

Lekukotasunak / Testimonios

Benetako gogoz, oroitzapenak helarazi dizkiguten pertsona guztiei, bihotz-bihotzez, eskerrak ematen dizkiegu. Hauen bidez bildutako Ondare Inmaterialak, erabat ahaztutako pertsonaia eta paisaia historikoak berreskuratzen eta kokatzeko aukera eman digu. Haien oroimenik gabe, ezinezkoa izango litzateke orain dagoen Ondare Materiala interpretatzea eta meatze herrien eta, oro har, meatzaritzaren bizitza konplexua sumatzea.

Nuestro más sincero agradecimiento a todas las personas que nos han brindado sus recuerdos. El Patrimonio Inmaterial recogido nos ha permitido recuperar y situar personajes y pasajes históricos totalmente olvidados. Sin su memoria hubiese sido imposible interpretar el Patrimonio Material existente y atisbar la compleja vida de los pueblos mineros y de la minería en su conjunto.

Micaela Argul Saez (Pobeña)
Pedro M^a Etxabe Soto (Gallarta)
Juan Ramón Ferreiro López (Pobeña)
Juan M^a Garay Zorrilla (Muskiz)
Inocencio Izquierdo Rodríguez (Gallarta)
Agustín Labanda Llagüe (Las Carreras)
Marino Lizundia González (Las Carreras)
José María Llamosas Martínez (Cobaron)
Pablo López Saralegui (Pobeña)

Ramón Marcos Zorrilla (Pobeña)
José M^a Medina López de Ipiña (Las Carreras)
Saturnino Palomar Luengo (Pobeña)
Valentina Palomar Luengo (Pobeña)
Benito Pérez Ibarrondo (Muskiz)
Élida Pérez Palomar (Pobeña)
Jesús Serrano Redal (Pobeña)
Petra Uriarte Pérez (Gallarta)
Consolación Urquiza Moreno (Gallarta)



Título / Izenburua:
Coto Minero Pobeña-Cobaron Meatze Barrutia

Textos / Testuak:
Ricardo Santamaría
Centro Trueba
trueba@trueba.org



Ilustraciones / Irudiak:
Javier Gandarillas

Textos en euskera / Testuak euskaraz:
Ion Barrocal Besga
Enrike Lopez Garcia (cap. 8, 9, 11, 12, 13 y 14)

Edita / Argitaratzailea:
Ayuntamiento de Muskiz / Muskizko Udala
www.muskiz.org

Depósito legal / Lege Gordailua:
BI-00093-2021

Junio de 2021 / 2021eko ekaina

Coto minero

POBEÑA COBARON

Meatze barrutia



RICARDO SANTAMARÍA
Ilustraciones / Irudiak: JAVIER GANDARILLAS





Aurkibidea



HITZAURREA / PRÓLOGO	7
<i>Gure meatze memoria babestea</i>	
Preservar la memoria de nuestro pasado minero	
SARRERA / INTRODUCCIÓN	9
<i>Gakoak</i>	
Las claves	
I. KAPITULUA / CAPÍTULO I	11
<i>Murmiaren artean Enkarterri ikustatzen da</i>	
Entre la murmia se vislumbra Encartaciones	
II. KAPITULUA / CAPÍTULO II	15
<i>Etengabeko liskarrak</i>	
Los conflictos constantes	
III. KAPITULUA / CAPÍTULO III	17
<i>XIX. mende asaldatua</i>	
El convulso siglo XIX	
IV. KAPITULUA / CAPÍTULO IV	21
<i>Aurrean eramandako eskualdea</i>	
La comarca atropellada	
V. KAPITULUA / CAPÍTULO V	25
<i>Meatze kontzesioetatik kargalekuetara</i>	
De las concesiones mineras a los cargaderos	
VI. KAPITULUA / CAPÍTULO VI	27
<i>Pobeña, Cobaron eta bertako meatzeak</i>	
Pobeña, Cobaron y sus minas	
VII. KAPITULUA / CAPÍTULO VII	29
<i>Meatzetako kontratistak</i>	
Los contratistas mineros	
VIII. KAPITULUA / CAPÍTULO VIII	31
<i>Cobaron eta José McLennan</i>	
Cobaron y José McLennan	
IX. KAPITULUA / CAPÍTULO IX	35
<i>Amalia Vizcaína kontzesioa</i>	
La concesión Amalia Vizcaína	

Índice



X. KAPITULUA / CAPÍTULO X <i>Karbonatoak kiskaltzeko labeak</i> Los hornos de calcinar carbonatos	39
XI. KAPITULUA / CAPÍTULO XI <i>Campomarreko kargalekua</i> El cargadero de Campomar	45
XII. KAPITULUA / CAPÍTULO XII <i>Pobeña</i> Pobeña	51
XIII KAPITULUA / CAPÍTULO XIII <i>Orconera eta aireko tranbia</i> Orconera y el tranvía aéreo	57
XIV. KAPITULUA / CAPÍTULO XIV <i>Plantxadaren funtzionamendua</i> Funcionamiento de la planchada	61
XV. KAPITULUA / CAPÍTULO XV <i>Azpila eta bahe birakariak</i> La masera y los trómeles	63
XVI. KAPITULUA / CAPÍTULO XVI <i>Zaintzaile eta begiraleak</i> Guardas y vigilantes	71
XVII. KAPITULUA / CAPÍTULO XVII <i>Bueltako minerala</i> El mineral de vuelta	73
XVIII. KAPITULUA / CAPÍTULO XVIII <i>Meatzaritzako azken mugimenduak</i> Últimos movimientos mineros	75
I. ERANSKINA / ANEXO I <i>Oharrak</i> Notas	79
II. ERANSKINA / ANEXO II <i>Labur labur</i> Bibliografía sucinta	84



— HITZAURREA —

Memoria babestea

Gure udalerriko meatzaritza iragana ahanztu-
ran gera ez dadin, Muskizko Udaleko Kul-
tura Sailean behar beharrezkoa iruditzen zaigun
proiektu batean lan egiten ari gara. Funtsean,
honetan datza proiektua: dokumentazioa biltzea,
oraindik geratzen zaigun ondasun materiala iden-
tifikatu eta nabarmentzea, eta horretaz gain, ehun
urtetik goragoko historia izan duten meatzaritza
ustiaketetako pertsonen irudiak, dokumentuak
eta oroitzapenak jasotzea.

Eusko Jaurlaritzako laguntza ekonomikoare-
kineta Ondasun Materiala ikertu, berreskuratu
eta zabaltzen lan egiten duen Ondartez enpresa-
ren eskutik, Muskizko Meatzaritza barrutien in-
bentarioa eginda, inguruko ondasun elementuak
ezagutu, definitu eta baloratzeko, elementuak ze
egoeratan dauden eta ze funtzio zuten ere jaso da,
bai eta zaintzeko eta berreskuratzeko beharrak eta
horretarako zenbaterainoko presa dagoen ere.

Era berean, Trueba Dokumentazio eta Dibulga-
zio Elkarteak urteak daramatza Enkarterriko On-
dasun Inmaterialean lan egiten. Neurri handi ba-
tean, Trianoko Mendi zabaletan oinarritu du bere
ahalegina elkarte honek, inguru hauetako burdin
aberastasunean eta XIX. mendearen erdialdean
abiarazi zen meatze ustiaketa sendoan. XIX. Po-
beña-Cobaron meatzaritza esparruan ere, ale-
gia, burdinazko mendietako kostaldean, mineral

— PRÓLOGO —

Preservar la memoria

En el Área de Cultura del Ayuntamiento
de Muskiz llevamos años desarrollando un
proyecto que consideramos necesario si que-
remos evitar que la historia minera de nuestro
municipio caiga en el olvido: consiste en recabar
documentación, identificar y poner en valor el
patrimonio material que se conserva y, además,
reunir imágenes, documentos y los recuerdos
de las personas que participaron en los más de
cien años de explotaciones mineras.

Con el apoyo económico del Gobierno Vas-
co y de la mano de Ondartez, empresa dedica-
da al estudio, recuperación y difusión del Patri-
monio Material, se han inventariado los Cotos
Mineros de Muskiz para conocer, definir y va-
lorar cada uno de los elementos patrimoniales
del entorno, su estado y su función, las necesi-
dades de cuidado y reparación y la urgencia de
las mismas.

Por otra parte, el Centro de Documentación
y Divulgación Trueba lleva años trabajando el
Patrimonio Inmaterial de las Encartaciones.
Ha centrado muchos de sus esfuerzos en los
amplios Montes de Triano, en su riqueza férri-
ca y en la intensa explotación minera iniciada a
mediados del siglo XIX. El Coto Minero Pobe-
ña-Cobaron, la zona costera de estos montes
de hierro, también contó con una enorme y rica



masa aberats handia izan zen, eta ia mende luze eta jarraitu batez aritu ziren hemendik minerala ateratzen, soldatapeko ehunka peoi, mineralaren kontratista abilak, meatzetako patroik gogorrak, ingeniari ausartak eta portu teknikari adoretuak.

Pilatutako ezagutzak ez du ezertarako balio, irakasteko gai ez bagara, jendarteari gure udalerriko ez hain aspaldiko iragana bizirik mantentzen lagunko dioten kontzeptu argiak helarazteko kapaz ez bagara. Azken finean, argitalpen honen bidez, meatzaritzak hemen nolako eragina zuen ulertzen lagundu nahiko genuke, nola iritsi ginen ustiaketa bizi batera, burdin minerala agortu arte, paisaiko aldaketak, eta, noski, geratzen diren hondarrak, atzoko meatzaritza gune aktiboak, soldatapeko peoiak eta meatzetako patroiak uztartu zituen arragoa, borroka sozial eta ideologikoen sorlekua eta Bizkaiko aberastasunaren abiapuntua interpretatzen lagundu nahi genuke.

Muskizko Udalean dibulgazio argitalpen hau ipini genuen abian, eta atsegina eta pedagogikoa izatea espero dugu. Testuetako egilea Ricardo Santamaría da, Trueba Dokumentazio eta Dibulgazio Zentroko koordinatzailea, inguruko historia kontatuz abiatzen da, hasiera lainotsuetatik meatzaritza ustiaketa bizienerako urteetaraino, bertan lan egin zuten protagonisten oroitzapenetan bizi diren meatzaritza hondarrak birsortzen.

Informazioa osatze aldera, inguruko sasoi desberdinetako birsortze historikoak gehitu ditugu, Javier Gandarillas marrazkilariaren eskutik, betiere bildutako informazioari jarraiki. Garrantzitsua da nabarmentzea euren balio artistikoa gorabehera ez direla lamina apaingarri hutsak (hori ere badiren arren), horren orde, Pobeña-Cobaron meatze esparruari buruz dauzkagunezagutzetan oinarrituta egindako birsortzeak dira.

Kepa Fournier Zubizarreta
Muskizko Udaleko Kultura Teknikaria

masa de mineral y con casi un siglo de extracción continuada donde confluyeron cientos de peones braceros, hábiles contratistas de mineral, duros patrones mineros, ingenieros valientes y atrevidos técnicos portuarios.

El conocimiento acumulado de nada sirve si no somos capaces de divulgar, de transmitir al público conceptos claros que ayuden a mantener vivo el no tan lejano pasado de nuestro municipio. En definitiva, publicamos una obra que esperamos ayude a comprender qué supuso la minería en la zona, cómo se llegó a una intensa explotación hasta el agotamiento del mineral de hierro, los cambios en el paisaje y, por supuesto, cómo interpretar los restos que aún se conservan, ayer activos centros mineros, un crisol donde confluyeron peones braceros y patrones mineros, donde se fraguaron luchas sociales e ideologías y de donde salió la riqueza del despegue vizcaíno.

Desde el Ayuntamiento de Muskiz ponemos en marcha esta publicación divulgativa que esperamos resulte amena y pedagógica. El autor de los textos, Ricardo Santamaría, coordinador del Centro de Documentación y Divulgación Trueba, nos sitúa contando la historia de la zona desde los inicios nebulosos hasta los años de máxima explotación minera, recreando los restos mineros que perduran con los recuerdos de los protagonistas que allí trabajaron.

Para complementar la información hemos incorporado varias recreaciones históricas de la zona elaboradas por el dibujante Javier Gandarillas. No se trata de láminas decorativas (aunque también lo son), sino de recreaciones basadas en los conocimientos que disponemos sobre el Coto Minero de Pobeña-Cobaron.

Kepa Fournier Zubizarreta
Técnico de Cultura del Ayuntamiento de Muskiz

— SARRERA —

Gakoak

Trianoko Mendiak Enkarterriko parte dira eta XIX. mendean burdin mineral masa ikaragarriak zituzten, herri hizkeran hozkailuak deitukoak. Zaina¹ (hematites) aspalditik izan da oso estimatua, mea² ugari eta zikinkeria gutxi baitzitu, horretaz gain, lur azalean zegoen, alegia, berau ateratzeko, ez zen baliabide garestirik behar, ez eta galeria arriskutsurik ere, etxeko lanabesak erabiliz atera zitekeen, esaterako, barraz eta arrasteluz.

Eskualde honetako mendiak komunalak ziren eta Enkarterriko Foruari³ lotuta egon dira; Foruen arabera, argi eta garbi, Enkarterriko bizilagunek bakarrik zuten bertako baso, abere eta meatzeak⁴ ustiatzeko eskubidea, eta debekatuta zegoen mea esportatzea. Antzina-antzinatik, bertako meatze barrutietan⁵, zainaren langintzan hartu dute parte Enkarterritarrek, eta minerala Barbadún ibaiko meatze portuetara garraiatu dute, bai eta Galindora ere, Ugarteren ibarrean. Eta kai horietatik arrainontzi txikietan Kantauriko Kostaldeko hurbileko burdinola⁶ guztietara bidaltzen zen, kabotaje nabigazioz, Bayonatik (Galizia) Urdaxeraino, San Salvadorreko Monasterioraino (Nafarroa).

Industria Iraultza tarteko (XVII. mende amaiera), zain hauek balio handia hartu zuten, kalitatezko burdina asko eskatzen baitzen, batik bat, Ingalaterrako siderurgien aldetik, baina foru pro-

— INTRODUCCIÓN —

Las claves

Los Montes de Triano forman parte de Encartaciones y en el siglo XIX contaban con enormes masas de mineral de hierro denominadas popularmente veneras. La vena¹ era muy apreciada desde antiguo por su alta mena² y escasas impurezas, además, estaba en superficie, es decir, para su extracción no eran necesarios medios costosos ni peligrosas galerías, se arrancaba con herramientas caseras como la barra y la rastrilla.

Los montes de esta comarca encartada eran comunales y estaban sujetos al Fuero de Encartaciones³ que, con claridad, otorgaba exclusividad de explotación forestal, ganadera y minera⁴ a los encartados y, además, las ordenanzas reales prohibían la exportación de vena. Desde muy antiguo, los encartados practicaron el laboreo de la vena en los cotos mineros⁵ transportando el mineral hasta los puertos venaqueros del Barbadún y del Galindo en la vega de Ugarte, desde donde se enviaba en pequeños barcos de pesca por cabotaje a todas las ferrerías⁶ próximas a la costa cantábrica desde Bayona (Galicia) al Monasterio de San Salvador en Urdax (Navarra).

Con la Revolución Industrial (a finales del siglo XVII) estas veneras cobraron gran valor por la fuerte demanda de mineral de hierro de calidad, sobre todo por parte de las siderurgias inglesas,



tekzionismoak meatzeak modu askean ustiatzea eragozten zuen.

XIX. gizalditik zaina erauzi eta esportatu zuten meatze konpainia aurreratuak izan ziren, baina Bigarren Karlistada bukatutakoan (1872-1876) nabarmenki biziagotu zen zainaren erauzketa. Trianoko Mendietako zainak Enkarterri eskualdeko barrualderantz luzatzen dira (Galdames, Sopuerta, Artzentales) eta kostalderantz Kantabriarekiko mugetarantz (Pobeña, Cobaron).

La-ia ehun urtez, Pobeña-Cobaron Meatze Esparruaren historia idatzi zuen meatzaritzak, etengabe ustiaketa berriak agertzen ziren, eraikin berriak, ondorioz, beti ari ziren aldatzen bai paisaia bai biztanleak, hori horrela, ez dago garai haietako argazki finkorik. Javier Gandarillasen irudi bikainek meatzetako biztanle eta ustiaketak irudikatu eta testuak argitzen dituzte, baina eten gabeko eraldaketen ondorioz, ezinbestean, tarte-ka, eraikuntza zaharrak instalazio berrien artean ezkutatzen dira.

*Lortu beharreko helburuak ahaztutako historia-
ren pasarteak berreskuratzea eta kontserbatutako
kiskaltze labeen, garbitegiaren eta Campoma-
rreko Gazteluko kargalekuaren meatze aztarnak
azaltzea dira.*

*Gure meatzaritzaren iragana kontatzeko, Po-
beña-Cobaron Meatze Esparruko meatze des-
berdinetan lan egin zuten eta herri hauetan bizi
izan ziren adineko pertsonen egindako elkarrizke-
tetan bildutako oroitzapen kontrastatuak lehe-
netsi ditugu⁷.*

*Pobeña-Cobaron Meatze Esparrua bere tes-
tuinguru geografiko eta historikoan kokatuz ipi-
niko dugu abian lan dibulgatzaile hau, meatze
balentria ikaragarri hartako hasierako egoera
soziala eta abiapuntua konprenitzeko.*

pero el proteccionismo foral impedía su libre explotación generando numerosos conflictos.

Hubo compañías mineras adelantadas que extrajeron vena y la exportaron desde mediados del siglo XIX, pero la extracción de la vena se intensificó acabada la Segunda Guerra Carlista (1872-1876). Las venas de los Montes de Triano se prolongaban hacia el interior de la comarca encartada (Galdames, Sopuerta, Arcenales) y hacia la costa hasta los límites con Cantabria (Pobeña, Cobaron).

En casi cien años, la minería fue marcando la historia del Coto Minero Pobeña-Cobaron con nuevas explotaciones y construcciones, provocando continuos cambios en el paisaje y en las poblaciones, por lo que no puede haber una foto fija. Las magníficas ilustraciones de Javier Gandarillas recrean poblaciones y explotaciones mineras que clarifican los textos, pero por los constantes cambios es inevitable que se solapen viejas construcciones en desuso con nuevas instalaciones.

Los objetivos perseguidos son recuperar pasajes históricos olvidados y dar explicación a los restos mineros que se conservan: los hornos de calcinar, el lavadero y el cargadero de El Castillo de Campomar.

Para contar nuestro pasado minero, damos prioridad a los contrastados recuerdos recogidos en las entrevistas efectuadas a personas de edad que vivieron en los pueblos o trabajaron en las diferentes minas del Coto Minero Pobeña-Cobaron⁷.

Iniciamos este trabajo situando el Coto Minero Pobeña-Cobaron en su contexto geográfico e histórico para entender los orígenes y la situación social en los inicios de la gesta minera.

