó una estructura así en 1884 (Mitma/Puertos, legajo 15411), con el objetivo de recibir carbón, materiales y efectos de almacén a utilizar en sus instalaciones.
3. Embarcaderos pre-industriales (en adelante, les llamaremos embarcaderos para diferenciarlos de los otros casos): al igual que las dos estructuras anteriores, se tratan de plataformas de madera que se adentran en el río, generalmente hasta la línea de bajamar, en zonas de la parte alta de la ría, en áreas sin muelle bien definido, donde barcos de mediano tamaño no podían acercarse a la orilla a cargar (Figura 5). En estos casos, la carga se realizaba generalmente de forma manual, si bien en algunos casos podían utilizarse pequeños carros o vagonetas.
4. Muelles: en algunas zonas de la parte alta del río (que con los años acabó siendo en la mayor parte, hasta el desplazamiento de la actividad portuaria aguas abajo a principios del siglo XX)



Plano de la planta y secciones transversales y longitudinales de los embarcaderos propuestos para construir en el barrio bilbaíno Olaveaga por Enrique Poole (Mitma/Puertos 15 410).

Ejemplo de proceso de carga/descarga en los muelles de Bilbao, realizada por mujeres. En segundo término, se observa el embarcadero de San Mamés. Fototipia realizada por Hauser y Menet, probablemente de finales de siglo XIX, y reutilizada en el siglo XX para una tarjeta de la Comisaría Regia del Turismo en España (Euskal Herriko Meatzarittzaren Museoa/Museo de la Minería del País Vasco.

se podía hacer la carga en pequeñas embarcaciones, llamadas lanchones o gabarras, las cuales podían transportar el mineral hasta barcos de mayor tamaño. La carga se realizaba de forma manual, a través de pasarelas desde los muelles. En este caso es de reseñar que las labores de carga eran muchas veces realizadas por cargueras, mujeres que formaban un gremio propio, especializado en descargar y cargar embarcaciones, incluyendo mineral. Dicho transporte se realizaba mediante grandes cestos transportados sobre la cabeza, en un trabajo extenuante y generalmente mal pagado.

5. Vertederas: eran estructuras relativamente simples de madera mediante las cuales se podían cargar las gabarras y lanchones desde muelles altos y/o con marea baja. Consistía en una plataforma que sobresalía ligeramente del muelle desde la que se hacía la operación de cargue, orientando la caída del mineral mediante una plancha o apéndice móvil.
6. Mangas: eran pequeñas plataformas provisionales de madera que se construían en zonas de poca profundidad, ejerciendo como muelles temporales donde se embarcaba el mineral en embarcaciones de poco calado (lanchones, gabarras). Se utilizaron en época antigua en la zona de Bilbao y en afluentes al río principal (Cadagua, Galindo).

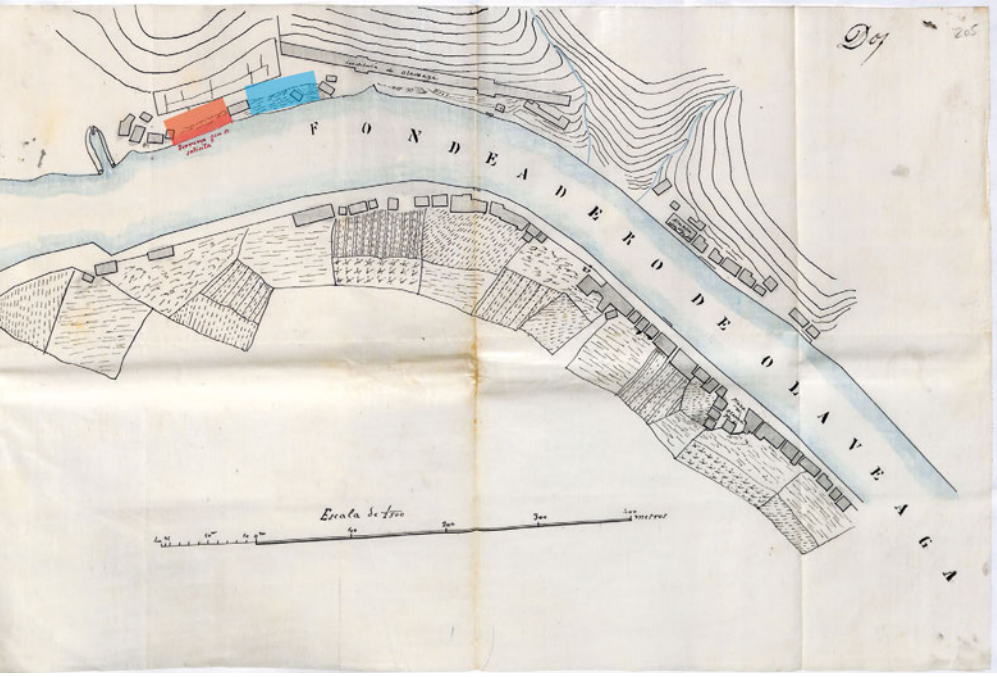
Imagen en detalle de una vertedera en los muelles de Bilbao. En segundo plano se observa la iglesia y puente de San Antón, símbolo de la villa y en cuyo escudo aparecen (archivo personal de los autores).

