

REHABILITADO EL CARGADERO DE MINERAL DE LA FRANCO-BELGA EN RÉQUETA (BARACALDO)

Manuel Sánchez-Collado
Ingeniero Industrial
Director del Área de Baracaldo
de BILBAO RÍA 2000

Dentro de las obras de recuperación del paseo de la ribera del Nervión en Baracaldo, la Sociedad BILBAO RÍA 2000 ha ultimado el pasado mes de octubre las obras de rehabilitación del antiguo cargadero de la Franco-Belga ubicado en Réqueta.

Se trata de una estructura que representa adecuadamente lo que fue el pasado minero e industrial de la zona. Su estado de conservación era muy deficiente pero su valor simbólico es lo que ha primado a la hora de plantear su recuperación.

La Ría del Nervión tiene un significado especial para Baracaldo y para toda Vizcaya. Las actividades mineras fueron pioneras de lo que más tarde sería uno de los principales focos industriales de Europa. El Nervión fue arteria fundamental de riqueza y desarrollo de toda Bizkaia y una de las zonas industriales más importantes de Europa en su tiempo. Las obras de regeneración que se están llevando a cabo en Galindo, que convertirán la zona en un nuevo ensanche urbano, debían este homenaje a la historia y al carácter de nuestra Ría.

Los responsables de BILBAO RÍA 2000 pensamos desde el principio que los trazos de nuestra historia confieren especial valor a lo renovado. La restauración del cargadero de la Franco-Belga y la rehabilitación del edificio ILGNER de Altos Hornos de Vizcaya, también situado en Galindo, se han realizado respetando su valor histórico, de forma que las nuevas actividades previstas en la zona guarden un recuerdo para los paisajes que formaron la memoria industrial del Nervión.



Este cargadero constituye uno de los últimos ejemplares por los que se embarcó la mayor parte del hierro extraído de las minas vizcainas; una de las últimas huellas de la civilización del hierro y del acero, de la siderurgia y de la minería, sectores en los que se asentó el proceso de industrialización de Euskadi.

A mediados del siglo XIX, como consecuencia del desarrollo tecnológico y de la implantación del procedimiento *Bessemer*, que permitía fabricar acero de gran calidad a bajo costo, las industrias siderúrgicas europeas buscaban minerales sin fósforo ni azufre. La cuenca minera de Somorrostro, el "*criadero*", ofrecía este tipo de mineral casi a flor de tierra y con posibilidad de más de 200 millones de toneladas de explotación, en unas minas a sólo 14 km de la costa, lo que abarataba el transporte hasta el puerto.

Hasta entonces se habían explotado pequeñas cantidades para alimentar las antiguas ferrerías de la zona. Sin embargo, el comienzo de la extracción a gran escala de aquellas minas fue impulsado por las siderurgias europeas.

En el último cuarto del siglo XIX, el ferrocarril se empieza a consolidar como medio de transporte del mineral extraído de las minas hacia las "marismas" donde estaba previsto establecer los embarcaderos de buques, en las cercanías de la primera fábrica *El Carmen*. En noviembre de 1876, el "Ferrocarril de las minas Conchas a la ría de Bilbao" recibe la declaración de utilidad. Y en 1901 llegó a transportar 750.000 toneladas de mineral. El cargadero hoy rehabilitado era uno más de los que menudeaban en la zona y desde los que se cargaba el mineral que salía hacia Europa a través de una acondicionada zona portuaria entre Zorroza y Ses-tao.

En Febrero de 1877, se conceden a la Sociedad Franco Belga terrenos de relleno en Réqueta, sobre la ría de Bilbao, para instalar sus muelles. Tras diversas ampliaciones en los plazos concedidos se termina la construcción de tres cargaderos en mayo de 1886.

En 1889 y 1893 se elevan sus plataformas, acomodándose a las posibilidades que ofrece el nuevo calado de la ría, variándose también la distancia entre ellos. En esta época, el

cargadero está formado por una plataforma que hacía posible la llegada de los vagones que basculaban directamente sobre los barcos.

Los primeros cargaderos van sufriendo diversas modificaciones técnicas hasta 1924 en que un conjunto de tres cargaderos, sirve para recoger el mineral desde el ferrocarril hasta las zonas de almacenamiento intermedio y desde éstas, por vagones o mediante cintas transportadoras, es transportado hasta los buques.