— I. KAPITULUA —

Murmiaren artean Enkarterri ikustatzen da

Enkarterriko lurrei buruz zorroztasunez berba egitea murmia⁸ artean ibiltzea bezalakoa da, datu historikoak hain eskasak dira, non ezer gutxi baieztatu daitekeen argitasunez, eta baieztatzen hau berau aplikatu liteke penintsula iparraldeko populatu zuten gainerako jendarteetarako. Erromatar Inperioren inbasioetik abiatzen bagara, badirudi eremu hauetan autrigoiak bizi izan zirela, kultur zelta zabalen parte zirela eta euren mintzaira zeharo ezezaguna da, nolahi ere, indusketa arkeologikoen La Bureba izeneko zabaldean kokatzen dituzte kostatik, Berubio euren jainkoari opariak eskaintzen.

Edozein kasutan, egia da historialari erromatarrei⁹ zor dizkiegula lur hauetako lehenengo aipamenak, izan ere, erromatarrek jasota utzi zituzten, aski harrituta, bertako burdin mineralaren masa erraldoiak. Zain handi horiek gure aroaren hasieratik baldintzatu dute Enkarterriko lurraldearen historia, menderik mende gero eta garrantzi handiagoa izan zuten meategiek, eta azken bi mendeetan bizkortu egin zen inportantzia hori.

Beharbada, egunen batean, galdutako artxioboren batean iragan ilun hau gehiago argituko diguten datuak agertuko dira, baina, gaur gaurkoz, herri dominatzaileak hemendik igaro zirela eta gehiago edo gutxiago nabarmentzen diren

— CAPÍTULO I —

Entre la murmia se vislumbra Encartaciones

Hablar con rigor de los orígenes de las tierras encartadas es como caminar entre la murmia⁸. Los datos históricos son tan escasos que poco se puede afirmar con claridad, y esta constatación sirve para el resto de gentes que poblaron el norte de la península. Si partimos de la invasión del Imperio Romano parece que estas tierras estaban ocupadas por gente autrigona, partícipes de la amplia cultura celta y de habla totalmente desconocida, aunque las excavaciones arqueológicas les sitúan más en la llanada de La Bureba que por la costa y ofreciendo dádivas a su dios Vurovio.

Cierto es que a los historiadores romanos⁹ les debemos las primeras referencias sobre estas tierras ya que hicieron mención, un tanto asombrados, de sus enormes masas de mineral de hierro. Grandes veneras que han marcado la historia de la tierra encartada desde el principio de nuestra era, unos criaderos que fueron creciendo en importancia con el paso de los siglos, acelerándose en los dos últimos.

Tal vez, cualquier día, en un archivo perdido aparezcan datos que nos desvelen algo más del pasado oscuro, pero hasta hoy, tan solo sabemos que por aquí han pasado pueblos domi-



seinale batzuk utzi zizkigutela besterik ez dakigu. Erromatarrek Pisorica-tik (Herrera de Pisuerga) Portus Amanus-erako (Castro Urdiales) galtzadaz utzi ziguten, harbide horrek Balmaseda, Avellaneda eta Las Muñecasetik zeharkatu zuen eskualdea. Kantauriko itsasertzean kolonia bakarra eratu zuten, Flaviobriga¹⁰, erdigunea Castro Urdialesko portuan ezarrita zegoela. Erromatarrek meatzetako eta bestelako aberastasunak Erromara eramateko portua ere laga zuten, baina badi-rudi ez zituztela bertako zainak ustiatu. Godoek, orduko munduko jabeekin haserretuta zeuden nekazariak zereal lautadak okupatu zituzten, baina, ematen duenez, ez zuten interes handirik izan arte eta gurbizti oihaneko landaredia eta erliebe hain aldapatsua zuen kostaldearen eta lautadaren arteko sakonune honetan.

Musulmanek ere ez ziguten arreta handirik eskaini, edozein kasutan, Ibn Idari de Al-Andalus kronistaren testuetako ikerketa berriek gutxienez aipu harrigarri bat utzi digute. Izan ere, 800. urtea baino apur bat lehenago, Abd al-Karim jeneralak austrigoien antzinako lurra erasotu eta suntsitu omen zuen, norabide guztietara zalditeriako eskudroiak gaudituz, eta Kantauri Itsasoaren bazterrean ere borrokatu zirela baieztatzen dute, zehazki, gure aurrekoek defendatzeko erabiltzen zituzten ubide eta itsasgorak zeuden paduretan¹¹.

Errekonkistan birpopulatzeaz eta babesteko gazteluen sorreraz diharduten erreferentzia toponimikoak eta bestelakoak aurkitzen ditugu, hortik aparte ezer gutxi. Gure erabateko sarrera historian Lope García de Salazar (1399-1476) bandokide enkarterriarraren eskutik dator. Muñatones jauregian jaioa, bere leinuarekin borrokatu zen, Sevillako kartzelan amaitu arte, zaina menderatu eta negozio handiak egin zituen, meategi aberatsen jabe egin zen, ondorioz, auzi luzeak izan zituen, horretaz gain, ezpata eta luma uztartu zituen, eta Bienandanzas e Fortunasutzi zigun,

nadores dejando tan solo algunas señales más o menos evidentes. Los romanos nos dejaron una calzada de Pisorica (Herrera de Pisuerga) a Portus Amanus (Castro Urdiales), que atravesó la comarca por Balmaseda, Avellaneda y Las Muñecas. Fundaron la única colonia de la cornisa cantábrica, Flaviobriga¹⁰, con su centro en el puerto de Castro Urdiales, por donde se llevaron las riquezas para su querida Roma, pero, si explotaron estas veneras, no hay restos significativos. Los godos, agricultores enfadados con los dueños del mundo de entonces, dominaron ocupando las llanadas cerealistas, pero parece que no tuvieron mucho interés en esta depresión entre la meseta y la costa de relieve muy accidentado y vegetación selvática de encinas y bertos.

Los musulmanes tampoco nos prestaron mucha atención, aunque recientes estudios de los textos del cronista Ibn Idari de Al-Andalus dejan una cita cuando menos sorprendente. Poco antes del año 800, el general Abd al-Karim atacó y devastó la antigua tierra de los austrigones enviando escuadrones de caballería en todas direcciones, y aseguran que lucharon incluso a orillas del Cantábrico, en marismas donde había canales y mareas con los que se defendieron nuestros antepasados¹¹.

En la Reconquista encontramos referencias toponímicas y otras que hablan de repoblaciones y creación de castillos protectores, pero poco más. Nuestra entrada plena en la historia viene de la mano del banderizo encartado Lope García de Salazar (1399-1476). Nació en el palacio de Muñatones, luchó con su linaje hasta acabar en la cárcel de Sevilla y dominó e hizo grandes negocios con la vena apropiándose de ricas veneras que dieron lugar a largos pleitos, pero, además, compaginó la espada y la pluma dejándonos «Las Bienandanzas e Fortunas»,

lan entziklopediko honetan Enkarterriri buruzko argibide ugari jaso zituen.

Enkarterri berezko Foru batekin agertzen da historian, Foru hau ahoz transmititu zen, 1394an pape-rean jaso zen arte, ohiturazko usadio eta ekanduak bildu ziren bertan, hori baino ezin dugu baieztatu.

Antonio de Trueba¹² XIX. mendeko idazleak bere bertsoetako batean modu egokian ematen du herri malkartsu honen berri (Las Encartaciones de antaño):

Su labranza era escasísima
pues se reducía toda
a labrar algún pedazo
de tierras en valles y lomas
donde sembraban el mijo
llamado entonces borona
y toda su industria era
tejer y cuidar ganados
extraer bebida alcohólica
de la manzana y la uva
con inteligencia poca
y el laboreo del hierro
que, con excepciones cortas
solo se empleaba en armas
y en instrumentos agrícolas.
Las ferrerías de entonces
no eran como las de ahora
porque se hacían a brazo
las operaciones todas
según puede colegirse
de la abundancia de escoria
que vemos en las montañas
donde no hay aguas motoras.

Betiere burdina lur pobre batean, beharbada horrek azal lezake Enkarterriko biztanleek gurago izatea lurrak komunean izatea, eta, batik bat, lurraren aprobetxamendua; Forua argia zen: Enkarterriko bizilagunei bakarrik zegokien euren

obra enciclopédica donde encontramos mucha información sobre Encartaciones.

Tan solo podemos afirmar que Encartaciones aparece en la historia con un Fuero propio de transmisión oral hasta que en 1394 se lleva a papel recogiendo los usos y costumbres consuetudinarios.

Antonio de Trueba¹², escritor del siglo XIX, da una semblanza acertada de la tierra accidentada en unos versos (*Las Encartaciones de antaño*):

*Su labranza era escasísima
pues se reducía toda
a labrar algún pedazo
de tierras en valles y lomas
donde sembraban el mijo
llamado entonces borona
y toda su industria era
tejer y cuidar ganados
extraer bebida alcohólica
de la manzana y la uva
con inteligencia poca
y el laboreo del hierro
que, con excepciones cortas
solo se empleaba en armas
y en instrumentos agrícolas.
Las ferrerías de entonces
no eran como las de ahora
porque se hacían a brazo
las operaciones todas
según puede colegirse
de la abundancia de escoria
que vemos en las montañas
donde no hay aguas motoras.*

Siempre el hierro en una tierra pobre, tal vez eso explique que los encartados prefirieran tener sus tierras en común, y sobre su aprovechamiento el Fuero era claro: solo a los encartados les correspondía la explotación agrícola,



mendi komunaletako nekazaritza, basogintza, abeltzaintza eta meatzaritza ustiaketa.

Denbora igaro ahala, Enkarterri garrantzia hartzen joan zen, arrazoi sinple batengatik: burdina gero eta beharrezkoagoa zen eta Enkarterriko zainak, euren kalitatea eta ustiaketa erraza tarteko, garapenerako eta batez ere armagintzaren industriadako mineral hau behar zuten potentzia guztien desio bihurtu ziren.

Burdin mineralaren eskaria handitu bazen ere, Enkarterriko meategietako ustiaketa sistema Foru babesle bati eta errege debekuei lotua zegoen, horren ondorioz, ezin zen mineralik kanpora esportatu, bai, ordea, burdinoletan ekoizten ziren burdin totxoak. Mende hauetan (XIII. mendetik aurrera), mendietako abeltzaintza eta baso ustiaketaz gain, meategietako zainaren erauzketa izateko zortea izan zuten enkarterriarrek; gainera, landare ikatza lortzeko bertako gurbiztietako eltze handiak egosita ere irabazi handiak lortu zituzten; pribilegio horiek Enkarterriko bizilagunen biziraupena erraztu zuten. Zain ona eta kaloria balio handiko landare ikatza, bata zein bestea lehengai ezinbestekoak Kantauri isurialdean sortzen ari ziren burdinola ugariak ondo funtziona zezaten.

Enkarterriko herritarrek zainaren lanketan ari-tu ziren eta minerala gurdiz garraiatu zuten Barbadún eta Galindo ibaietako ibarretaraino.

Zainetako jarduera intentsiboko urte luzeak izan ziren, horrela iraun zuen XIX. mendeko bigarren zatiraino. Jarduera etekintsua, baina ez ohikoa babesten zutenen eta jabetza aldarrikatuz meategiak bidegabeki eduki nahi zituztenen arteko liskarrik gabea.

Nolanahi ere, burdinaren eskari gero eta handiagoak Enkarterri eta bertako Foruak presionatu zituen, eta, oso goizetik, ustiaketa eskubideei buruzko auziak jazo ziren Koroarekin eta Bizkai-ko Jaureerriarekin.

forestal, ganadera y minera de sus montes comunales.

Con el paso del tiempo, Encartaciones fue cobrando importancia por la simple razón que el hierro era cada vez más necesario y las venteras encartadas, por su calidad y fácil explotación, se volvieron objeto de deseo por todas las potencias que necesitaban este mineral para su desarrollo y, sobre todo, para su industria armamentística.

La demanda de mineral de hierro creció, pero su explotación en Encartaciones estaba sujeta a un Fuero proteccionista y a prohibiciones reales por las que no se podía exportar mineral, aunque sí los lingotes de hierro fruto de las ferrerías. Entramos en siglos (a partir del XIII) donde los encartados, además del aprovechamiento ganadero y forestal de sus montes, contaron con el arranque de vena en sus cotos mineros y el cocido en hojas de la madera de los bortos para la obtención de carbón vegetal, privilegios que facilitaron su supervivencia.

Buena vena y carbón vegetal de alto poder calorífico, materias primas esenciales para el funcionamiento de las abundantes ferrerías que se fueron creando en la vertiente cantábrica.

Los encartados trabajaban el laboreo de la vena en sus cotos mineros y la acarreaban hasta los puertos de las vegas del Barbadún y del Galindo.

Fueron siglos de intensa actividad venaquera que duró hasta la segunda mitad del siglo XIX, muy lucrativa, pero no exenta de enfrentamientos entre quienes defendían lo común y quienes explotaban venteras alegando propiedad.

La creciente demanda de hierro ejerció una gran presión sobre Encartaciones y su Fuero y, desde muy temprano, se sucederán pleitos por los derechos de explotación con la Corona y con el Señorío de Bizkaia.

II. KAPITULUA

Etengabeko liskarrak

Rafael González Orejas Karrantzako apaizak ezagutzen den dokumentazio apatxadaz aztertu du eta argitasunez laburbiltzen digu XVI. mende amaieratik aurrera, Enkarterriko zainen inguruan egondako auzi eta gertakari nahasiak, hain justu ere, XIX. mendearen amaieran zaina agortu zen arte, horixe izan zen Trianoko Mendietako mineralaren ustiaketa librearen aitzinsolasa. Horrela dio: «1584ko Felipe II.aren ordenantzek berresten zutenez, Koroarenak ziren meategiak, izan ere, lurra bere jabearena bazen ere, lur azpikoa, aldiz, Koroaren jabetzakoa zen. Hortik ondorioztatzen zen meatze bat ustiatu ahal izateko, norbanakoek errege lizentzia eduki behar zutela.

Bizkaian, baina, egoera bestelakoa zen, izan ere, Bizkaian, usadio eta ohiturei jarraiki, lurraren jabea lur azpiaren jabea ere bazen, eta meatokiak herrienak ziren. Fausto Elhuyarren 1783ko ikerketa baten arabera, Somorrostroko¹⁴ meategiak Enkarterriko toki eta Hiribilbuetako jabetza partikularrekoak dira, eta bertako norbanako guztiek askatasuna dute nahi duten lekuetatik minerala ateratzeko, nahi duten modura, eta norbanakoen artean ez dago inolako desberdintasunik. Hori horrela, Koroak ez zeukan inolako botererik, aipatutako arro honetako meatzeetan.

Meatzeetako konpetentzia modu nahasian par-

CAPÍTULO II

Los conflictos constantes

El sacerdote carranzano Rafael González Orejas ha indagado entre la documentación y sintetiza la farragosa historia de los pleitos y acontecimientos que, desde finales del siglo XVI, rodearon las veneras encartadas y fueron el preámbulo de la libre explotación del mineral de los Montes de Triano hasta su total agotamiento a finales del siglo XIX. Dice así: «Las ordenanzas de Felipe II de 1584 reafirmaban la pertenencia de los yacimientos mineros de la Corona, pues si bien el suelo era de quien lo poseía, el subsuelo, sin embargo, era propiedad de aquella. De ello se deducía que para explotar una mina, los particulares debían obtener licencia real.

No era así en Vizcaya donde, según uso y costumbre, el poseedor del suelo lo era también del subsuelo, y los yacimientos pertenecían a los pueblos. En un estudio de Fausto Elhuyar de 1783, se definen las minas de Somorrostro¹⁴ como propiedad particular de las villas y lugares de las Encartaciones, siendo libre a todos arrancar minerales de donde quisiesen y como les pareciese, sin que entre ellos haya distinción. El hecho era que la Corona carecía de autoridad sobre los criaderos de la referida cuenca minera.

Aunque la competencia de las minas estuvo confusamente compartida entre el Señorío de



tekatu zuten Bizkaiko Jaurerriak eta Enkarterrik, meategiak Enkarterrin zeuden, eta horren ondorioz, 250 urte luzetan, zenbait desadostasun eta auzi sortu ziren, hala eta guztiz ere, bi erakundeek Somorrostroko meategien izaera komunala defendatu zuten eta izaera komunal hori mantentzea lortu zuten XIX. mende hasierara arte. Baldintza horiei esker ekoizle txikiak pribilegiatuak ziren eta babestuta zeuden, meatzaritzaren garapenaren kaltetan, horrek kapitalismo industrial sektorerari istea ere oztopatu zuen. Baldintza horietan, lan egiteko erabiltzen zituzten metodoak guztiz jatorrizkoak eta oinarritzkoak ziren, izan ere, langileak neurrizko lansari bat lortzen saiatzen ziren, betiere ahalik eta gasturik txikienekin.

Avellanedako Juntetxeak bere agintarien aldetik aski nortasun eskuratu zuenean, Foruak eta izaera propioa, bertako Foruen arabera, ondasun eksklusibotzat jotzen zen Enkarterriko burdin ustiaketa; Gernikako Juntetxearen arabera, berriz, berak zuen autoritatea bere arabera ondasun komuntzat jotzen zuena arautzeko, eta lurraren jabea zen Avellanedako Juntetxeko xedapenak mugatu eta aldatzen zituen, Avellanedako Juntetxeak lurraren jabetza horretan oinarritzen zuen bere boterea eta agintea, mineralekiko agente eksklusiboa izateko eskubidea mantentzen zuen, eta horren alde etenik gabeko borroka bati eutsi zion, Jaurerria justifikaziorik gabe tartean sartzen zela interpretatzen baitzuen».

Mendeetan zehar, auzi ugari sortu ziren, 1740ko uztailaren 21ean, Gernikana dostutako hitzarmen bat ezarri zen, eta ondoren, handik egun batzuetara, Avellanedan berretsi egin zen. Akordioen artean, honakoa agertzen da: «Enkarterri ematen zaio Jaurerriak jasotzen zuen zainaren zergaren soberakin likidoaren herena, eta kontratuaren edukiaren barruan onartuta eta amaituta geratzen dira Enkarterrik Jaurerriaren aurka eta Jaurerriak Enkarterriren aurka izan dituzten asmo guztiak».

Vizcaya y las Encartaciones, lugar este donde se ubicaban los yacimientos, derivándose de ello una serie de discordias y pleitos durante un largo período de 250 años, ambas entidades defendieron y consiguieron mantener el carácter comunal de las minas de Somorrostro hasta entrado el siglo XIX. Tal actitud privilegiaba y protegía al pequeño productor, con menoscabo de la evolución minera, llegando incluso a dificultar la penetración del capitalismo industrial en el sector. En tales circunstancias, los métodos de trabajo empleados resultaban rudimentarios y primitivos, pues se trataba de obtener con los menores gastos posibles el mineral suficiente para sacar el trabajador de él un jornal módico.