El vertiginoso aumento de la actividad portuaria incrementó considerablemente la necesidad de terreno a emplear para carga y descarga. Dicha escasez se acrecentaba por el desarrollo de numerosas industrias a orillas de la ría (astilleros, altos hornos, fábricas metalúrgicas). Esta pugna queda bien patente en las decenas de peticiones de concesiones de depósitos y estructuras de carga de buques, a orillas de la ría y en las cercanías de infraestructuras de transporte terrestre. A continuación, se exponen tres casos que, si bien son una pequeña muestra, dan una idea de la citada necesidad y la pugna por los terrenos portuarios en las décadas de los años 70 y 80 del siglo XIX.

La vertedera de Mina Pequeña

Fidel Oleaga y Compañía solicitó en 1882 la expropiación forzosa de terrenos para establecer una vertedera, con el objetivo de poder cargar gabarras y lanchones con el mineral procedente de la mina Pequeña (término municipal de Begoña, posteriormente anexionado a Bilbao) respetando toda servidumbre de paso existente como el Ferrocarril de Bilbao a Durango (Mitma//Puertos, legajo 15 411).

Sin embargo, el Gobernador Pirala deniega dicha petición el 6 de julio, al entender que, además de invocar la ley de forma incorrecta, no hubo de forma previa intento de llegar a acuerdo con los dueños de los terrenos afectados y, la zona de



Plano de época donde se sitúa mediante colores la ubicación de los depósitos y embarcaderos de Luis Levison-Enrique Poole (azul) y Raimundo Zulueta-Vicente Martínez (rojo) (Mitma/Puertos, 15 410).

solicitud se encontraba fuera de la demarcación de la mina.

Ante el recurso de alzada presentado, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos coincidió con el informe del Gobernador, solicitando la desestimación del recurso y añadiendo que se afectaban intereses, no solo particulares, sino también de otras entidades (municipal, Ferrocarril Central de Vizcaya), así como a la vigilancia y navegación de la ría, de mayor interés que el alegado por la explotación minera. Además, se hacía constar que la mina contaba con otros medios para transportar el mineral, como la mencionada vía ferroviaria y el camino de Bilbao a Durango, que pasaba por la propia concesión. Esta solicitud es remitida al rey Alfonso XII, siendo confirmada finalmente el 4 de noviembre.