En los cargaderos se instalan unos transportadores de la misma dimensión que los proyectados para los depósitos, con la diferencia de que los primeros terminaban en un brazo móvil que puede elevarse o bajarse a voluntad para realizar el vertido del mineral dentro de los barcos.

Este brazo móvil de estructura metálica arriostrada se sujeta sobre unos dados de hormigón colocados en el cauce de la ría y un entramado de vigas y pilares metálicos de celosía.

En 1982, con la construcción del puente de Rontegui, se desmonta uno de los cargaderos quedando el que ahora se ha rehabilitado en bastante mal estado de conservación. Su estructura de madera había sido objeto de sabotajes e incendios lo que, añadido a los problemas propios de su vejez, contribuyó a que su estabilidad corriera peligro. La decisión sobre su reconstrucción parte de su valoración como pieza histórica. En la labor de reconstrucción se ha adecuado su plataforma superior horizontal para que pueda usarse como lugar de estancia y mirador sobre la Ría.

Como referencias de partida se han tomado el proyecto realizado en 1914 y los datos obtenidos del estado actual.

Asimismo se han instalado paneles informativos que explican la historia de éste y de los demás cargaderos que existían en la zona. De esta forma la obra adquiere una vertiente didáctica y culmina la recuperación del nuevo paseo.

Según el material empleado en ellas pueden apreciarse tres partes claramente diferenciadas: estructura de hormigón, estructura de madera y estructura metálica.

- La estructura de hormigón tenía una parte ubicada en tierra (marismas en su origen y posteriormente de rellenos) y otra en el cauce de la ría constituida por una losa de hormigón armado apoyada sobre pilares de madera asentados sobre el lecho de la ría.

- La estructura de madera servía de soporte a la plataforma superior y a la cinta transportadora de mineral. El tipo de madera fue pinotea creosotada para evitar la pudrición y el ataque de otros elementos que pudieran dañar la madera. En la restauración el tratamiento no se ha efectuado con



creosota ya que la normativa comunitaria lo impide para elementos de contacto público. Se ha tratado con sales de cobre. La estructura de madera está constituida con 11 pórticos paralelos a la ría siendo la distancia entre ellos y el número de pilares variable.

Las secciones de los distintos elementos constitutivos de los pórticos son:

- Pilares: 33 x 33 cm.
- Dinteles y vigas: 30 x 30 cm.
- Arriostramientos de cada pórtico: 10 x 23 cm.
- Arriostramientos entre pórticos: 15 x 30 cm.
- Vigas: 15 x 30 cm.
- La estructura metálica incluye la grúa, la caseta del maquinista y el soporte de la cinta transportadora.

La grúa consta de cuatro partes: base, cuerpo, sujeción de la pluma y pluma. La grúa que ahora se ha instalado carece de la posibilidad de moverse.

La caseta se apoya sobre los pórticos nº 2 y 4 y está elevada 2,50 m sobre la plataforma superior de madera para posibilitar la visión del maquinista.

La cinta transportadora se sujeta sobre una estructura que va desde el pórtico nº 9 hasta la base de la pluma.

Las obras de restauración de este cargadero han durado nueve meses y en ellas se han invertido cerca de 700.000 euros en trabajos de demolición y descabezados previos, acondicionamiento del terreno y cimentaciones, utilización de más de

35 toneladas de estructura metálica, cerca de 2 km de piezas de madera de diversas secciones sobre las que se han aplicado cuatro manos de pintura protectora, trabajos de urbanización, 14 luminarias, 32 proyectores y 12 balizas de alumbrado. También se ha colocado una vagoneta metálica de mina recordando su importancia durante la vigencia del cargadero.

Muchos vizcaínos mantenemos aún frescas en nuestra memoria multitud de imágenes de Ingeniería a las que hemos echado en falta cuando ya han desaparecido y que, por conocidas y vistas, quizás no fuimos capaces de valorar en su momento.

Esta obra puede ser un ejemplo de cómo es posible renovar sin perder de vista la memoria, para que generaciones venideras puedan conocer y valorar otra etapa que, como siempre, es imprescindible para comprender nuestro momento actual.

Las estructuras industriales, una vez terminado el uso para el que fueron concebidas, no suelen ser objeto de demasiada atención y a menudo simplemente se derriban perdiéndose así una parte significativa (y muchas veces valiosa) de nuestro pasado. ■