Cuando la Junta de Avellaneda gozó de gran personalidad por sus autoridades, Fueros y carácter propio, la explotación ferrona de las Encartaciones era tenida por estas como patrimonio exclusivo, mientras que, por su parte, la Junta de Guernica se arrogaba autoridad para legislar sobre lo que ella juzgaba pertenecer al patrimonio común, coartando y modificando las disposiciones de la Junta de Avellaneda, propietaria de la tierra, y que en esta propiedad basaba el fundamento de su autoridad y dominio sobre la misma, manteniendo el derecho de dominio exclusivo sobre los minerales, y sosteniendo en su defensa una lucha contra lo que interpretaba intromisión injustificada del Señorío».

Durante siglos, los pleitos fueron numerosos y el 21 de julio de 1740 se estableció en Gernika un convenio concertado que fue ratificado en Avellaneda días después. Entre las estipulaciones, «se concede a las Encartaciones la tercia parte del remanente líquido del arbitrio de la vena que el Señorío percibía, quedando bajo el contenido del contrato, transigidas y fenecidas todas las pretensiones que ha tenido las Encartaciones contra el Señorío y el Señorío contra las Encartaciones».

III. KAPITULUA

XIX. mende asaldatua

XIX. mendean, orotara, karlistada deitutako hiru gerra zibil izan ziren, eta erromantizismo gehiagoko edo gutxiagoko arrazoien artean, funtsean, istilu ekonomikoak izan ziren; ekonomia arrazoiak tarteko liskar gogorrak izan ziren liberalismo garapen zilearen aldekoen eta aldaketa bat ere gura ez zutenen artean.

Enkarterrin, bereziki gatazkatsua izan zen hirugarrena (1872-1876), 1874an, Somorrostroko Bataila¹⁵ odoltsua izan zen. Armada Liberala Santanderetik sartzen ari zen, karlisten lubakiak gurutzatzen saiatu zen, Bilboko setioa altxatzeko presaka, Montañoko, Murrietako eta San Pedroko (Abanto-Zierbena) lubaki karlistak gurutzatzen saiatu zen, baina ezin lortu. Borroka gogorren ondoren, Las Muñecas mendatetik igaro ziren, liskar horietan hil zen Castor Andechaga Enkarterriko jenerala karlista. Sopuertatik eta Umaran gainetik Kadagua arrora jaitsi eta Bilbo askatu zuten 1874ko maiatzaren lehen.

Mende honen hasieratik, mahai gainean egon zen Enkarterriko zainen ustiaketa libre. Zentzu honetan, era guztietako mugimenduak izan ziren, harik eta lurra liberalizatzea eta mineralaren meategietako ustiaketa libre erdietsi arte; hori 1876ko martxoaren 13an behin betiko lortu zen Somorrostroren Aldarriarekin¹⁶.

CAPÍTULO III

El convulso siglo XIX

En el siglo XIX se desarrollaron tres guerras civiles, conocidas popularmente como carlistadas, que respondían a razones más o menos románticas, pero que, en realidad, fueron confrontaciones económicas con duros enfrentamientos entre el liberalismo progresista y los conservadores que no deseaban cambio alguno.

El tercero de estos conflictos (1872-1876) tuvo especial beligerancia en tierras encartadas, donde en 1874 se dio la cruenta Batalla de Somorrostro¹⁵ en la que el Ejército Liberal, que penetraba por Santander con prisa por levantar el sitio sobre Bilbao, trató de cruzar los atrinchamientos carlistas de Montaña, Murrieta y San Pedro (Abanto-Zierbena) sin conseguirlo. Entraron por Las Muñecas tras duros combates en los que murió el general carlista encartado Castor Andechaga. Por Sopuerta y el alto de Umaran bajaron a la cuenca del Cadagua y liberaron Bilbao el 2 de mayo de 1874.

Desde el inicio del siglo XIX, la libre explotación de las venas de Encartaciones quedó sobre la mesa. Se dieron movimientos de todo tipo hasta conseguir liberalizar el suelo y explotar libremente los criaderos de mineral, conseguido definitivamente con la Proclamación de Somorrostro el 13 de marzo de 1876¹⁶.



Rafael González Orejas apaizari bere ikerketetan jarraituko diogu:

«XIX. mendean aldaketa sakonak izan ziren Enkarterriko meatzaritzaren esparruan. 1789. urtean, dagoeneko, Enkarterri erabat sartuta zegoen Bizkaiko erakundeetako egituretan. Orduan, Bizkaiko Jaurerriak, mineralen irabaziak arautuko zituzten ordenantzak ezartzeko erabateko boterea zuelarik, xedapen hauek arautzeari ekin zion (1819. urtea). Hala eta guztiz ere, Somorrostroko Haraneko Zazpi Kontzejuetako eta Barakaldoko elizateko bizilagunak eta euren ordezkariak aurka azaldu ziren; horren ondorioz, onartutako legedia ez zen indarrean jarri, eta ordua arte bezala jarraitu zuen denak.

Hirurteko Liberalen ondoren (1821-1824), Fernando VII.ak Lege eta Errege Agindu batzuk aldarrikatu zituen, beste batzuen artean, meatzeetako ustiaketan ideologia liberala eta kontzepzio burgesa txertatu zituen 1825eko uztailaren 4ko Meatzetako Legea; horrek aurka egiten zion Bizkaiko meatzaritzako funtzionatzeko modu tradizionalari. Bizkaiko agintariek lege hau ukatu zuten, bi hamarkada baino tarte luzeagoz. Orduan argudiatu zenez, meatzeetako pribilegioek Bizkaiko meatzeetako izaera komunalaren aurkakoa esaten omen zuen, Legeak araudi izaerako konpetentziak usurpatzen omen zituen, eta meatzaritza Jaurerriari eta bere Batzar Orokorrari omen zegokien. Administrazio zentralari zegokionez, Batzar Orokorraren eskumena ei zen. Batzar Orokorra 1827ko uztailaren 19an batzartu zen, eta alde bakarretik beste Meatze Araudi bat onartzea erabaki zen. Bertan monarkiaren legeria orokorra eta Bizkaiko araudi zehatzak ezkontzen saiatu ziren, Bizkaiko salbuespenekin bateragarriak ziren errege xedapenak gehitu zituzten eta kontraesanetan erortzen zirenak baztertu.

Seguimos al sacerdote Rafael González Orejas en sus indagaciones:

«Es en el siglo XIX cuando se introducen profundos cambios en el campo de la minería encartada. En 1789, las Encartaciones se encuentran ya definitivamente integradas en las estructuras institucionales vizcaínas. Fue entonces cuando el Señorío, con plenos poderes para establecer ordenanzas por las cuales debería regirse el beneficio de los minerales, reglamentó estas (1819). Mas a ello se opusieron los vecinos de los Siete Concejos del Valle de Somorrostro, la anteiglesia de Baracaldo, y sus representantes, lo que impidió que entrase en vigor el reglamento aprobado, siguiendo como estaban las cosas.

Después de Trienio Liberal (1821-1824), Fernando VII promulgó una serie de Leyes y Reales Órdenes entre las que se encontraba la Ley de Minas de 4 de julio de 1825 que introdujo en la explotación minera una ideología liberal y una concepción burguesa, principio que resultaba contrapuesto al modo de funcionar tradicionalmente la minería vizcaína. Esta ley fue rechazada por parte de las autoridades vizcaínas por espacio de más de dos décadas. Se alegó que la regalía minera contradecía el carácter comunal de la propiedad minera en Vizcaya; que la ley usurpaba las competencias en materia legislativa y en el ramo de la minería correspondía al Señorío y su Junta General. La Junta General, reunida en Guernica el 19 de julio de 1827, optó por aprobar unilateralmente un Reglamento de Minas alternativo en el que intentaba adecuar la legislación general de la monarquía a la particular de Vizcaya, incorporando aquellas disposiciones reales que parecían conciliables con las franquizas vizcaínas, y rechazando las que entraban en contradicción con ellas.

Mineral zainak aurkitzeko, aitortzeko eta eskuratzeko askatasunari dagokionez, eskubide hau Jaurerriko bizilagunetara mugatzen zen; meatze legearen arabera, berriz, Espainiako edo atzerriko edozein herritarrek zuen horretarako libertatea. Bestalde, kontzesioak¹⁷ Bizkaiko Foru Aldundiko bulegoetan bideratzen dira, eta administrazio zentralako esku-hartze oro gaitzesten da, meatzaritzako jarduerari lotutako gaitetan. Hori bai, izaera liberaleko eta meatzeak edukitzeko jatorri burgeseko jabetza erregimena mantentzen da; horrek ekoizpen egitura hobekuntza garatzea lagundu zuen. Araudi horren ondoriozko praxiari hainbat aldiz hartu zioten kargu estatuko autoritateek, baina ez zen inolako zuzenketarik egin.

Jaurerrian honen eragina nabaritzen zuten errepublikan erantzunak, administrazio zentralaren eta foralaren arteko antagonismoak eta gerora izan zen lehenengo karlistadak Bizkaiko meatzaritzako araudiaren aldaketa eta garapen industrialatzaeratu zituen.

1868. urtetik aurrera, Bizkaiko meatzaritza berehalako burdin ustiaketa intentsiboak sortutako beharrei erantzuteko antolatu zen; hori guztia benetako boom batean amaitu zen, 1876. urtean Foruak indargabetu eta gero.

Foruak indargabetuta, erregimen liberalak edo erregimen berriak antzinako erregimen foralista ordezkatu zuen, eta beste estilo ekonomiko bat ipini zen abian: Meatzeak norbanakoen jabetzakoak izatera igaro ziren, eta minerala estatuko beste leku batzuetara esportatu zitekeen, batik bat, atzerriara».

Eta horrela Trianoko Mendietako zainetako meatze ustiaketa erraldoia hasi zen.

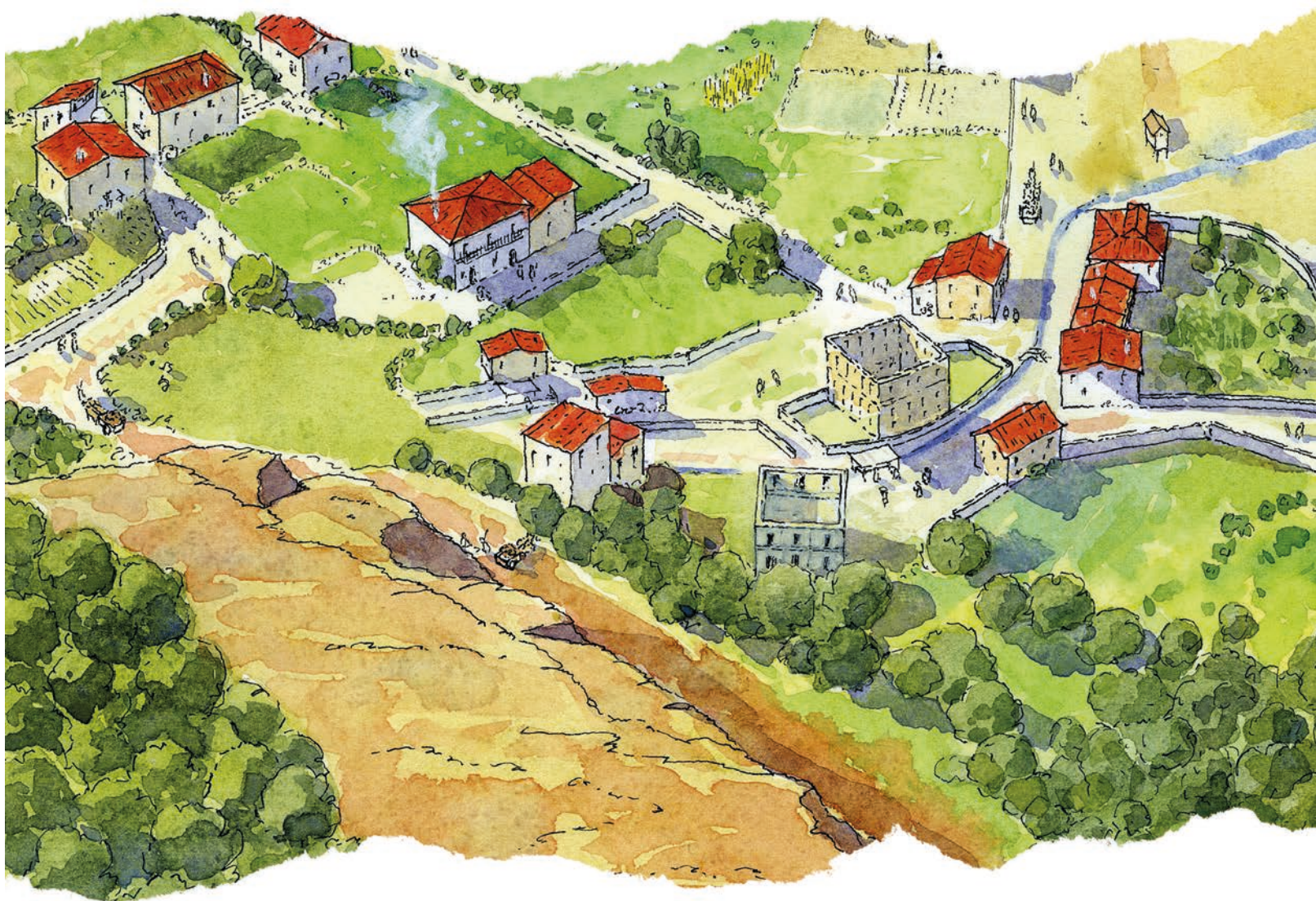
En cuanto a la libertad de descubrir, reconocer y adquirir criaderos de mineral, esta se limitaba solo a los vecinos del Señorío, mientras que la ley de minas real la hacía extensiva a cualquier español o extranjero. Por otra parte, las concesiones¹⁷ se realizan en las dependencias de la Diputación Foral de Vizcaya, rechazando toda intervención de la administración central en asuntos relacionados con la actividad minera. Eso sí, se mantenía en Vizcaya el régimen de tenencia minera de corte liberal e inspiración burguesa, favoreciendo mejores estructuras de productividad. La praxis derivada de tal reglamentación fue amonestada en repetidas ocasiones por parte de las autoridades nacionales sin que hubiera ninguna rectificación.

La reacción de las repúblicas afectadas en el interior del Señorío, el antagonismo entre la administración central y foral, y el ulterior desarrollo de la primera guerra carlista, retrasaron el cambio legislativo en la minería vizcaína y el desarrollo industrial de Vizcaya.

A partir de 1868, la minería vizcaína se organiza adecuándose a las necesidades de la explotación intensiva del hierro que desembocaría en un auténtico boom tras ser abolidos los Fueros en 1876.

Con la abolición, el régimen foralista fue sustituido por otro liberal o Nuevo Régimen que puso en marcha otro estilo económico. Las minas pasaron a ser propiedad de particulares, y se permitió exportar mineral a otros lugares de la nación y, sobre todo, al extranjero».

Y así comenzó la libre explotación de las venas de los Montes de Triano supeditando la comarca a la minería.



Pobeña 1870. Pixkanaka-pixkanaka egindako itxuraldaketaren hastapenak, lehen meatze ustiatzearen oroigarriak.
Pobeña 1870. Inicios de su paulatina transformación, recuerdos de las primeras explotaciones mineras.

— IV. KAPITULUA —

Kolpatutako eskualdea

Gerra karlista-liberala bukatuta (1876), Foruak deuseztatuta, Trianoko Mendietako ustiaketa intentsiboa hasi zen.

Dolores Ibarrurik (1895-1989), Somorrostron borrokatu zen Ibarruriko karlista baten eta Soriako emakume ausart baten alaba, zehaztasunez laburbiltzen du Enkarterriko egoera, Foruetatik Liberalismorako igarobide hori, Erregimen Zaharretik Berrirako pausoa, Somorrostroko Bataila odoltsua igaroa zen, baina ez zeukaten ahaztuta.

«Oraindik lehortu gabe zeuden eroritakoen-gatik isuritako malkoak... herriarekin batere zerikusirik ez zuten gizon batzuek begirada goseti eta ikertzailez mendi, muino, zelai, mendixka eta sakanak ikertzen zituztenean... Krokisak marrazten zituzten, planoak altxatu, taketak sartu, mugarriak ipini, eta hizkera malapartatua zerabilten, honakoez aritzen ziren: konpainia anonimoak, jabetzak, kontzezioak, denuntziak, behartutako desjabetzeak, kapitalen inportazioa, eskulan merkea, mineralen ustiaketa, industrializazioa...

Beste mundu bat kolpetik erori zen eskualdean eta erabat aldatu zen eskubide publikoa, jabetza harremanak aldatu zirelako. Atzo hau guztia komuna zen; hori, berriz, familia batena; hango hura, beste batena... Gaur, dena da arraroa».

— CAPÍTULO IV —

La comarca atropellada

Finalizada la contienda carlista-liberal (1876), abolido el Fuero, comenzó la explotación minera intensiva en los Montes de Triano.

Dolores Ibarruri (1895-1989), hija de un carlista de Ibarruri que luchó en Somorrostro y de una brava soriana, resume con precisión la situación en Encartaciones en los inicios de la nueva era, en ese paso del Fuero al Liberalismo, del Viejo al Nuevo Régimen, pasada, aunque no olvidada, la cruenta Batalla de Somorrostro.

«Aún no se habían secado las lágrimas por los caídos... cuando hombres totalmente ajenos al país examinaban con ávida e investigadora mirada montes y colinas, campos y prados, collados y barrancos... Trazaban croquis, levantaban planos, clavaban estacas, colocaban mojones, hablaban en una jerga endiablada... de compañías anónimas, pertenencias, concesiones, denuncias, expropiaciones forzosas, importación de capitales, mano de obra barata, exportación de minerales, industrialización...

Un mundo nuevo caía de golpe sobre la comarca cambiando radicalmente el derecho público, porque cambiaban las relaciones de propiedad. Ayer, esto era del común; aquello, de una familia; lo de más allá, de otra... Hoy, todo es extraño».



Eta kontatzen duenez: «Artzainek dagoeneko ezin dituzte mendi komunaletara eraman euren abereak han bazka dezaten, auzokoek ere ezin dute sutarako egurrik hartu udal basoetatik. Debekatuta dago. Bere etxerako bidea, jadanik ez da bidea. Jabego baten barruan erori da. Alanbre arantzadunez itxi dute eta alferrik dira protestak. Jabe berriek lurra salatu dute, oraindik bere guraoen eta aitona-amonen aztarnak gordetzen dituen lurra. Lege berria egin da, eta lege berri horrek iritsi berrien eskubideak aitortzen ditu, eta herriari bere eskubideak kendu, erabilerarengatik eta ohiturengatik mende luzetan ezarri eta mantendu badira ere».

Doloresek eskualdeak bizi izan zuen aldaketa deskribatzen jarraitzen du: «Meatzetako zainetatik burdinola zaharretara edo Galindoko eta Somorrostroko txalupiloetara idien¹⁸ gurdi astu-netan garraiatzen zen minerala, baina meatzetako ferrokarrilak gurdiak ordezkatzeko ari dira; trenbideek, hegiak gurutzatuz eta mendiak zeharkatuz, garraio portuekin lotzen zituzten meatze eskualdeko bazter zokoratuenak, bai eta industria sidero-metalurgikoko eremuarekin ere, zeina aldi berean garatzen ari baitzen.