Embarcaderos en Olaveaga

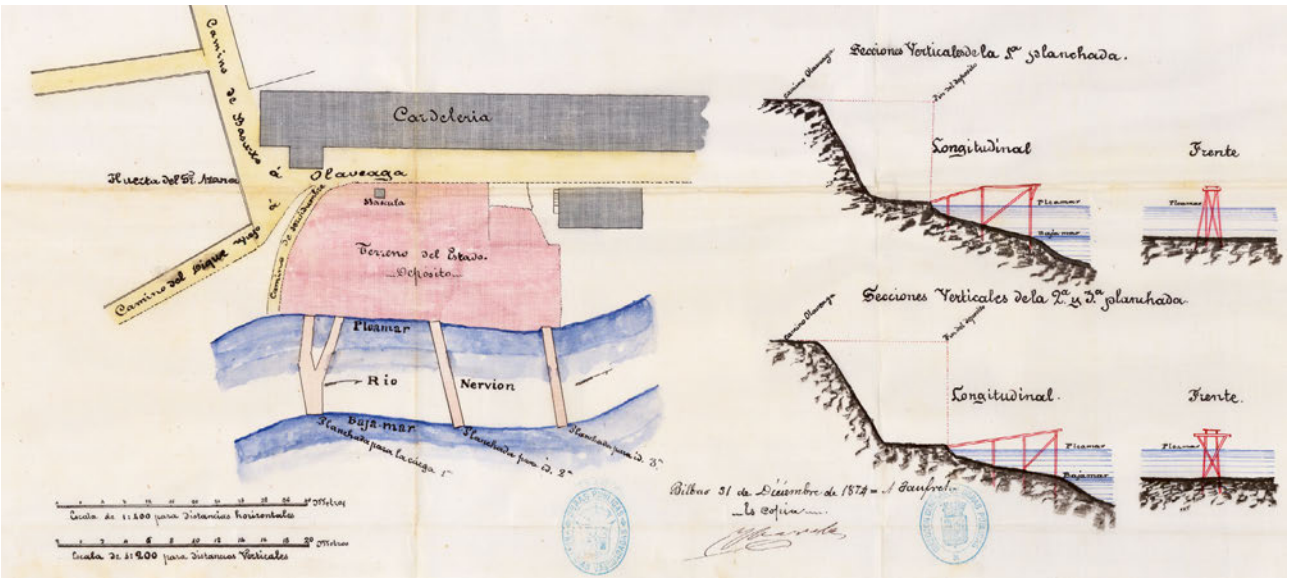
Este barrio, situado a orillas de la ría y en las cercanías de algunas explotaciones mineras en la zona de Bilbao, pasó a ser un lugar codiciado para instalar estructuras de embarque de mineral. Así, entre 1871 y 1873 a Luis Levison se le concedió la construcción de 3 embarcaderos, que se van construyendo de forma progresiva.

En 1873, otro empresario minero, Raimundo de Zulueta, solicitó construir otro embarcadero al lado de los anteriores, inmediatamente aguas arriba. En ambos casos, en la zona de tierra firme junto a los embarcaderos se creaban los correspondientes depósitos de mineral.

Estos depósitos temporales de mineral a orillas de la ría, al igual que otros, fueron concedidos en aquella época por el gobernador al amparo del artículo 20 de la Ley de Aguas. Del mismo modo, entendió que podía otorgar de forma temporal y provisional los medios que permitiesen realizar el embarque de mineral (salvo en el caso de las instalaciones de cierta importancia o con intención de ser permanentes), todo ello para aprovechar la creciente demanda de mineral de hierro y, por lo tanto, el fuerte aumento en el precio del mineral.

El 21 de diciembre de 1874, aprovechando el periodo bélico de la III Guerra Carlista y la consecuente paralización de la actividad mercantil, se propuso regularizar todas las concesiones realizadas hasta el momento, anulándolas. Para dicha regularización, era necesario que se cumpliera el artículo 25 de la Ley de Aguas, algo que le fue recordado por Real Orden al Gobernador, advirtiéndole que no se repitiera en el futuro ni otorgación ni ejecución de obra alguna sin la autorización legal correspondiente. Por todo ello, se exigió su renovación siguiendo las prescripciones de dicha ley, dando un plazo de 60 días para que los concesionarios presentaran la documentación correspondiente.

En el caso de las instalaciones de Luis Levison y Block, estas se situaban en el punto conocido como la Barraca (jurisdicción de Abando, que posteriormente se incorporaría al municipio de Bilbao), en el barrio de Urgozo. Anteriormente había recibido autorizaciones con carácter provisional por parte del ingeniero jefe (1871 y 1872) y del Gobernador (1873) para construir un total de tres embarcaderos, además de tener permiso para situar un depósito de minerales en la zona de costa inmediatamente cercana a los embarcaderos. El 2 de enero de 1875, Aureliano Jaufret, como apoderado de Luis Levison, solicitó la regularización de dichas instalaciones, contando para ello con todos los informes necesarios a su favor. Esta última petición pasó el 3 de septiembre de 1875 a la Junta



Plano presentado por Aureliano Jaufret en nombre de Luis Levison, con la planta y secciones del depósito y los embarcaderos.

Consultiva de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio de Fomento.

Llama la atención que, a su vez, Joaquín M. de la Azuela, que decía ser el apoderado de Enrique Poole, presentó sendas exposiciones, alegando que dichas instalaciones pertenecían a su representado, indicando que parte del terreno del depósito de mineral que solicitaba Levison le fue anteriormente adjudicado a Poole el 12 de octubre de 1870, y que la concesión de uno de los embarcaderos fue hecho de forma conjunta a Poole y Levison el 20 de marzo de 1871 (ambos dueños de minas en Bilbao, especialmente en el cercano barrio de Iturrigorri), solicitando para su representado la legalización de una parte del depósito y dos de los embarcaderos.

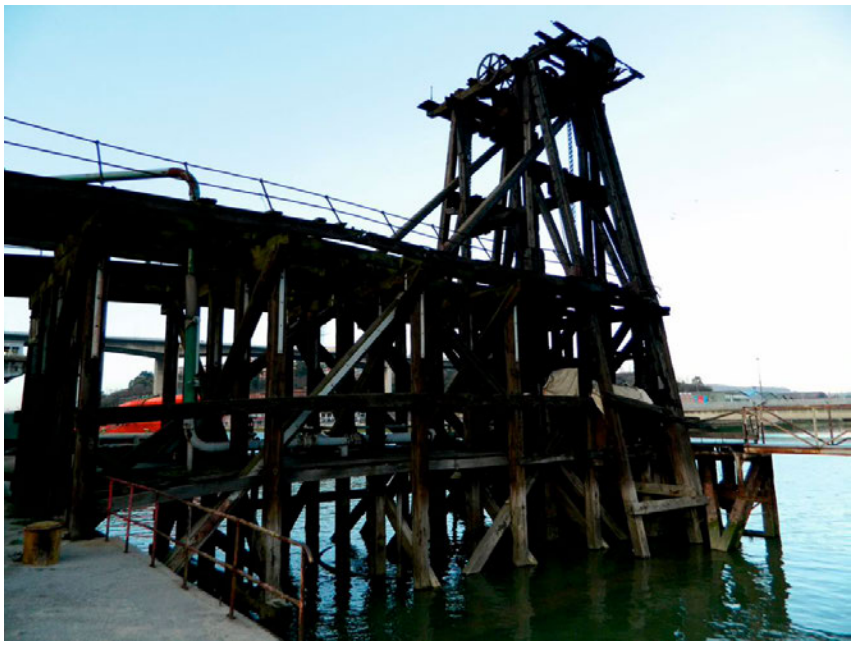
No obstante, esta oposición se realizó sin estar dentro de ninguno de los plazos legales previstos. Por todo ello, la Junta recomendó la concesión (siempre provisional) a Luis Levison, otorgada por el Negociado el 16 de septiembre de 1875. Dos años después, esta concesión se solicita pasar a Julio Levison, concediéndose el 16 de febrero de 1877.

En el caso de Raimundo Zulueta, este comerciante y naviero presentó el 6 de mayo de 1873 la solicitud para establecer un depósito de minerales y un embarcadero en el barrio de Olaveaga, concediéndosele con carácter provisional del 27 de junio del mismo año. Utilizó el terreno para depósito desde entonces, pero con diferentes interrupciones, como el desarrollo de la contienda bélica de la III Guerra Carlista. Sin embargo, nunca construyó el embarcadero, construyendo en su lugar simples mangas.

Antonio Martínez de la Torre en 1875 solicitó autorización para establecer un depósito de minerales y un embarcadero en el barrio de Olaveaga, en la misma zona ocupada anteriormente por Raimundo Zulueta. Alegaba que la concesión de Zulueta había caducado de acuerdo con la ley de 1874, y dado que no había presentado reclamación alguna en el periodo estipulado, dicho terreno quedaba libre, siendo él el primero en solicitar en forma la construcción de un depósito de mineral y un cargadero. A la petición de Martínez de la Torre se opusieron, además del ya mencionado Zulueta, varios vecinos y propietarios de Bilbao y el Ayuntamiento de Bilbao, al cortar el paso de carros y peatones, y ocupar terrenos de servidumbre pública; por el contrario, no vieron problema alguno los comandantes de marina y de ingenieros, ni la comisión médica.