Herriko geografia apurtzen ari zen. Mendiak desagertzen ari ziren; Isurialdeak urratzen ari ziren; zelai eta soroak hondakinez betetzen ari ziren. Haranak eta muinoak berdintzen ari ziren; sakanetako eta amildegietako fondoak altxatzen ari ziren.

Plano inklinatuak zabaltzen ari ziren, lubakiak irekitzen eta zubiak altxatzen. Langileen auzoen gainetik aireko tranbiak igarotzen ziren, gaztainadi eta hariztiak baino gorago.

Dinamita leherketek, kable eta bagoien kirrinkek, tren-makinen hotsek eta pikotxen eta laztabinen kolpe etengabeek haranen geldotasuna urratzen dute, eta, irrikaz, ezinegonez eta asal-datzez betetako bizitza irakiten ari da, antzina mendi lasaiak izan ziren eremuetan, eta base-

Y cuenta: «Los pastores no pueden apacentar sus ganados en los montes comunales, ni los vecinos hacer leña en los bosques municipales. Está prohibido. El camino de su casa, ya no es camino. Cae dentro de una pertenencia. Lo cierran con alambre de espino, y no valen protestas. El terreno que aún conserva las huellas del pasado de sus abuelos y de sus padres ha sido denunciado por los nuevos propietarios. Se ha hecho una ley que reconoce el derecho de los recién llegados, mientras despojan al pueblo de los suyos, establecidos y mantenidos durante siglos por el uso y la costumbre».

Dolores sigue describiendo el cambio radical que sufrió la comarca: «Las pesadas carretas de bueyes¹⁸, en las que se transportaba el mineral de los filones a las viejas ferrerías, a los lanchones del río Galindo o del Somorrostro, iban siendo arrumbadas por los ferrocarriles mineros, que cruzando laderas y atravesando montañas, enlazaban los más apartados rincones de la cuenca minera con los puertos de embarque y con la zona fabril siderometalúrgica, que nació y se desarrollaba paralelamente.

Se rompía la geografía del país. Desaparecían montañas; se quebraban vertientes; campos y prados eran cubiertos de escombros. Los valles igualados con las colinas; elevados los fondos de los barrancos y precipicios.

Se tendían planos inclinados, se abrían trincheras, se levantaban puentes. Por encima de las barriadas obreras, sobre los castaños y robledales, cruzaban los tranvías aéreos.

Explosiones de dinamita, chirriar de cables y vagones, jadear de locomotoras, golpear incesante de picos y barrenos rompen la quietud de los antes silenciosos valles y una nueva vida llena de afanes, de inquietudes, de sobresaltos, hierve en lo que antaño fueron tranquilas mon-

rritarren bizileku izan ziren inguruetan langileen auzoak jaiotzen ari ziren, meatzetako auzoak, barrakoiz osatutakoak, despertsonalizatuak».

Doloresek margotzen duen irudi ilun honi erreka eta ibaietako kutsadura gehitu behar zaio, lurralde mugakideetako denboraldiko langileak auzoetan pilotzen ziren.

XIX. mendeko hirurogeigarren hamarkadako urteak dira, urte hauetakoak dira aterpetxeak, ohe beroak, saneamendurik gabeko auzuneak, etengabeko kolera agerraldiak, zizareak zeuzkan urdaia eta Vicente Blasco Ibáñezek «Intruso» lanean jasotzen duenez, giza-esplotaziorik iraingarriena. Bertako zaina erauzi eta eramateko lasterketa zoroaren urteak, «Burdinazko California» urteak, Manu Montero historialariak zuzenki adierazi zuen moduan.

Auzo jendetsu hauek sortzeak aurrekaririk gabeko basogabetzea eragin zuen, berotzeko eta janaria egiteko egurra behar zen eta gero eta urrunago joan behar zen egur bila. Gainera, gurbizti handiak desagertu ziren. Gurbitzaren egurrak, batez ere sustraiek, berotzeko ahalmen handia zuen eta, horrexegatik, egur-ikatz egiteko eta bapore galdaretako labeak pizteko guztiz egokia zen.

tañas y alrededor del caserío aldeano surgía la barriada obrera, minera, abarraconada, despersonalizada».

A esta oscura imagen que pinta Dolores hay que añadir la contaminación de arroyos y ríos y la creación de barriadas desordenadas.

Son los años setenta del siglo XIX, los años de los albergues, de la cama caliente, de los poblados con falta de saneamiento y sucesivos brotes de cólera, del tocino con gusanos y la explotación humana más indigna que recoge Vicente Blasco Ibáñez en «El Intruso». Años de la loca carrera por arrancar y llevarse la vena, los de la «California del hierro» que denominó tan acertadamente el historiador Manu Montero.

La creación de estos populosos barrios originó una deforestación sin precedentes, hacía falta leña para calentarse y cocinar y cada vez había que ir a buscarla más lejos. Además, los enormes bortaless desaparecieron, su madera, sobre todo sus raíces, contaba con alto poder calorífico, por lo que era idónea para la elaboración de carbón vegetal y para encender los hornos de las calderas a vapor.

Zaina garraiatzeko portu "venaquero" izandakoak, olak zainaz hornitzen zituzten kabotai ontzi txikiak hartzen zituen.

Puerto venaquero para pequeñas embarcaciones de cabotaje que suministraban vena a las ferrerías.





Campomarreko Gazteluko cargalekuaren obra handia.
La gran obra del cargadero de El Castillo de Campomar.

— V. KAPITULUA —

Meatzetatik kargalekuetara

Bessemer bihurtzailea asmatu zutenetik (1856) Europa, batik bat, Ingalaterran, kalitatezko burdin mineral ugari eta erregular-tasunez behar zuten siderurgia indartsuak egon ziren. Siderurgia hauek daude Trianoko Mendietatik hartutako minerala eraman eta ustiatu zuten konpainia handien atzean. Ingeniariak, geologoak, topografoak, lurrunean adituak, kontratistak... hona bidali eta meatze konpainiak sortu zituzten, kasu batzuetan, eskualdeko industriekin elkartuta.

Bizkaiko Foru Aldundiak «meatze kontzesioak» ematen zizkien konpainiei, hau da, ustiaketa bat abiatzeko eskubideak; baina lurra-
ren jabegoa, inoiz ez. Denbora tarte baterako lagatzen zen lurra, harik eta minerala agortu arte, gehienez, ehun urterako. Lagapen hauek funtzionamendu araudi batzuei lotuta zeuden eta erauzitako tona bakoitzeko diru kopuru bat ordaindu behar izaten zen.

Meatze guztiek «erauzketa» prozesu batekin abiatzen zuten euren jarduera. Ustiaketen hasieran (XIX. mende hasieratik) erraz samarra zen minerala ateratzea. Oxido ferrikoak (vena eta campanil deitutakoak) eta hidroxidoak (rubio delakoa) masa handietan zeuden, eta kostu txikiko tresnekin ustiatu ahal ziren, esaterako,

— CAPÍTULO V —

De las minas a los cargaderos

Desde la invención del convertidor Bessemer (1856) en Europa, sobre todo en Inglaterra, hubo potentes siderurgias que necesitaban mineral de hierro de calidad, abundante y de forma regular. Estas siderurgias fueron las que estuvieron detrás de las grandes compañías que explotaron y llevaron la mayor parte del mineral extraído en los Montes de Triano. Enviaron ingenieros, geólogos, topógrafos, expertos en vapor, contratistas... y crearon las compañías mineras, en ocasiones, asociándose con industriales de la comarca.

La Diputación de Bizkaia otorgaba «concesiones mineras» a las compañías, es decir, derechos para iniciar una explotación, pero nunca de propiedad del terreno. Se concedían por un tiempo hasta el agotamiento del mineral con un máximo de cien años y estaban sujetas a una normativa y al pago de un canon por tonelada extraída.

Toda mina comenzaba su actividad con un proceso de extracción. En los inicios de las explotaciones (desde principios del siglo XIX) era relativamente fácil extraer mineral. Los óxidos férricos (vena y campanil) y los hidróxidos (rubio) se encontraban en enormes masas, y su explotación requería de herramientas de bajo



pikotxak, palak, arrasteluak eta lur saskiak erabiliz, izan ere, ia beti, aire zabalean egiten zen ustiaketa.

1876tik aurrera, gerra karlista amaitu eta Foru babeslea indargabetuta, lasterketa zoro batean lehiatu ziren konpainiak, ahalik eta kosturik txikienean mineralik onenak eramateko, eta zabortege erraldoiak, lubetak eta harbetak sortu zituzten alboratutako materialekin.

1890 aldera oxidoak agortu ziren, eta konpainiek burdin mineral zainei jarraitu zieten, batez ere, kaltzio karbonatozko zainei. Labeetan kaltzinazio prozesu batetik pasaz gero, kaltzio karbonatozko zainak interesgarriak ziren, nahiz eta zain gutxiago eduki eta erauzteko lur azpiko galeria handiak sortu eta erraminta konplexuagoak erabili behar izan.

Gainera, kiskali beharrik ez zuten oxido bartzertuak berreskuratzeko, konpainiek eta partikularrek eskonbrotegietan pilatutako zainen lehen ustiakuntzetako lurrak garbitzea erabaki zutenean, minerala prozesatzeak garrantzi berezia hartu zuen.

Mineralaren erauzketa eta prozesatze faseen ondoren, garraio fasea zetorren, alegia, burdin minerala Europako eta bertako siderurgietera labe garaietan aprobetxatzeko baldintzarik egokienetan heltzeko eta kostu merkean arrabioa lortu ahal izateko. Meatzaritzako azken fase hau aurreko bi faseak bezain garrantzitsua zen.

Mineralak portuetaraino eramatea zen jomuga, hasiera batean, Galindo ibaiaren ahora eta Itsasadarrera, ostean, itsas zabalera. Minerala ontziralakuetaraino eramateko garraioa eraldatuz joan zen; idi gurdietatik hasi eta meatzaritza trenetara, plano inklinatuetara, kateatxo bagoietara eta aireko tranbietara igaro zen; eta, azkenik, itsaso zabalean kargalekuak sortu ziren.

coste como picos, palas, rastrillas y cestos terreros, puesto que la extracción era, casi siempre, a cielo abierto.

A partir de 1876, finalizada la contienda carlista y abolidos los Fueros proteccionistas, las compañías compitieron en una loca carrera por llevarse los mejores minerales y al menor coste posible, originando enormes escombreras, terraplenes y pedraplenes, con los materiales desechados.

Agotados los óxidos hacia 1890, las compañías siguieron los filones de mineral de hierro, sobre todo de carbonatos (siderita) que, aunque tuviesen menor mena y su extracción supusiese la creación de grandes galerías subterráneas y herramientas más complejas, eran interesantes si se les sometía a un proceso de calcinación en hornos.

Además, el procesado del mineral cobró especial importancia cuando compañías y particulares decidieron lavar las tierras acumuladas en las escombreras de las primeras explotaciones de vena recuperando los óxidos desperdiciados que no necesitaban ser calcinados.

Las fases de extraer y procesar se completaban con la fase de transportar el mineral de hierro para que llegase a las siderurgias europeas y del país en condiciones óptimas para su aprovechamiento en hornos altos y la obtención de arrabio a un coste asequible. Esta última fase de la minería era tan importante como las otras dos.

El objetivo era llevar el mineral hasta los embarcaderos, en un principio en la desembocadura del Galindo y en la ría, luego a mar abierto. El transporte fue transformándose, y de la carreta de bueyes se pasó a los trenes mineros, planos inclinados, vagonetas de cadenilla, tranvías aéreos y, por último, a la creación de cargaderos a mar abierto.

— VI. KAPITULUA —

Pobeña, Cobaron eta bertako meatzeak

1882ko urtarrilean, Francisco Baltasar Uruburu¹⁹ ingeniariaren meatze eta azpiegituren plano argitaratu zen. Bertan Bizkaiko meatze-tako «kontzesioak», «demasiak» eta «osagarriak» bildu zituen, eta Pobeña eta Cobaron inguruetan, meatze ezagun batzuk eta erabat ahaztutako batzuk agertzen dira.

Pobeña aldean, Valles eta Las Ganceas eremuetan, hainbat meatze kontzesio agertzen dira: «Santa Eusebia», «San Nicolás», «Plus Ultra» eta «Alberto». Meatze horiek zeuden edo ez eztabaida liteke, ez baita horri buruzko oroitzapenik jaso, baina José McLennan-ek Valleserako igorran desagertuta dauden zabortegi handi batzuk erakusten dituen 1900 aurreko Pobeñako argazki eder bat utzi zigun, eta horrek meatze horiek horre gon zirela adierazten du.

Beste alde batetik, pertsona nagusien hainbat lekukotza gorde ditugu, testigantza hauen arabera, adineko horien gurasoek idi gurdietan jaisten zuten zaina Valles ingurutik Esparraguera deitutako zonan sortzen zen hondartzatxoraino, eta minerala piletan uzten zuten. Gune horretan uretan sartzen ziren hiru plataforma zabal zeuden, bi metroko zabalerakoak eta zortzi metroko luzerakoak, kostarekiko perpendikularki jarriak.

— CAPÍTULO VI —

Pobeña, Cobaron y sus minas

En enero de 1882 se publicó el plano de minas e infraestructuras del ingeniero Francisco Baltasar Uruburu¹⁹. En él se recogían las «concesiones», «demasiás» y «complementos» mineros de Bizkaia, y en los alrededores de Pobeña y en Cobaron aparecen minas conocidas y otras totalmente olvidadas.

En el entorno de Pobeña, en la zonas de Valles y de Las Ganceas, figuran varias concesiones mineras: «Santa Eusebia», «San Nicolás», «Plus Ultra» y «Alberto». Se podría discutir su existencia al no contar con recuerdos, pero José McLennan nos dejó una bella fotografía de Pobeña donde se aprecian grandes escombreras subiendo hacia Valles, hoy desaparecidas, que testimonian la presencia de esas minas.

Por otra parte, conservamos los testimonios de la gente mayor que recuerda haber oído a sus padres que desde la zona de Valles bajaban vena en carretas de bueyes hasta la playita que se formaba en la zona de la Esparraguera depositando el mineral en montones. En ese punto había tres plataformas de dos metros de ancho y de otros ocho de longitud que, perpendiculares a la costa, se adentraban en el agua.

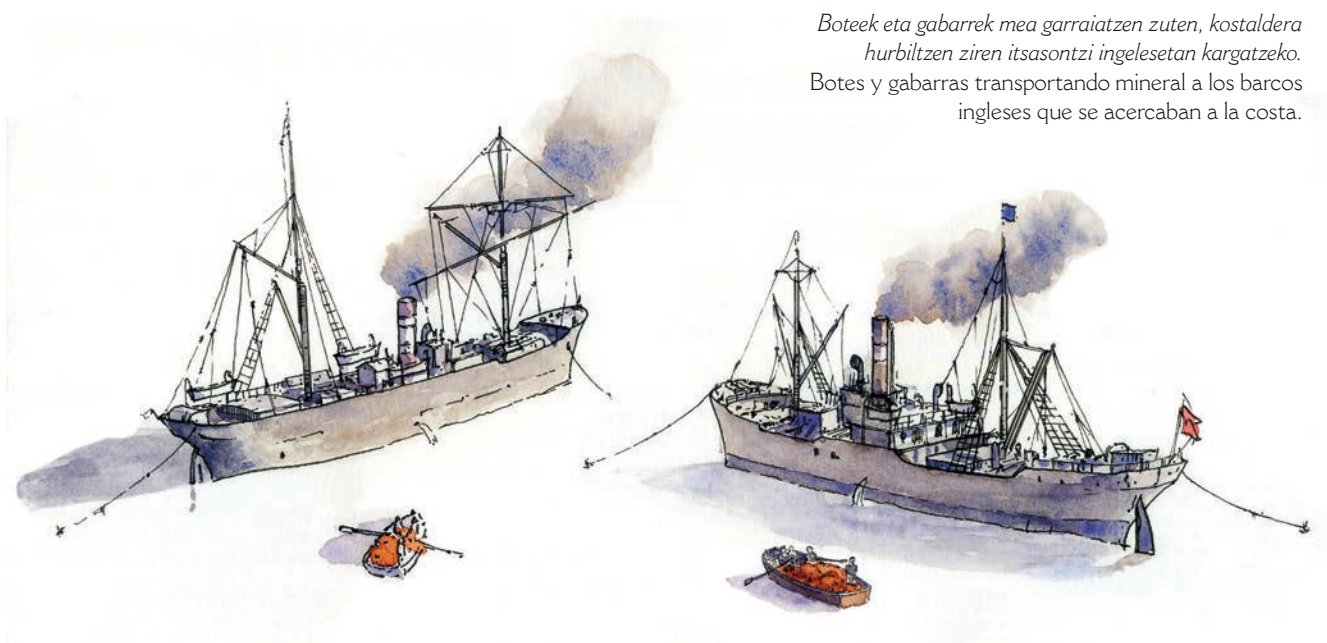


Itsasgoran hurbiltzen ziren meatzetako itsasontziak kargatzeko erabiltzen ziren. Ondoren inguruan botatzen zituzten harriekin lastatuta etortzen ziren itsasontzi hauek, eta mineralez kargatzen ziren berriro lastatzeko. Etxola bat zegoen eta bertan errentaria eta bere familia bizi ziren, errentariak gurdizainek ekartzen zuten minerala kontrolatu, karga agindu eta kontabilitate lanak egiten zituen. 1876. urtetik aurrera, Foru babeslea galduta, venaquería delakoa galdu zen, jadanik ez zen minerala eramateko itsasontzirik izan, ez eta gurdirik ere; plataformak desagertzen joan ziren apurka-apurka eta errentariaren etxola geratu zen bakarrik, zeina joan den mendeko 50.eko hamar-kadan erre baitzen.

Cobaron inguruari dagokionez, berriz, meatze, demasia eta osagarri hauek daude irudikatuta: «Santiago», «Amalia Vizcaína», «Asunción» eta «San Julián de Musques» eta «Ontón» inguruetako zati batzuk. Muskizko Udal Artxibategiko eta Trueba Zentroko hainbat argazkik Cobaronen egon zen zainaren lodiera ikaragarria erakusten dute, zain hori erauzia izan zen, harik eta agortu zen arte, orduan, karbonatoak lur azpian ustiatzeari ekin zitzaion, Amalia Vizcaína eta Josefa (El Hoyo) meatzeetan.

Servían para cargar los barcos venaqueros que se acercaban cuando subía la marea. Estos barcos venían lastrados con piedras que tiraban en los alrededores y cargaban el mineral que les hacía de lastre. Había una casita donde vivía el rentero y su familia, este controlaba la calidad del mineral que traían los carreteros, ordenaba el cargue en los barcos y llevaba la contabilidad. A partir de 1876, perdido el Fuego protector, la venaquería desapareció, ya no hubo barcos ni carretas que depositaran mineral; las plataformas fueron desapareciendo poco a poco y solo quedó la casita del rentero, que se incendió en los años cincuenta del siglo pasado.

Por su parte, en Cobaron figuraban las siguientes minas y sus demasías y complementos: «Santiago», «Amalia Vizcaína», «Asunción» y partes de «San Julián de Musques» y de «Ontón». Varias fotografías del Archivo Municipal de Muskiz y del Centro Trueba Zentroa muestran el enorme espesor de la masa de vena que se encontraba en Cobaron y que fue arrancada hasta su agotamiento pasando luego a explotarse carbonatos en galerías en las minas Amalia Vizcaína y Josefa (El Hoyo).



Boteek eta gabarrek mea garraiatzen zuten, kostaldera hurbiltzen ziren itsasontzi ingelesetan kargatzeko. Botes y gabarras transportando mineral a los barcos ingleses que se acercaban a la costa.

VII. KAPITULUA

Meatzeko kontratistak

Meatzetako kontratista askok eta askok us-
tiatu zuten minerala lur hauetan, edozein
kasutan, gure Pobeña-Cobaron meatze espa-
rruan José McLennan izan zenaren ospea nabar-
mentzen da, burutsua eta nekaezina izateagatik.

McLennan sendiko lehena Eskoziatik etorri eta
1860 aldera Santanderren finkatu zen sendiarekin.
Burdinbideetako obra publikoetako kontratista,
Alar del Rey-Santander eta beste hainbat trenbide
eta Europa iparreko kanalak eraikitzen parte har-
tutakoa. Seme batzuk izan zituen, baina lan ho-
netan Enkarterriko eskualdeko meatzaritzan modu
aktiboan eragina izan zuten horietaz bakarrik ari-
tuko gara.

Seme nagusia José McLennan (1845-1914)
izan zen, meatzetako ingeniaria eta negozio
gizon abila. Meatzetako kontratista modura,
Cobaron inguruan izan zituen kontzezioak
ustiatzeko zenbait konpainia sortu zituen, eta
1868an José McLennan Meatzetako Konpai-
nia abian ipini zuen. Bizkaian kontzesio asko
eduki zituen eta Kantabrian gehien eduki zitue-
na izan zen.

José McLennan Trianoko Mendietako kostal-
dera iritsi zenean, 1864 inguruan, Cobaron ha-
rro-hegi bat zen, hau da, tontor garaiago batzuen
aurretik zegoen muino bat, eta deigarriena zen
zain izugarri batez osatua zegoela. Ezegonkorta-

CAPÍTULO VII

Los contratistas mineros

Fueron muchos los contratistas mineros que
explotaron mineral en estas tierras, pero en
nuestro Coto Minero Pobeña-Cobaron la figu-
ra de José McLennan es emblemática por su
tenacidad e ingenio.

El primer McLennan vino de Escocia hacia
1860 y se afincó con su familia en Santander.
Era contratista de obras públicas ferroviarias y
participó en la construcción del ferrocarril Alar
del Rey-Santander, además de en otras líneas
de tren y canales del norte de Europa. Tuvo va-
rios hijos, pero en este trabajo tan solo haremos
referencia a los que incidieron activamente en
la minería de la comarca encartada.

El hijo mayor fue José McLennan (1845-
1914), ingeniero de minas y hábil hombre de
negocios. Como contratista minero fundó va-
rias compañías para la explotación de las con-
cesiones que obtuvo en los Montes de Triano
y en 1868 puso en marcha la Compañía José
McLennan de Minas. Tuvo muchas concesio-
nes en Bizkaia y fue el que más tuvo en Can-
tabria.

Cuando José McLennan llegó a la costa de los
Montes de Triano hacia 1864, Cobaron era un
cotarro, es decir, un cerro que precedía a cum-
bres más elevadas, aunque lo llamativo era que
estaba formado por una enorme venera. A pesar

sun politikoa gorabehera, inauguratu berria zen Trianoko ferrokarrilak bultzatuta, zeinak minerala Ortuellatik Galindo ibaiko ahorraino garraiatzea errazten baitzuen, zaina abiada bizian ustiatzeari ekin zion, eta berak ezarri zituen gerora ia-ia ehun urtez iraungo zuten meatze ustiatetako oinarriak.

Bere anaiatako batek, Francisco McLennanek, urtetan zuzendu zuen Orconera Iron Ore konpainia, eta Campomarrenaino iristen zen aireko tranbia eraiki eta abian jartzeko arima izan zen. Mamarigan XX. mendeko 90. hamarkadaraino iraun duen jauregitxo bat eraiki zuen, gizon langilea eta zeharo erlijiosoa izan zen, bere kronistaren arabera, alegia, Tomás Gillin Agirre poeta eta kalone gallartarraren arabera, zapatak pobre bati eman zizkiola eta etxera oinutsik iristeko gai zen Francisco McLennan. Aitzitik, langileei kontzesio gutxi ematen zizkien, Greba Batzordearen arabera, berak eragin zuen 1905ko greba, Matamorosen peoi bat legez kanpo kaleratzeagatik. Beste anaia batek, Gabriel McLennanek, Barbadunen kargalekuak altxatzeko baimena eskatu zuen eta Campomarreko Gazteluko kargalekua eraiki zuen Vizcaya-Santander Mining Company enpresako kudeatzaile izan zen.

de la inestabilidad política, pero empujado por la reciente inauguración del ferrocarril de Triano que facilitaba el transporte del mineral desde Ortuella hasta los cargaderos de la desembocadura del río Galindo, comenzó a explotar rápidamente la vena y sentó las bases de lo que sería una explotación minera de casi cien años.

Uno de sus hermanos, Francisco McLennan, dirigió Orconera Iron Ore y participó en la construcción y puesta en marcha el tranvía aéreo hasta Campomar. Edificó un palacete en Mamari-ga que perduró hasta los años noventa del siglo XX y fue un hombre trabajador y muy religioso, capaz de llegar a casa descalzo porque le había dado los zapatos a un pobre, según su cronista, el poeta y canónigo gallartino Tomás Gillin Aguirre. Contrariamente, fue poco dado a concesiones a los trabajadores siendo, según el Comité de Huelga, el culpable de la huelga general de 1905 por el despido irregular de un minero en Matamoros. Otro hermano fue Gabriel McLennan, quien solicitó autorización para levantar cargaderos en el Barbadún y fue gerente de la compañía Vizcaya-Santander Mining Company, que levantó el cargadero de El Castillo de Campomar.

Orconera Iron Ore konpainiaren mineral garbitegia, aurreko ustiakuntzan bazterretan galdutako mea berreskuratze-ko.
Lavadero de mineral de la Compañía Orconera Iron Ore para la recuperación del mineral desperdiciado.



VIII. KAPITULUA

Cobaron eta José McLennan

1864 urtearen inguruan, meatzeen legedia, ar-tean, nahasia zen, aplikatzeari zegokionez behintzat, baina ordurako baziren zain meategiak ustiatzen zituzten konpainia batzuk. Gainera, Foru Aldundiak Trianoko Meatze Trena inauguratu zuen eta horrela historiako negozioirik handiena egin zuen. Trenbide honek, orduan Santurtzikoa zen Ortuellan zuen abiapuntua, bertan Aldundiak tren geltokia eta meatzeetarako kargalekuak eraiki zituelako, eta Galindo ibaiaren bokalean zuen helmuga, bertan ere lau kargaleku altxatu zituelako, itsasadarretik sartzen ziren atzerriko itsasontziak kargatzeko.

Trianoko Mendi Zatitu Gabeetan zaina erauzten zuten konpainia batzuen minerala Ortuellako kargaleku horietara heltzen zen, bai idiek edo zamariek bultzatutako gurdien bidez, bai plano inklinatuen edo katetxoko bagoneten bidez ere.

José McLennanek Cobarongo zain meategiak ustiatzen zituen eta Barbadún ibaiaren bokalaren ondoan Area hondartzako azken kobaron edo itsaslabarraren kobazulotik Rincón (Bazterra) deitutako leku ikusgarriraino burdinbide bat eraiki zuen. Bertan, garrantzi handiko obrak egin behar izan zituen, bagonetak kargatzeko azpian toberak zituen mineralaren isurtegi erraldoia eraikiz.

Aldi berean, itsasertzetik aurrera, Pobeñarako

CAPÍTULO VIII

Cobaron y José McLennan

Hacia 1864 la legislación de minas aún era confusa en cuanto a su aplicación, pero ya había compañías explotando las veneras, además, la Diputación Foral había inaugurado el Tren Minero de Triano convirtiéndolo en el mayor negocio de su historia. Esta línea iba desde Ortuella (entonces Santurce), donde la Diputación creó una estación y cargaderos para las minas, hasta la desembocadura del río Galindo, donde también levantaron cuatro cargaderos para los barcos extranjeros que accedían por la ría.

A los cargaderos de Ortuella llegaba el mineral de varias compañías que arrancaban vena en los Montes Indivisos de Triano mediante carretas de bueyes o de caballería, planos inclinados y vagonetas de cadenilla.

José McLennan explotaba las veneras de Cobaron y construyó una vía férrea hasta un punto en la costa entre el último covarón de la playa de La Arena en la desembocadura del Barbadún y el pintoresco lugar denominado El Rincón. Allí realizó obras importantes construyendo una enorme vertedera con tolvas inferiores para el cargue de vagonetas.

Al mismo tiempo, abrió un camino llano de no más de dos metros de anchura a lo largo del litoral en dirección a Pobeña, y luego, para



norabidean ia metro biko zabalera zuen bide zelaia urratu zuten, eta azken tartean, desnibela gainditu ahal izateko, Esparraguera deitutako lekura jaisteko ere plano inklinatu bat ere egin zuten. Halaber, Esparraguerari San Pantaleón irlatxoa lotzeko asmoz, lurrez bete zuten haien arteko tarteak, itsasgoran ura sartzea oztopatzeko. Ermitaren oinarria harresi sendo batekin handitu zuten eta uretan sartzen zen metro biko zabalera eta hamabost metroko luzera zituen plataforma bat ere eraiki zuten, horrela, itsasgoran, arraunean zebiltzan lantxa handiei eta bapore gabarra txikiei kargatzeko aukera emateko.

Beraz, Cobarongo meategian erauzitako zaina trenez itsasertzeko isurtegiraino garraiatzen zuten eta isurtegi horretan katetxoko bagonetak²⁰ kargatzen zituzten, bagonetak Barra izeneko errail-bidetik aurrera joateko. Pista horrela deitzen zen ibilbidearen metro biko tarteetan metro bateko garaiera zuten errail-posteak ezarri zituztelako, barra baten bidez lotuta. Geroago, barra ordezkatzeko, kable lodi bat ezarriko zuten, errailetik irtetekotan, bagonetak itsaslabarretik behera ez amiltzeko.

Katetxoko bagonetak kable traktore baten bultzadaz mugitzen ziren, plano inklinatutik behera jaisten ziren —gaur egungo eskailerak— eta ermitaren oinarriaren ondoan deskargatzen zuten, bertan errentariaren etxetxoa zegoela. Errentaria bagonetak zaintzeaz eta lantxa handietan eta bapore gabarretan kargatzeaz arduratzen zen.

José McLennanek burdin minerala ateratzeko portu garrantzitsu bihurtu zuen Pobeñako portu zaharra. Burdinez betetako otzaren bidez bere ontzi txikiak kargatzen zituzten eta, Barbadún ibaian gora, San Juan Porturaino igotzen ziren —oraingo Muskizko plazaraino— edo, bestela, itsaso zabalera ateratzen ziren, sakonerak uzten zien tokiraino hondartzara hurbiltzen ziren ingelesak itsasontziak kargatzeko.

salvar el desnivel, un plano inclinado hasta la zona denominada la Esparraguera. Asimismo, rellenó la zona uniendo la islita de San Pantaleón a la Esparraguera para impedir que el agua pasara con las mareas, agrandó la base de la ermita con un robusto muro de piedra y construyó una plataforma de dos metros de ancho y quince de largo que entraba en el agua y que, con las pleamares, permitía cargar los lanchones a remo y pequeñas gabarras a vapor.

Es decir, la vena extraída en la vena de Cobarón se transportaba por tren hasta la vertedera del litoral y allí se cargaban las vagonetas de cadenilla²⁰ que iban por el camino denominado de la Barra. Esta pista se llamaba así porque cada dos metros del recorrido tenía dispuestos postes de raíles de un metro de altura unidos por una barra que más tarde fue sustituida por un grueso cable, evitando que las vagonetas se precipitaran por el acantilado en caso de descarrilamiento.

Las vagonetas de cadenilla se movían por un cable tractor, bajaban por el plano inclinado —hoy escaleras— y descargaban en la base de la ermita donde había una casita para el rentero, responsable de las vagonetas y del cargue del mineral en los lanchones y gabarras a vapor.

José McLennan convirtió Pobeña en un importante puerto de salida de mineral, sus pequeñas embarcaciones, que se cargaban a cestos, subían el Barbadún hasta el Puerto de San Juan —actual Plaza de Muskiz— o salían a mar abierto a cargar los barcos ingleses que se aproximaban a la playa hasta donde el calado les permitía.

San Juan era un antiquísimo puerto venaquero y allí cargaban la vena en carros de bueyes y la transportaban por el camino real —hoy carretera nacional 634— hasta los cargaderos de la estación de Ortuella. Este complejo re-

San Juan antzina-antzinatik zaina kargatzeko portu «venaquero» zen eta bertan zaina idien gurdietan kargatu eta gaur egun 634 errepide nazionala den errege-bide zahar nagusitik Ortuellako tren geltokiko kargalekuetaraino garraiatzen zuten. Mineralaren ibilbide konplikatu hura ez zen José McLennanen ustategikoa bakarrik, inola ere ez. Urte haietan, aldiz, Juan Eustaquio Delmasek kontatzen duenez, bideak zainaren kolorez tindatuta zeuden, gurdi asko ibiltzen zirelako.

Garraiobide sistema konplikatu hau garestia, geldoa eta arriskutsua zen, baina ezinbestean 1880.eko hamarkadaren amaiera arte erabili behar izan zuten. Ordukoa une garrantzitsua izan zen, Cobarongo oxidoak agortu zirelako. Zaina bukatu ondoren, kareharriak agerian gelditu zirela, eremuan urratutako hiru harrobiek mugatzen zuten zelaigune erraldoia zen Cobaron.

José McLennanek lurrean sakontzea eta mea gutxiagoko minerala zuten karbonatoak ustiatzen jarraitzea erabaki zuen, baina lehenago minerala kiskaltzeko labeekin saiakuntzak egin zituen, eta horrela, ezpurutasunak ezabatuz, mea handitzea eta ganga murriztea lortu zuen. Urte haietan ere, José McLennanek itsaso zabalera begirako lehen kargalekua ere eraikitzea erabaki zuen, XX. mendeko 60.eko hamarkadara arte jardunean iraungo zuena.

Labur esanda, 1890 aldera ez ziren oxidoak gelditzen Trianoko Mendietan. Zaina ordurako bazegoen Europako siderurgien esku eta geure mendiak, berriz, barrenak aterata, zulatuta eta soilduta zeuden, kareharria azalean eta agerian, eta han eta hemen, edonon, eskonbrotegi erraldoi eta ugariak.

Meatzte konpainiek kiskaltze labeak erabiliz karbonatoak ustiatzen jarraitu zuten, eta eskualdean labeak ugaritu ziren, itsasoan zehar garraiatzeko mea errentagarri izatea lortu arte.

corrido del mineral no era exclusivo de la explotación de José McLennan, ni mucho menos. En aquellos años, como cuenta J.E. Delmas, los caminos estaban teñidos por la vena de la cantidad de carros que transitaban. Las minas cántabras utilizaban pasarelas que entraban en la mar y, mediante botes y gabarras, cargaban barcos que se aproximaban a la costa.

Este complicado sistema de transporte era caro, lento y peligroso, pero se utilizó hasta finales de los ochenta, momento de cambios importantes por el agotamiento de los óxidos en Cobaron que, agotada la vena, era una enorme explanada con la caliza al descubierto limitada por tres canteras abiertas.

José McLennan tomó la decisión de profundizar en el terreno y continuar la explotación de los carbonatos, mineral con menos mena, pero experimentó con la creación de hornos de calcinar consiguiendo aumentar la mena reduciendo la ganga y eliminando impurezas. En esos años, McLennan construyó el primer cargadero a mar abierto que funcionará hasta los años sesenta del siglo XX.

En resumen, hacia 1890 ya no quedaban óxidos en los Montes de Triano. Aunque parezca increíble, en menos de veinte años las enormes y ricas masas de mineral de hierro no fosfórico que los historiadores romanos citaron asombrados por sus dimensiones, se agotaron. La vena estaba ya en manos de las siderurgias europeas, nuestros montes quedaron destripados, horadados, deforestados, la caliza al descubierto y enormes y numerosísimas escombreras por todas partes.

Las compañías mineras continuaron la explotación de los carbonatos utilizando hornos de calcinar, que se multiplicaron por la comarca, consiguiendo un mineral rentable para su transporte marítimo.



Minerala murrizteko²¹ kiskaltze labeak eraiki izanak meatze kontzesio gehiago ekarri zizkien konpainiei eta Trianoko Mendietako meategiak ustiatzeko beste bultzada bat izan zen. Gainera, konpainiek ezin konta ahala eskonbrotegietan mauka berri bat aurkitu zuten eta, lurak garbituz, lehen garaiko zainaren ustiakuntza azkarrean bazterretan alferrik galdutako oxidoak berreskuratu ahal izan zituzten.

Langileen eskakizuna areagotu zen²² eta hauek hartzeko beste auzune ziztrin batzuk sortu zituzten, baina meatzetako langileak antolatu eta lan baldintza penagarriak salatzen eta bizimodu duina eskatzen hasi ziren. Protestari ekinez, 1890ean lehen greba orokorra²³ aldarrikatu zuten. Hiribildura berrogei mila lagun baino gehiago, zikin, oihuka eta banderekin heltzen ikusi zituztenean, beldurrak Bilboko jendea eta meatze patroiak jo zituen. Trianoko Mendietako jende guztiak hiribururantz abiatu ziren eta armada greba azpiratzera etorri zen, baina Loma Generala, langileen ustiakuntza izugarriaren berri izan zuenean, guztiz asaldatu zen eta meatze patroiak peoi jornalariekin negoziatzera behartu zituen.

Horrela bukatu zen esklabotasunetik hurbil zegoen ustiakuntzarik ankerrena. Grebari esker, lan ordutegia ez zen eguzkiz eguzki luzatuko; meatzeen edo hauetako langilezainen jabetzakoak ez ziren janaridendetan elikagaiak erosteko eta aterpeetan ostatu hartzeko askatasunak konkistatu zituzten; eskudirutan kobratzea, eta ez txapatan, eta abar. Labur esanda, meatzetako lana, gutxienez, haien onurarako bigundu zen.