La Sección 4ª de la Junta Consultiva de Caminos Canales y Puertos del ministerio de Fomento estimó en 1875 la propuesta de Martínez de la Torre como la que mejor se ajustaba a la legalidad y de más provecho, concediendo la concesión, de forma provisional y teniendo que respetar el paso de peatones y carros por los diferentes caminos. Sin embargo, el Negociado estimaba en 1876 más legítimo el derecho de Zulueta, ya que no la consideraba caducada, del mismo parecer que el Gobernador y el ingeniero de zona.

Ante tanta contradicción, finalmente la Sección de Fomento del Consejo de Estado decidió que



Estado actual de un cargadero de la compañía Orconera, situada en el barrio de Lutxana, Barakaldo (archivo del Museo de la Minería del País Vasco).

era Antonio Martínez de la Torre el que tenía derecho legítimo sobre la concesión, y otorgándose así por mediante Real Orden el 16 de marzo de 1876.

Pero la historia de esta concesión no termina aquí. En 1880, Vicente Martínez presentaba un escrito indicando que la concesión se hizo a Antonio Martínez, que era su encargado, y que su fallecimiento y posterior litigio por la concesión con su viuda le impidió la construcción del embarcadero y la actividad en el mismo y en el depósito anexo, en el plazo de 6 meses otorgado en la concesión. No fue hasta abril de 1879 que consiguió convencer a la viuda de su encargado de que él era realmente el concesionario, reconociéndolo como tal, y alegando que se hizo en su representación y realizando el depósito de la fianza exigida a su cuenta.

Por ello, con dicha fecha solicitaba una prórroga en la concesión, rogando que no caducara para poder dar salida así al mineral explotado en su mina, entonces arrendada a un empresario británico, coincidiendo con el aumento de la demanda de mineral de hierro y, por tanto, de su precio. El ingeniero y la Junta del Puerto emitieron sendos informes alegando que dicha concesión era incompatible con la entonces proyectada concesión del ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Con dicho informe coincidió el Gobernador que, remitiendo el expediente al Negociado, dictaminó su caducidad el 26 de noviembre de 1880.

Pese a una nueva exposición de Vicente Martínez en 1881 detallando los obstáculos existentes para su desarrollo, finalmente se desestimó y se recomendó la caducidad de la concesión, confirmándose por Real Orden del mismo año.

Desarrollo a finales del siglo XIX y principios del XX

Estas pugnas por tener acceso a terrenos e instalaciones para la actividad portuaria en la zona de Bilbao continuaron hasta finales del siglo XIX, si bien las citadas obras de la Junta de Obras del Puerto generaron la desaparición o disminución de las mangas y los embarcaderos, y su sustitución por muelles, vertederas y cargaderos. Sin embargo, la existencia de todas estas estructuras cambió a partir de inicios del siglo XX. La concentración de las explotaciones mineras en unas pocas empresas y, especialmente, la disminución en la exportación de mineral de hierro a consecuencia de una cada vez menor producción y un mayor consumo por las fábricas locales, provocó la desaparición de gran parte de las estructuras de carga de mineral, limitándose con el tiempo a los cargaderos. La exportación de mineral de hierro siguió descendiendo, hasta su completa desaparición a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Hoy día se conservan algunas de aquellas estructuras, testimonio de una actividad minera, comercial y de transporte, que impulsó decisivamente la industrialización en la zona. En la actualidad, se están promoviendo figuras de protección, así como restauración en algunos casos, dentro de una puesta en valor del patrimonio industrial vizcaíno. ■

Agradecimientos

Este trabajo se ha realizado dentro del desarrollo del proyecto “Minería Histórica”, en la que participan y colaboran Euskal Herriko Meatzaritzaren Museoa/Museo de la Minería del País Vasco e Industri Ondare eta Herri Laneko Euskal Elkartea/Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública.

Bibliografía y archivos documentales

- MITMA. ES28079. MITMA/11// Puertos, legajo 15410.
- MITMA. ES28079. MITMA/11// Puertos, legajo 15 411.
- Cárcamo, J. y Navarro, J. (coordinadores), 1987. Embarcaderos de mineral de la Cía. Franco-Belga en la ría de Bilbao. Campaña Nacional de Arqueología Científica e Industrial para jóvenes. Baracaldo, 73 pp. + anexos.
- Junta de Obras del Puerto de Bilbao, 1910. Churruca y el Puerto de Bilbao. Bilbao, 179 pp. + imágenes y planos.