Ordutik aurrera, beste greba batzuei ekingo zieten, batzuk garrantzitsuak, adibidez, 1905ekoa, baina 1890ekoa bezain gogoangarriak ez ziren izango, lehen grebak kontrolik gabeko ustiakuntzari mugak ezarri zizkiolako. Geroan, langileen lan baldintzak pixkanaka-pixkanaka hobetu ziren, neurri handian, sindikatuei esker.

La incorporación de los hornos de calcinar para reducir²¹ el mineral dio lugar a la apertura de más concesiones mineras y significó un nuevo empuje en la explotación de los criaderos de los Montes de Triano. Además, las compañías encontraron un nuevo filón en las incontables escombreras y, lavando las tierras, recuperaron los óxidos desperdiciados en la rápida explotación de la vena.

La demanda de mano de obra creció²², se crearon nuevas barriadas miserables, pero los peones mineros se organizaron y empezaron a denunciar las penosas condiciones laborales y a demandar una vida más digna. De hecho, en 1890 proclamaron la primera huelga general²³. El miedo se apoderó de la gente de Bilbao y de los patrones mineros al ver llegar a la villa a más de cuarenta mil personas sucias, gritando y con banderas. Todos los Montes de Triano marcharon hacia la capital vizcaína y el ejército acudió para sofocar la huelga, pero el General Loma se escandalizó ante la tremenda explotación laboral y humana y obligó a los patrones mineros a sentarse a negociar con los peones braceros. Pusieron fin a una explotación próxima a la esclavitud consiguiendo un horario de trabajo que no fuera de sol a sol; libertad de hospedaje en los albergues y de adquisición de alimentos en abacerías que no fueran propiedad de las minas o de los capataces de estas; cobrar en dinero y no en chapas, ectétera. En definitiva, se humanizó mínimamente el trabajo en las minas.

A partir de entonces llegarían otras huelgas, algunas importantes como la de 1905, pero ninguna como la de 1890, que marcó el fin de la explotación sin control. De ahí en adelante se dio una lenta pero paulatina mejora de las condiciones laborales de los peones gracias, en gran medida, a sus organizaciones sindicales.

IX. KAPITULUA

*Amalia Vizcaína
kontzesioa*

Gerra zibila amaituta, garaipen liberala eta Somorrostroren aldarrikapena (1876) aski berme izan ziren konpainientzat; ondorioz, beste erauzketa susperraldi bat izan zen, eta minerala kargalekuetara eramateko garraioan inbertitu zuten (meatzetako burdinbideak, plano inklinatuak, balde lerroak...), bai eta erauzketa erraztuko zuten mekanismoetan eta ustiatzeko mineral ferriko berrietako mea handitzeko prozesu berrietan ere, batik bat, karbonatoen kasuan.

Cobaronen, McLennan Meatze Konpainiak dagoeneko hamar urte zeramatzan zain handiko minerala ateratzen, baina zaina ia-ia agortuta zegoen. Landaredi ugari muino baten lekuan lurrazal gutxi gorabehera laua geratu zen, kare-harria bistan, erliebe malkartsukoa, hiru harrobik mugatua: bat, Morenillorantz; bigarrena, El Hayarantz; eta hirugarrena, itsasotik hurbil utzi zituzten isurtegi erraldoietarantz.

Meatzetako guneek lurrazala eraldatu zuten, hasieran, kiskaltze labe bat eraiki zuten, ondoren, beste bi, labeetaraino iristen zen plano inklinatu bat, eta Campomarreko Gazteluko Kargalekua izena izan zuen itsaso zabaleko zamatzeko gunea.

Alferrikakoa bihurtu zen Ortuellako kargalekuetaraino iristen zen Barrako bideko mineralaren ibilbidea, kargaleku erraldoi bat eraikita dena

CAPÍTULO IX

*La concesión
Amalia Vizcaína*

Acabada la guerra civil, el triunfo liberal y la Proclamación de Somorrostro (1876) fueron garantías suficientes para las compañías, por lo que hubo un nuevo empuje extractivo e invirtieron en mejorar el transporte hasta los cargaderos (creación de vías férreas mineras, planos inclinados, líneas de baldes,...), así como en mecanismos que facilitasen las extracciones o en nuevos procesos con objeto de aumentar la mena de los nuevos minerales férricos a explotar, fundamentalmente carbonatos.

En Cobaron, la Compañía McLennan llevaba más de diez años extrayendo mineral de la enorme venera, pero los óxidos estaban casi agotados. En lugar de una loma con abundante vegetación quedó una superficie más o menos lisa con la caliza vista, de relieve accidentado, limitada por tres canteras: la uno, hacia Morenillo; la tres, hacia El Haya; y la dos, hacia las escombreras que habían dejado próximas a la costa.

El espacio minero se transformó profundizándose en el terreno, construyendo un horno de calcinar —poco después habrá otros dos—, un plano inclinado hasta los hornos y un cargadero a mar abierto que recibió el nombre de Cargadero de El Castillo de Campomar.

El complicado recorrido del mineral por el ca-



sinplifikatu zen, kostuak merkatu eta autonomia irabazi zen.

Meatzearen lehen planoak, putzu zabaldueta galeria eta guzti, Gervasio de la Fuente delakoak ezarri zuen, 1875ean.

Meatzea aire zabaleko putzu zabal bihurtu zen, zabalgunea zuen, eta galerietako materiala haraino iristen zen. Hegorantz, Morenillo galeria; iparrerantz, meatzea hainbat solairurekin lotzen zuen putzua, hamabost, hogeita hamar, hirurogeita hamar eta laurogeita hamar metrora. Pisu bakoitzak materiala arrastaka eramateko galeria nagusi bat zuen, eta ustiaketarako beste batzuk, zainari jarraiki, kostarekiko paraleloki, itsaso azpitik ez zen galeriarik. Putzu barruan, hogeit bat meatzari lanean, zeregin modalitatean, barrena eta laztabinekin, minerala atera eta bagonetetan kargatzen; pertxeroi zaldiek arrastaka eramaten zituzten bagonetak galerietatik errailen gainetik. Minerala hiru tona eta erdiko bagonetetara isuri eta kanpora igotzen zen karga igogailuetan.

Zabalgunean, langile batek maniobrak egin eta Morenilloko eta Pozoko bagoiak plano inklinatuko errailetan kokatzen zituen trakzio kable baten bidez, ondoren, kiskaltze labeen ondora igotzen ziren bagoiak, han parrilladura baten gainean deskargatu eta karbonatoa aukeratzen zen; kiskaltze labeetara granulometria desberdinetako mineralak helarazten saiatzen ziren, horrela, minerala errazago erre zedin.

Aurkitzen zituzten mineral guztiak aprobetxatzen zituzten, tarteka, berunezko, zinkezko edo kalamina zain txikiak aurkitzen zituzten; zabalgunera atera eta aukeratu, garbitu eta burdin mineraletik alboratu egiten zituzten, izan ere, ezin zitezkeen labeetara bidali, horiek beste merkatu batzuetarako balia zitezkeen.

Meatzeko atal desberdinak zero kotan zeuden, bai eta laguntza elementuak ere. Konponketa eta mantentze lanetarako tailerrak, bulegoa, bil-

mino de la Barra hasta el Puerto de San Juan y hasta los cargaderos de Ortuella se volvió innecesario y se simplificó con la construcción de un gran cargadero, abaratando costes y ganando en autonomía. El primer plano de la mina, con su pozo, extendido y galerías, lo estableció Gervasio de la Fuente en 1885.

La mina pasó a ser un amplio pozo a cielo abierto con un extendido donde llegaban los materiales de las galerías. Hacia el sur estaba la galería de Morenillo, y hacia el norte, el pozo que comunicaba con diferentes plantas a quince, treinta, sesenta y ochenta metros de profundidad. Cada planta tenía una galería principal de arrastre y otras de explotación siguiendo el filón paralelo a la costa, no hubo galerías por debajo de la mar. En el interior del pozo trabajaban a tarea una veintena de mineros que, mediante barrenos y pegas, arrancaban el mineral cargándolo en vagonetas que iban sobre raíles por las galerías de arrastre tiradas por caballos percherones. El mineral se vertía en una vagona de tres toneladas y media que subía al exterior en un montacargas.

En el extendido, un operario hacía las maniobras situando las vagonas de Morenillo y del Pozo en los raíles del plano inclinado y, por medio de un cable tractor, las subían hasta un punto próximo a los hornos de calcinar, donde se descargaban en un emparrillado y se clasificaba el carbonato tratando que a los hornos de calcinar llegase mineral de diferentes granulometrías con objeto de facilitar la combustión.

Aprovechaban todos los minerales que encontraban, en ocasiones daban con pequeñas vetas de plomo, zinc o calamina que sacaban a la extensión y clasificaban, limpiaban y apartaban del mineral de hierro, ya que no podían ir a los hornos y eran aprovechados en otros mercados.

En la cota cero se encontraban las diferentes

tegia, botikina, makinetarako biltegia, kiskaltze labeak... Meatzea eta labeak batuta, laurogei pertsona inguruk egiten zuten lan.

Kanpoaldeko zabalgunearen atzealdean, La Rigadarantz, zabortegi bat zegoen, eta bertan deskargatzen zuen Carrascaletik minerala ekartzen zuen trenak, horretaz gain, beste eraikin batzuk eta makinak buelta ematen zueneko itxitura ere hor zeuden. Meatze hau José McLennani emandako denuntzia bat izan zen, eta ia berrogei urtez ustiatu zuen. 34ko iraultzan nabarmendu zen; iraultza saiakera hura galduta, sindikalista azpimarragarrienak Carrascalen eta Trianoko goialdeetan ezkutatatu ziren, Errepublikako hegazkinek bonbardatu eta kokaleku horietatik aterarazi zituzten.

Carrascaletik zetorren minerala zuzenean iristen zen Campomarreko kargalekuan zeuden bagoietara. Hidroxidoak ziren (errubioa) eta ez zuten kiskaltze prozesurik behar.

Carrascaleko treneko isurtegi honetatik ubide bat jaiotzen zen, metro bateko zabalerako eta metro erdiko sakonerakoa eta kareharrizko lauzaz eraikia; ubide horrek euri ura jasotzen zuen meatzera erorez zedin.

Meatzariek 08:00etatik 12:00etara eta 13:00etatik 17:00etara egiten zuten lan, galerietan minerala ateratzen ibiltzen zirenak izan ezik, azken horiek zeregin modalitatean egiten zuten lan eta batzuetan goizeko hamaiketarako etxera joaten ziren. Ustiaketa urteetan zehar, meatzeak gorabehera ugari izan zituen, greba garrantzitsuak, adibidez, 1890ekoa, 1905ekoa eta 1910ekoa, meatzari batzuk kanporatuak izan ziren grebetan parte hartzeagatik, 634 errepide nazionalen mozketak izan ziren El Haya parean, istripu mingarriak...

Cobaroneko meatzeek hainbat aldiz eten zuten euren jarduera mineralaren eskari faltarengatik. Jarduerarik gabeko hilabete horietan erabat kale gorrian geratu ziren meatzariak, horrelakoetan, beste meatze batzuetan bilatzen zuten lana, gurdian fruta

secciones y los elementos auxiliares de la mina: talleres para reparaciones y mantenimiento, oficina, almacén, botiquín, depósito para las máquinas, hornos de calcinar, etcétera. Entre mina y hornos trabajaban unas ochenta personas.

Al fondo de la explanada exterior, hacia La Rigada, había una vertedera donde descargaba el tren que traía mineral de Carrascal, además de construcciones y el cerco donde daba vuelta la máquina. Esta mina fue una denuncia otorgada a José McLennan, que la explotó durante casi cuarenta años, y tuvo mucha notoriedad en la Revolución de Octubre de 1934 cuando, fracasado el movimiento revolucionario, los sindicalistas más significados se escondieron en Carrascal y en los altos de Triano, y los aviones de la República los bombardearon hasta sacarlos de sus posiciones.

El mineral proveniente de Carrascal pasaba a los vagones que iban al cargadero de Campoamar. Eran hidróxidos (rubio) y no necesitaban calcinación. Desde esta vertedera del tren de Carrascal nacía una acequia de un metro de anchura y medio de profundidad, construida con losas de caliza, que recogía el agua de lluvia impidiendo que cayera a la mina.

Los mineros trabajaban de ocho de la mañana a doce de del mediodía y de una a cinco de la tarde, salvo aquellos que estaban en las galerías extrayendo el mineral, que trabajaban a tarea y en muchas ocasiones para las once de la mañana abandonaban el tajo. A lo largo de los años de explotación, la mina tuvo muchas vicisitudes, huelgas como las de 1890, 1905 y 1910, expulsión de mineros por provocar paros, cortes en la carretera nacional 634 en El Haya, dolorosos accidentes...

Las minas de Cobaron cesaron la actividad por falta de demanda de mineral en varias ocasiones. Fueron meses en que los mineros es-



erostera ateratzen ziren, ondoren saltzeko, mendian lan egiten zuten arbolak ebakitzen, garbitzen edo landare ikatza egiten, azken batean, ahal zuten moduan ateratzen zuten bizimodua.

Gaur egun, Cobaroneko meatze ustiaketako oso hondakin gutxi geratzen zaizkigu, kiskaltze labeak besterik ez; oso egoera txarrean egonagatik derrigorrez zaindu beharreko ondasun garrantzitsua dira.

taban descubiertos, buscaban trabajo en otras minas, marchaban a comprar fruta para luego venderla, trabajaban en el monte talando árboles, limpiando o haciendo carbón vegetal, en definitiva, se buscaban la vida como podían.

En la actualidad, en Cobaron apenas quedan vestigios mineros, a excepción de los hornos de calcinar que, aunque deteriorados, son un patrimonio importante y de obligada conservación.

*Cobaron 1900. Meazuloetan egindako lehen ustiategiak.
Karbonatoak kiskaltzeko Josefa meatzen labeak.
Cobaron 1900. Primeras explotaciones en galerías.
Hornos de calcinar carbonatos de la mina Josefa.*



— X. KAPITULUA —

Karbonatoak kiskaltzeko labeak

Trianoko Mendietako zain meategi (veneras, Enkartazioetako hizkeran) erraldoien azpian, burdin karbonato masa handiak aurkitu zituzten, ustiakuntzako lehen garaian, burdin oxidoek baino kalitate eskasagoa zutelako mesprezatuak. Hala ere, XIX. mendearen amaieran, kalitate bikaineko lehen mea hura agortu zenean, geologoek eta meatze ingeniariaren argitasuna piztu zen. Teorian, kiskaltzeari ekin beharko zioten, karbonatoak aprobetxatzeko bidea aurkitzeko. Modu horretan, karbonatoak kiskalitakoan, sufrea eta silizea bezalako ezpurutasunak ezabatuko zituzten; burdinaren zain garbi gehiago lortuko zuten; eta mearen masa murriztearen bidez, garraioa merkeago izango zen eta, gainera, labe garaietan erabiltzeko kalitate handiagoko produktu egokia lortuko zuten.

Hala eta guztiz ere, mearen murrizketak hautseztatutako lehengaia eta labe garaietan aprobetxatzeko gaitza emango zuela uste zuten eta, horrexegatik, 1882an, José McLennan ausart eta zorrotzak esperimentatzeko labe bat eraiki zuen. Horrela frogatu zuen kiskalitako karbonatoak, hasierako gogortasuna neurri batean galdu ondoren, erraz apurtu ahalko zirela, eskuekin ezin izango zuten arren. Modu horretan, mea puskak eskuratu zituzten —eta ez mea hautsik—, siderurgietan arrabioa ekoizteko guztiz egokiak.

— CAPÍTULO X —

Los hornos de calcinar carbonatos

Por debajo de las enormes veneras de los Montes de Triano se encontraban grandes masas de carbonato de hierro que había sido despreciado por contener una mena muy inferior a la de los óxidos. Sin embargo, a finales del siglo XIX el agotamiento del rico mineral despertó el ingenio de geólogos e ingenieros de minas. En teoría, la solución para el aprovechamiento de los carbonatos pasaba por la calcinación. De ese modo, al calcinarlos se eliminarían impurezas como el azufre y el sílice; se aumentaría la mena; y se conseguiría reducir la masa mineral abaratando el transporte, así como un producto de mayor calidad propicio para su utilización en los altos hornos.

No obstante, se pensaba que la reducción daría un material polvoriento y de difícil aprovechamiento en los hornos altos, así que en 1882 el audaz e ingenioso José McLennan construyó un horno para experimentar y demostrar que los carbonatos calcinados podían perder parte de su dureza inicial y romperse fácilmente, aunque no con las manos. Fue así como consiguió trozos de mineral —no polvo— aptos para la producción de arrabio en las siderurgias.



Kiskaltze labeak izan ziren karbonatoez aprobetxatzeko aukera emango zien baliabidea, ezpurutasunak ezabatu eta metalaren legea ehuneko hogeian handitu ahal izateko. Kaltzio karbonatoa urdinxka koloreko mea zen eta, kiskali eta hoztu ondoren, aldiz, gorrixka bihurtzen zen, lehengo zain bikainaren antzekoa.

Hurrengo urteetan, McLennan eskoziar ingeniariak Amalia Vizcaína meatzean beste hiru labe eraiki zituen. Azken biak ahalmen handikoak izan ziren, eta egoera penagarrian kontserbatuta badaude ere, zaharberritu eta babestu beharreko ondare material garrantzitsua dugu.

Kiskaltze labeak eraiki izanak meatzaritzaren bultzada berriro ere ekarriko zuen, karbonatoen ustiakuntza era intentsiboan 1991ra arte luzatu ahal izateko. Kiskalkuntza guztiz hobetzeko asmoz, labeak bilakatuz joan ziren, egosteko denbora laburtzea, kalitatea eta kantitatea lortu nahian. Bide beretik, tamaina eta itxura aldatu zituzten, erreuntza bizkortzeko aire injezioa hobetu zieten eta azkenak ere burdinez osorik eraiki zituzten.

Kobaronen, Josefa meategiak sei labe altxatu zituen eta karbonato kiskaliaren produkzio handia eskuratu zuten, geroago meatze horren Pikillo kargalekura garraiatzeko. Amalia Vizcaínakoak baino gaitasun txikiagokoak ziren eta ez da haien arrastorik gelditu.

Labeen ezaugarriak

Amalia Vizcaínako labeak eraikitzeak, eremuko aldapa gogorraz baliatu ziren. Izan ere, maldaren goiko aldean, kargan bota beharreko gaiak pilatuta, ikatzez edo pikortsu ezberdineko karbonatoez betetako bagonetak zain, eta erabili beharreko zenbait tresna edukitzen zituzten. Labeak kargatzeko ahoak zerbitzu horien aldearen parean zeuden, garaiera berean, hamar metroko distantziara eta metalezko pasabide sendo batekin lotuta.

Los hornos de calcinar fueron la solución que permitió el aprovechamiento de los carbonatos al eliminar impurezas y aumentar su ley en un veinte por ciento. El carbonato cálcico era un mineral grisáceo y, al calcinarse y enfriarse, se volvía de un color rojizo similar a la vena.

En años sucesivos, el ingeniero escocés construyó tres hornos más en Amalia Vizcaína. Los dos últimos fueron de una gran capacidad (600 t) y, aunque se conservan en un lamentable estado, representan un importante patrimonio material que es necesario restaurar y proteger.

La construcción de hornos de calcinar supuso un nuevo impulso para la minería permitiendo la explotación de carbonatos, mineral que se utilizó hasta 1991. Los hornos fueron evolucionando con objeto de optimizar la calcinación, buscando calidad, cantidad y reducir el tiempo de cocción. Asimismo, variaron en tamaño y forma, mejoraron la inyección de aire para acelerar la combustión y los últimos incluso se construyeron íntegramente en hierro.

En Cobaron, la mina Josefa levantó seis hornos consiguiendo una gran producción de carbonato calcinado que transportaban hasta su cargadero de El Piquillo. Fueron de menor capacidad que los de Amalia Vizcaína y no se conservan restos.

Características de los hornos

Los hornos de calcinar de Amalia Vizcaína se construyeron aprovechando un fuerte talud en el terreno. En la parte superior del desnivel se acumulaban los materiales a utilizar en la carga, vagonetes en espera con carbonato de diferentes granulometrías o con carbón y las diversas herramientas que se utilizaban. Las bocas de cargue de los hornos estaban a la altura de esta zona de servicios, distanciadas por una dece-

Labeak kono-enbor itxurakoak ziren. Gutxi gorabehera, hamabost metroko garaierakoak ziren eta kanpoko oinarriak zortzi metroko diametroa zuen. Kareharrizko harlangaitzezko blokez eraikita zegoen, blokeen artekoa dolomiazko area-mortairuz lotuta. Kanpoaldean, zuntxo izeneko metalezko hiru uztaiak besarkatzen zuten eta uztai haiek goiko tartean zeuden kokatuta, errekontzako be-roak eragindako dilatazioa eta labearen sabeltzeak eta arrakalak agertzea saihesteko asmoz. Labeak kareharrizko oinarri sendoaren gainean altxatu ohi zituzten. Labearen beheko lehen metro biak lodiera handikoak ziren eta perimetro oktagonala zeukaten. Gainera, oktogonoaren lau aldetan deskargatzeko atetxo bana zegoen, ahokoak (boquillas) izendatuak.

Labeen goiko aldean, berriz, sarrerako ahoek, berriz, inguruan pasabide biribil zabala zeukaten, babesteko hesi batekin, eta pasabide horren gainean barra luzeekin labekariak egiten zuten lan. Minerala zekarten bagonetak labearen eta zerbitzuetako gunearen arteko metalezko pasabidetik igarotzen ziren eta labekariak esandako puntuetan mea irauliz inguratzen zuten labea. Labezain hauek beti geruza horizontalak osatzen ahalegindu behar ziren.

Labeen barneko ebakidura ere kono-enbor itxurakoa zen eta dolomiazko area-mortairuz finkatutako adreilu erregaitzez estalita zegoen. Kontserbatzen ditugun labe biak ez ziren garai berean eraiki: zaharrenak dolomiazko mortairu torten bidez egindako barne estaldura zeukan, kareharriari atxikitzen zitzaizkionak, baina azkenean errekontza gogorrak erraz desagerrarazten zituen eta sarritan konpondu behar zituzten. Horrexegatik, bigarren labea eraiki zutenean, bide batez, lehena ere adreilu erregaitzez estaliz aldatu zuten.

Labeen oinarriari zolata (solera, gazteleraz), labeoi (plaza, gazteleraz) edo arragoa deitzen

na de metros y unidas por una fuerte pasarela metálica.

Los hornos tenían una forma troncocónica. Su altura era de aproximadamente quince metros y la base exterior de otros ocho de diámetro. Estaban contruidos con bloques de mampostería de piedra caliza unida con un mortero de arena de dolomía. Contaban con tres anillos metálicos exteriores denominados zunchos para evitar la dilatación por el calor de la combustión y la aparición de abombamientos o resquebrajamientos. Se levantaban sobre una robusta cimentación de piedra caliza. Los primeros dos metros de altura eran de un espesor considerable y contaban con un perímetro octogonal. Además, en cuatro de sus lados estaban las puertas de descarga, denominadas boquillas.

Las bocas de entrada de los hornos tenían una amplia pasarela circular dotada de una valla protectora sobre la que trabajaban los horneros con sus largas barras. Las vagonetas con el mineral pasaban por la pasarela metálica que unía el horno con la zona de servicios y rodeaban a este volcando mineral en los lugares indicados por los horneros, que siempre procuraban conseguir capas horizontales.

La sección interior de los hornos también era troncocónica y estaba recubierta con ladrillo refractario fijado con morteros de arena de dolomía. Los dos hornos que se conservan no se construyeron al mismo tiempo: el más antiguo contó con un revestimiento interior hecho en base a tortas de mortero de dolomía que se adherían a la caliza, pero las fuertes combustiones las disgregaban con facilidad y las reparaciones eran muy habituales, así que al construir el segundo horno se modificó el primero revistiéndolo de ladrillos refractarios.



zioten. Galdatutako burdinazko kono bat zen, oinarriaren barneko zirkulu osoa betetzen zuena, karbonato kiskalia ateratzea errazteko asmoarekin, konoaren maldak ahotxoetara zihoazela.

Fabrika-adreiluaren eta arragoaren artean, errekontza egiteko beharrezkoa zen airea sartzen uzteko haizebide edo tobera batzuk ziren, eta ahokoen atetxoak irekiz areagotzen edo gutxitzen zen errekontza.

Kiskalitako mearen deskargak egunero egiten zituzten eta aldi berean lau ahokoetatik. Burdin mea trabesak eta txapak oinarri gisa zuten isurbide batzuetara arrastaka eramaten zuten eta bertatik behera botatzeko toberak zeuden. Haien azpian trenaren bagoiak sartzen ziren, karga hartu ahal izateko. Materialak eginbeharrekoen arabera garraiatzen zituzten, hau da, edo labeen isurbideetan edo Gazteluko kargalekuan pilatutako mearen arabera. Makina egun guztietan ez zebilen, baina beharrezkoa zenean egun berean joan-etorri batzuk egiten zituen. Azken urteetan, trenbide zaharkituaren mantenimendua garestia zen eta garraioa kamioien bidez egiten hasi ziren. Atzerrira itsasontziz garraiatutako mineral guztia kiskalita zihoakien.

Beroaren eraginez, labeen barneko adreilu erregaitzak desagiten ziren eta ezinbestekoa zen aldzikako mantenimendua, eta horretarako aldatu edo dolomiazko area-mortairuz estali behar zituzten. Azken kasu honetan, igeltseroek barnealdean egiten zuten lan, oso tenperatura handiekin eta zurezko aldamioen gainean.

Konponketa obrak labea bero zegoela egin behar zituzten eta, beraz, ez zioten guztiz hozten utzi behar. Gauzak horrela, langileak zurezko aldamioetan ibili behar ziren eta mantenimendua neketsua eta arriskutsua zen.

Zaila zen labea martxan ipintzea, suak hartzea eta berriro errekontza homogeneoa lortzea, eta horretarako ahalegintzen ziren hurbileko mendie-

La base de los hornos se denominaba solera, plaza o crisol. Era un cono de hierro fundido que ocupaba todo el interior circular, con las caídas hacia las boquillas para facilitar la salida del carbonato calcinado.

Entre el ladrillo fábrica y la solera había unas toberas que permitían que entrara el aire necesario para la combustión, que se aceleraba o ralentizaba abriendo las puertas de las boquillas.

Las descargas de mineral calcinado eran diarias y se hacían de forma coordinada por las cuatro boquillas. El mineral era arrastrado hasta unas vertederas con base de traviesas y chapas donde estaban las tolvas. Debajo entraban los vagones del tren para ser cargados. Los materiales se transportaban según necesidad, dependía del acopio en la vertedera de los hornos o del acopio en el cargadero de El Castillo. La máquina no funcionaba todos los días, sino que tan solo cuando había necesidad hacía varios viajes al día. En los últimos años, la vía era ya vieja y de costoso mantenimiento, por lo que el transporte se realizó con camiones. Todo el mineral que se embarcaba para el extranjero iba calcinado.

Los ladrillos refractarios del interior de los hornos se disgregaban por el calor y era necesario un mantenimiento regular que consistía en cambiarlos o cubrirlos con mortero de arenas de dolomía. En este caso los operarios trabajaban en el interior, con temperaturas muy elevadas y sobre andamios de madera.

Estas reparaciones se hacían con el horno caliente, no se dejaba enfriar del todo, así que el mantenimiento enraarduo y peligroso.

Era difícil arrancar el horno, prenderlo y volver a conseguir una combustión homogénea, por lo que se procuraba emplear madera de

tatik ekarritako gurbitzaren (Enkartazioetan, borto izenekoa) egurra edo eskonbrotegi zaharretako lurretan landatu zituzten oteak erabiltzen.

Labeen funtzionamendua

Minerala bereizi eta aukeratzeko goiko gunetik errailak zituzten pasabide batzuk irteten ziren eta errail haien gainetik langileek bagonetak labeen ahoetaraino bultzatzen zituzten. Neurri txikietakoak ziren, maniobra errazteko alde bietatik irauli ahal zituzten eta tona bat materiala hartzeko gaitasuna zuten. Labekariek, barneko karga jaisten zenean, labearen barnealdera botatzen zuten. Maniobraren bitartean, harri asko eta xehe gutxi botatzen saiatzen zen eta tona bat minerala bakoitzaren gainean hogeita hamar bat kilogramoko kalitate handiko (antrazita) ikatz xeha hautseztatzen zuten.

Labe bakoitzak, etengabe, seirehun tona karbonatoko karga zeukan eta hiruzpalau egun ematen zuen guztiz jaitsi eta egosi arte. Edukia horrela zatituta zegoen: goiko zatia hotz zegoen; tartean zegoen zatian, errekontza bederatziehun gradutara egiten zen eta ezpurutasunak erretzen ziren (sufrea, zinka, silizioa,...); eta beheko zatia, ordurako, kiskalia eta hoztua zegoen. Errekuntzari eusteko garrantzitsua zen ikatza kargatzea. Horrexegatik, azeleratzeko asmoarekin, deskargatzeko ahokoetatik haizea sartzen zuten, bestela, geldoago egingo zen.

Labekariaren trebetasuna eta eskarmentua ziren kiskaltze lan ona egiteko funtsezkoak. Karga modu egonkorrean jaitsi behar zen, alde batera edo bestera desnibelatu barik, tximinia beldurgarriak baztertu ahal izateko. Tximinia hauen zuloetatik haizea sartzen zen behetik gora, errekontzako zatian tenperatura areagotuz eta, horrela, gero pikeretatik, hau da, ahokoen zuloetatik ateratzeko gaitzak ziren mea galdatuzko

borto que se traía de los montes cercanos o árgomas que se habían plantado en las zonas de las antiguas escombreras.

Funcionamiento de los hornos

De la zona de selección de mineral partían unas pasarelas con raíles por las que los trabajadores empujaban las vagonetas hasta la boca del horno. Eran de pequeñas dimensiones, volcaban por ambos lados para facilitar la maniobra y tenían capacidad para una tonelada de material que el hornero echaba en el interior del horno cuando la carga descendía. Durante la maniobra procuraba echar mucha piedra y poco menudo, y sobre cada tonelada de mineral espolvoreaba cerca de treinta kilogramos de carbón menudo de buena calidad (antracita).

Cada horno tenía una carga constante de seiscientas toneladas de carbonatos que tardaban de tres a cuatro días en bajar y cocer. Su contenido se dividía en una parte superior fría; en otra intermedia donde se realizaba la combustión a unos novecientos grados centígrados y se quemaban las impurezas (azufre, zinc, silicio...); y una inferior, ya calcinada y fría. La carga de carbón era importante para mantener la combustión, además se introducía aire por las boquillas de descarga para acelerarla, de lo contrario, se ralentizaba.

Una buena calcinación dependía de la pericia y experiencia del hornero. La carga tenía que bajar de forma estable, sin desnivelarse, para evitar las temidas chimeneas, es decir, agujeros de abajo hacia arriba por los que entraba aire aumentando la temperatura en la zona de combustión y consiguiendo unas pastas de mineral fundido que eran muy difíciles de sacar por las piqueras. Cuando se



pastak sortzen ziren. Tximinia bat agertzen zenean, labekariak arrapaladan mea xehea botatzen zion zuloa estaltzeko eta ahokoen atetxoak ixtea agintzen zuen, haizea sartzeko ekiditeko eta errekontza geldotzeko.

Baziren tximiniak agertzeko zenbait motibo, esate baterako, karbonatozko harririk molde-rrazenek edo bigunenek hutsuneak sorrarazten zituzten; edo beste motibo bat, labea alde batean berotzen zen eta beste batean, berriz, hozten zen. Baina mea kiskalia lau ahokoetatik aldi berean ateratzea zen funtsezkoena, tartean gelditzen zen zatiaren desorekatzea ekiditeko. Inola ere ikusi nahi ez zituzten pasta beldurgarri haiek problema handiak ekartzen zituzten, mea kiskaliaren irtenbidea butxatu arte. Borraz eta barraz apurtzen zituzten arren, batzuetan, dinamita karga txikiak ere piztu behar zituzten, zatikatu ahal izateko.

Labeak inoiz ez ziren gelditzen, beti egosteko karga edukitzen zuten. Mea murriztu eta tamaina txikitzen zen neurrian jaisten zen karga eta, horrexegatik, labekariak goiko ahotik mea gehiago iraultzen zuen, beheko ahokoetatik mea kiskalia ateratzen zuten bitartean, isurbideetan deskargatuko zuten bagonetak betetzeko.

Larunbatetan eta igandeetan ez zuten mea kiskalirik ateratzen, eta horrela martxa geldoari eutsi behar zioten, labeak amatatu ez zitezen. Labekariek txanda bitan egiten zuten lanaldia, eta lan ordutegitik kanpo edo asteburuetan, labezain batek beti zaindu behar zuen errekontza eta, horri begira, haize gutxiago sartzeko, ahokoak ixten zituen.

Ez da inolako istripurik gogoratzen.

originaba una chimenea, el hornero echaba rápidamente mineral menudo para taparla y mandaba cerrar las puertas de las boquillas para evitar la entrada de aire y ralentizar la combustión.

Las chimeneas se originaban por diversos motivos, por ejemplo, por piedras de carbonatos más dúctiles que originaban huecos o también que se calentase el horno por una parte y por la otra se fuese enfriando, pero lo más importante era sacar el mineral calcinado por las cuatro boquillas a la vez para evitar la desestabilización de la zona intermedia. Estas temidas pastas ocasionaban muchos problemas tapando la salida del mineral calcinado y, aunque se rompían con porras y barras, en ocasiones eran necesarias pequeñas cargas de dinamita para fraccionarlas.

Los hornos no paraban nunca, siempre había carga cociéndose. A medida que el mineral se reducía y perdía tamaño, la carga bajaba, por lo que el hornero volcaba más mineral por la boca, mientras que por las boquillas sacaba el mineral calcinado a unas vagonetas que descargaban en las vertederas.

Los sábados y domingos no se extraía mineral calcinado, así que se les daba una marcha lenta para que no se apagasen. Los horneros trabajaban a dos turnos y, fuera del horario laboral o los fines de semana, siempre había un operario vigilando la combustión, la cual ralentizaba cerrando las boquillas para que entrase menos aire.

No se recuerdan accidentes.

— XI. KAPITULUA —

Campomarreko kargalekua

XIX. mendeko azken hamarkadara arte guztiz zaila izan zen burdin mea itsasontzien bidez esportatzea. Zaitu Gabeko Mendietako meatze ustiatzekiek bazituzten mea botatzeko gordetegi handiak Ortuellan eta Trianoko meatze-trena minerala Galindo ibaiaren bokalean zeuden itsasadarreko kargalekuetaraino garraiatzeko. Hala ere, bertaraino heltzen ziren itsasontziak tona gutxikoak ziren eta lemariek gidatu behar zituzten (lemari edo lemazain hauek Zierbenako eta Santurtziko ontzietan arraunean ibiltzen ziren lehen praktikoak ziren), 1900. urtera arte, hau da, Evaristo Churrucaren kaizen obra handia egin arte, Portugaleteko areazko barra ezin izan zutelako menpean hartu.

Gainera, Trianoko Mendietatik mendebaldera, hau da, Barbadún ibaiaren arroan eta Sonabiarainoko Kantabria ekialdean zeuden meatzeak ustiatzen zituzten konpainiak Galindoko eta Santanderreko badiako ontziralakuetatik urrutiegi zeuden eta, horrexegatik, mea ontziratzeke euren lekuak bilatu behar izan zituzten. Baina kostaldean ez zegoen inolako leku babesturik eta Kastro Urdialesko portu bakarrak ez zeukan sakonera nahikorik.

XIX. mendeko 70.eko hamarkadaren amaieratik aurrera, Karlistada bukatutakoan, ondo babestutako lekuak bilatu zituzten eta ontziratzeke kaiak sortzen saiatu ziren. Arrapala haiek itsasoko

— CAPÍTULO XI —

El cargadero de Campomar

Hasta la última década del siglo XIX la exportación del mineral de hierro por mar fue complicada. Las explotaciones mineras en los Montes Indivisos contaban con grandes vertederas en Ortuella y con el tren minero de Triano que transportaba el mineral hasta los cargaderos en la desembocadura del río Galindo en la ría, pero los barcos que llegaban eran de poco tonelaje y tenían que ser dirigidos por los lemanes (primeros prácticos en embarcaciones a remo de Zierbena y Santurtzi), ya que hasta 1900 no se consiguió dominar la barra de Portugalete con la gran obra de Evaristo Churruca.

Las compañías que explotaban minas al oeste de los montes de Triano, en la cuenca del Barbadún y en la Cantabria Oriental hasta Sonabia, estaban demasiado alejadas de los embarcaderos del Galindo y de los de la bahía de Santander, por lo que tuvieron que buscarse sus propios puntos de embarque, a pesar de que la costa no ofrecía sitios protegidos y el único puerto, el de Castro Urdiales, no contaba con suficiente calado.

Desde finales de los años setenta del siglo XIX buscaron zonas de abrigo y experimentaron con la creación de muelles-embarcaderos.



uretaraino sartzen ziren eta, gehienbat emakumeek eta umeek egindako lanaz baliatuz, txalupa handiak eta gabarrak otarrekin kargatu ahal izan zituzten. Geroago, inguruetan, sakonera nahikoa zuten gunetan eta itsaslabarretatik pixka bat urruti, ainguratutako itsasontzietara aldatzen zuten mea.

Horrelako prozedura geldoa zen eta koste handia zekarkien, eta, gainera, arriskutsua zen itsasoa nahasita zegoen egunetan, baina 1880.eko hamarkadan askotan erabili zuten, batez ere Dícido Iron Ore konpainiak. 1886an, enpresa honek Mioñoiko Dícido hondartzan hariko piloteen gainean ontziratzeke kai handia eraiki zuen eta ia hamarkada batez iraun zuen jardunean, 1894ko abenduaren 30ean galerna batek hondatu zuen arte.

Cantabrian, haren jabetzako meatzeetarako kargalekua Santanderreko badian zeukan José McLennanek Pobeña minerala ateratzeko portu "garrantzitsu" bihurtu zuen. Pobeñako Sokorru ermitaren azpiraino Amalia Vizcaína meatzetik eta hurbileko beste meatze batzuetatik heltzen zen burdin mea txalupa handietan eta gabarra txikietan kargatzen zuten, eta ibaian gora San Juan porturaino edo hondartzaren aurrean ainguratuta zeuden tona gutxiko itsasontzietaraino eramaten zuten. Baina, dirudienez, lehenengoz, arrapala batekin saiatu zen Gazteluko ingurunean. 1877ko abuztuan, El Noticiero Bilbaíno egunkariak geroago eraikiko zuten kargaleku handiarekin inolako zerikusirik ez zuen berri bat argitaratu zuen. Horrela zioten: «... orain dela gutxi, McLennan Jaun adimentsu eta langileak eraiki du hau, eta esandako puntu honetan atzo bandera ingelesa zuen Mizpal izeneko lehen baporea kargatu zuten, segurtasun osoarekin eta sei orduko denbora laburrean 400 tona kargatzeko lana guztiz burutu zuten. Entzun dugunez, bai gidatu eta amarratu zuen Eusebio Carranza praktikoak, bai esandako baporeko kapitainak adierazi dute kargalekuak

Estas rampas penetraban en la mar y permitían cargar lanchones y gabarras a cestos, trabajo realizado fundamentalmente por mujeres y niños, transbordando el mineral hasta los barcos que anclaban en las proximidades, en zonas de suficiente calado y a cierta distancia de los acantilados.

Este procedimiento era lento y costoso, además de peligroso en los días de mar agitada, pero fue muy utilizado en los ochenta, sobre todo por Dícido Iron Ore, que en 1886 construyó un gran muelle-embarcadero sobre pilotes de rosca en la playa de Dícido (Mioño), el cual funcionó durante casi una década, hasta que el 30 de diciembre de 1894 una galerna lo dejó inservible.

José McLennan, que tenía cargadero en la bahía de Santander para sus minas en Cantabria, convirtió Pobeña en un «importante» puerto de salida de mineral. El mineral de hierro que llegaba de Amalia Vizcaína y otras minas próximas hasta los pies de la ermita de El Socorro se cargaba en lanchones y pequeñas gabarras y se conducía río arriba hasta el puerto de San Juan o hacia la playa donde fondeaban barcos de pequeño tonelaje. Al parecer, experimentó con una rampa en la zona de El Castillo. En agosto de 1877, El Noticiero Bilbaíno recogía una noticia que nada tendría que ver con el gran cargadero construido más tarde. Decía así: «... acaba de construir el inteligente y laborioso Sr. McLennan, habiéndose cargado ayer en dicho punto el primer vapor nombrado Mizpal de bandera inglesa, con toda seguridad y habiendo en el corto espacio de seis horas efectuado su completo cargamento consistente en 400 toneladas. Tenemos entendido que tanto el práctico que lo condujo y amarró, D. Eusebio Carranza, como el capitán del referido vapor, han manifestado que el cargadero se

itsasontziei berehala zerbitzatzeko oso baldintza onak dituela eta atzo, itsasoa zakar bazegoen ere, eta horregatik txalupa handiak ezin izan ziren Somorrostitik abiatu, baporeak erabateko erraztasunarekin eta segurtasunarekin kargatu zuela...». Berri honek pentsarazten digu hura ez zela orain dela gutxi arte ezagutu dugun kargalekua, azkenean hau neke handiz eta denbora luzean eraiki behar izan zutelako eta ezin izan zuten inola ere Karlistadaren bitartean eraiki.

Gainera, 1875ean, Revista de Obras Públicas aldizkariak kostaldeko plano argitaratu zuen eta bertan Cobaronetik Pobeñako ermitako kargaleku txikiraino minerala ateratzeko burdinbidea erakusten zuen, baina ez zion inolako erreferentziarik egiten itsasertzean izan zitekeen inolako kargalekuari. Zalantza hauei XIX. mendearen amaieran jaiotako pobeñarren lekukotasunak gehitu behar zaizkie eta hauek berresten digute «eraikitzen saiatu zen lehen kargalekua Gazteluan zegoela, eskumata, Rincón bazterraren aldean, azkenean denborale batek eraman zuen pasabide luze bat». Ezin izan ditugu lekukotasun hauek baieztatu, baina azalduko ziguten zergatik eraiki zuten hain azkar, 1876 eta 1877 urteen bitartean, ontziratze-ko lehen kaia itsasertzean, itsaso zabalarri begira, eta bertan Mizpal baporea kargatu zuten.

Ontziratze-kaiek problema ugari zituzten: maniobren denbora luzea, karga edukiera txikia, langile kopuru handia eta arrisku handiak. Horregatik, konpainiak beste aukera batzuk bilatzen hasi ziren. Esate baterako, berriro José McLennan ingeniari gogotsu eta azkarrak lehen cantilever ontziratze-ko eraiki zuela diote; horrelakoa itsaslabarrei fabrika-obraren bidez lotutako plataforma bat zen eta itsasmailaren gainetik hegan egiten zuen.

Vizcaya-Santander Mining Company izeneko enpresak zurezko eta burdinazko kargaleku bat eraiki zuen, garaiera ezberdinetako plataforma birekin. Horrela konpondu zituzten lehengo problemak, kar-

halla en condiciones muy buenas para el pronto despacho de los buques y que ayer, aunque la mar picaba, por cuyo motivo no pudieron salir los lanchones de Somorrostro, el vapor cargó con toda facilidad y seguridad». Todo ello induce a pensar que no se trataba del cargadero que hemos conocido, ya que su construcción fue larga y laboriosa y difícilmente pudo realizarse en plena Guerra Carlista.

En 1875, además, la Revista de Obras Públicas publicó un plano de la costa que señalaba la línea férrea de salida del mineral de Cobarón hasta el pequeño cargadero de la ermita en Pobeña, pero sin hacer referencia a un posible cargadero en la costa. A estas dudas hay que añadir los testimonios de pobeñeses nacidos a finales del siglo XIX que mantenían que «el primer cargadero que intentó construir fue en El Castillo, a la derecha, hacia el Rincón, una larga pasarela que se llevó un gran temporal». Estos testimonios no han podido corroborarse, pero explicarían la rápida construcción de este primer muelle-embarcadero a mar abierta entre los años 1876 y 1877 donde pudo cargar el vapor Mizpal.

Los muelles-embarcaderos presentaban problemas como maniobras largas, poca capacidad de carga, gran cantidad de mano obra y peligrosidad, por lo que las compañías fueron buscando otras alternativas. Por ejemplo, al ingeniero y activo ingeniero José McLennan se le atribuye la construcción del primer cargadero cantilever, una plataforma anclada mediante obra fábrica a los acantilados y que volaba sobre el mar.

La Vizcaya-Santander Mining Company construyó en Pobeña un cargadero de madera y hierro con dos plataformas a distinta altura que resolvió los problemas aumentando la capacidad de carga, reduciendo considerable-



*garen edukiera handitzeko, maniobratzeko denbora nabarmenki murrizteko eta ustekabeko galerne-
k itsasontziei zekarzkieten arriskuak baztertzeko.*

*Ez dakigu noiz eraiki zuten Campomarreko
Gazteluko Kargalekua, baina geroan Sonabia-
rainoko itsasertz osoan eraiki zituzten antzeko
kargalekuetarako eredu izan bazen, 1888 baino
lehenagokoa izan behar da, urte horretan Setares-
ko Meatze Konpainiak Saltacaballos Puntan ain-
guraturako beste cantilever bat altxatu zuelako,
eta 1884 urtearen ondorengoa, orduan Gabriel
McLennanek «Somorrostroko itsasadarrean kar-
galeku bi eta mineralaren gordetegia» eraikitzeko
baimena lortu zuelako.*

*Bizkaiko burdin-hobien gaineko azterketa bat-
zuk idatzi zituen William Gill egileak 1896an ho-
rrrela deskribatu zuen José McLennanen kargale-
kua: «Kaiak zurezko eta burdinazko maila bi dituen
plataforma da, honi erantsitako isurbide inklinatu
batekin, harlangaitzezko kai batean instalatuta,
eta kanpoalderantz begira proiektatuta, haren az-
pian bapore itsasontzi bat lehorreratu ahal izateko
distantzia nahikoarekin. Plataformaren altuera it-
sasgorako itsasmailatik 16 metrokoa da. Itsaslaba-
rraren bukaeran, 3.500 tona burdin mea hartzeko
gordetegi bat dago, eta bertatik bagonetak maila
bitan kargatu ditzakete. Sistema honen helburua
bagonetak maila bietatik aldi berean deskargatzea
da eta, horrela, minerala ateratzeko orduan bikoit-
zaren deskarga lortzea.*

*Goiko plataforman, minerala betetako bago-
netak gordetegitik isurbidera zirkuluan mugitzen
dira eta gordetegira berriro itzultzen dira, beste
edozein maniobra ekidinez, eta horrela, itsasont-
zian mineralaren isuria etengabe botatzea lortzen
dute. Modu honetan, 2.260 tona hamar ordutan
kargatu dituzte».*

*Haren eraikuntzari dagokionez, ezinbestekoa
zaigu Hilario Cruzen urratsen atzetik joatea.
«Crónicas de Pobeña» liburuaren idazleak, prakti-*

*mente el tiempo de maniobra y evitando los
riesgos que suponían las imprevistas galernas
para los barcos.*

*Desconocemos la fecha de creación del
Cargadero de El Castillo de Campomar, pero
si fue ejemplo para los cargaderos similares que
se construyeron después en todo el litoral has-
ta Sonabia, tuvo que ser antes de 1888, año
que la Compañía Minera de Setares inauguró
un cantilever anclado en la Punta de Saltaca-
ballos, y posterior a 1884, fecha en la que Ga-
briel McLennan consiguió autorización para
construir «los cargaderos y depósito de mineral
en la ría de Somorrostro».*

*Willian Gill, autor de varios estudios sobre
yacimientos de hierro en Bizkaia, describía
el cargadero de José McLennan en 1896: «El
muelle consiste en una plataforma con dos ni-
veles de madera y hierro con una vertedera in-
clinada incorporada, instalada en un muelle de
mampostería, y proyectada hacia el exterior a
suficiente distancia para permitir que un buque
de vapor pueda ser atracado debajo. La altura
de la plataforma al nivel del mar en pleamar es
de dieciséis metros. Al final del acantilado hay
un depósito para 3.500 toneladas de mineral de
hierro, del que pueden cargarse las vagonetas a
dos niveles. El objetivo de este sistema es des-
cargar las vagonetas simultáneamente desde los
dos niveles y conseguir doble salida del mineral.*

*En la plataforma superior las vagonetas de
mineral viajan en círculo del depósito a la ver-
tedera y vuelven otra vez al depósito, evitando
cualquier maniobra, así se consigue verter en
el buque un flujo continuo de mineral. De esta
manera se han llegado a cargar 2.260 tonela-
das en diez horas».*

*Sobre su construcción, es imprescindible se-
guir los pasos de Hilario Cruz, autor de «Cró-
nicas de Pobeña» y con informaciones conci-*

koen seme eta biloba zela eta, informazio zehatzak ematen ditu. Data zehatzik aipatzen ez badu ere, lekukotasun argia ematen digu oraingo kokalekuan obra egin izanari eta eraikuntzan agertutako arazoei dagokienez: «Hormatzarren oinarriak ezartzea ez zen lan erraza izan, bertan itsasoaren olatuak etengabeki lehertzen direlako, kargalekua bera osatzen zuen burdinazko eta zurezko apararen osoa iltzatzeko euskarri izateaz gain. Sarritan gertatzen zitzairen egunetan neke handiz altxatutako obra, bat-bateko eguraldi aldaketen eraginez, itsasoak ordu gutxitan suntsitzen zuela, horrelako lanak burutzeko garairik aproposenak aukeratzen zituzten arren».

Gertakari hauek erakusten dizkigute obraren konplexutasuna eta, zailtasun guztien gainetik lana burutzeko tematuta, ingeniari baten ausardia. Hilario Cruzek zera dio: «Une batean etsipena zabaldu zen, ohiz kanpoko baldintza etengabe hauek eragindako galera handiei aurre egin ezinean. Itsasoaren olatuek eramaten zuten aurrekontu bat bestearen atzetik. Ekonomiaren egoera hain larria izatera iritsi zen, non on Jose amore emateko zorian zegoen, behin sozietate murriztuaren diru-funtsak xahutu eta haren ondare osoa irentsi ondoren. Emazteak senarra etsita eta haren egitasmoak porrot egiteko zorian ikusi zituenean, horrela esan zion: Animo, Jose, kargalekua egin egingo da, urrezkoa egin beharko bagenu ere».

Kargalekua eraikitzeo aukeratutako puntua urte batzuk lehenago eraikitako isurbidetik hurbil zegoen, eta bertatik katetxoko bagonetak meaz beteta abiatzen ziren. Instalazio hauek are handiagoak egin zituzten eta baporeak kargatzen zituzten bagonetak igarotzeko maila birekin.

Kargaleku hau martxan ipintzearekin batera desagertu zen Pobeñako portua eta, gainera, ontziratzeko kaia eta katetxoko bagoneta lerroa erabili barik eta ahaztuta gelditu ziren. Kargalekuaren jarduna ezagutzeko, hainbat lekukotasun

sas por ser hijo y nieto de prácticos. Aunque no precisa una fecha, su testimonio es claro en cuanto al desarrollo de la obra en la ubicación actual y a los problemas surgidos: «No fue tarea fácil establecer las bases de los paredones, donde rompen ininterrumpidamente los mares, además de ser fundamento para enclavar todo el tinglado de hierro y madera que constituye el cargadero propiamente dicho. Acontecía con frecuencia que la obra levantada con mucho esfuerzo en días era destruida por el mar en unas pocas horas a consecuencia de los súbitos cambios de tiempo, a pesar de haber tomado para tales trabajos los períodos más adecuados para su realización».

Estas afirmaciones revelan la complejidad de la obra y la audacia de un ingeniero empeñado en superar las dificultades. Hilario Cruz dice: «Llegó un momento en que cundió el desánimo por las cuantiosas pérdidas que originaban estas anormales y persistentes circunstancias. Presupuesto tras presupuesto era llevado por las olas de la mar. A tal extremo llegó la situación económica, que don José se disponía a abandonar, agotados los fondos de la reducida sociedad, y absorbido todo su patrimonio. Viéndole su esposa abatido y a punto de fracasar su idea por fuerza de los elementos, le dijo: Ánimo José, el cargadero se levantará, aunque haya que hacerlo de oro».

El punto elegido para la construcción del cargadero estaba próximo a la vertedera, construida años antes y de donde salían cargadas las vagonetas de cadenilla, ampliando estas instalaciones y creando dos niveles para el paso de las vagonetas que cargaban los vapores.

Con la puesta en marcha de este cargadero desapareció el puerto de Pobeña, y el muelle de embarque y la línea de vagonetas de cadenilla cayeron en desuso y en el olvido. Sobre su fun-



daude jasota. Armando Cruz Llosak «Cargar mineral en El Castillo» idazlanean deskribatzen ditu kargalekuaren aldi ezberdinak, bere izeba Eleonor Cruzek²⁴ gorde zituen argazkiak aztertuz.

Nabarmenezko moduko informazio bat Gazteluko etxeak betetzen zuen eginkizuna zen, Rincón txokoaren gaineko itsaslabarraren goiko aldean. Ate nagusia burdinbideetara begira zegoen, eta sukaldea, logela bi, bulego gela bat eta kargalekuko egituraren mantenimenduan erabili beharreko pikotxak, palak, eslingak, eta galipot eta pinturaz betetako boteak gordetzeko biltegia hartzen zituen barruan. Ez zeukan argirik, ez urik, ez komunarik, baina telefonoa bai. Edateko ura baldetan ekartzen zuten ingurumarian zegoen iturri bakarretik — oraindik dugu, Pobeña aldera jaisten den Campomarren—, eta harrikoa egin ahal izateko, txikienek tanke batekin ura biltzen zuten, inguruetan zeuden ur-putzu ugaritatik. Kargalekuak jardunean iraun zuen bitartean, errentarik ordaintzen ez zuten zenbait familia bizi izan ziren etxe horretan, baina etxea garbi eta txukun atonduta zeukaten, eta garrantzitsuena, itsasontziak etortzen zirenean abisua helarazten zieten arduradunei, askotan, itsas bidaietan ustekabeen eraginez atzeraldi luzeak jasan behar zituztelako.

Jardunean emandako laurogei urtean, kargalekua handitzeko zenbait lan egin zituzten, itsasontzietako sotoetan kargatzeko denbora murrizteko helburuaz. Itsasoaren bat-bateko aldaketek problema larriak ekarri ohi zituzten eta, praktikoen trebezia nabarmena izan arren, maniobrak ahalik eta laburrenak egitera behartzen zituzten.

Amalia Vizcaína meatzea 1963an itxi zutenean, kargalekua abandonaturik gelditu zen eta instalazioak berehala hondatuko ziren. 1970. eko hamarkadan metalezko egituraren zati bat bakarrik kontserbatzen zen hegalean eta 2008an olatu handiek eta segidakoek eraman ere egin zuten, horrela, zimendu sendoak bakarrik gelditu arte.

cionamiento hay recogidos varios testimonios. Armando Cruz Llosa, en su trabajo «Cargar mineral en El Castillo», describe las diferentes fases del cargadero analizando las fotografías que conservó su tía Eleonor Cruz²⁴.

Uno de los puntos importantes era la función que desempeñaba la casa de El Castillo, ubicada sobre el acantilado encima del Rincón. La puerta principal daba hacia las vías, tenía cocina, dos dormitorios, un cuarto de oficina y un almacén donde se guardaban picos, palas, eslingas, botes de pintura y galipot para el mantenimiento de la estructura del cargadero. No tenía luz, ni agua, ni retrete, pero sí teléfono. El agua para beber la traían en baldes desde el único manantial de la zona —aún existe en la zona de Campomar, bajando hacia Pobeña— y para fregar, los más pequeños recogían agua con un tanque en los numerosos charcos que había por los alrededores. A lo largo de la vida del cargadero, en esa casa vivieron varias familias que no pagaban alquiler, pero mantenían la casa limpia y en orden, y lo más importante, avisaban sobre la llegada de los barcos, pues muchas veces sufrían grandes retrasos por imprevistos en la travesía.

El cargadero, en sus ochenta años de funcionamiento, tuvo diversas ampliaciones con objeto de disminuir el tiempo de carga en las bodegas de los barcos. Los cambios bruscos de la mar generaban graves problemas que, a pesar de la pericia de los prácticos, obligaban a maniobras cuanto más breves mejor.

Cuando la mina Amalia Vizcaína cerró en 1963, el cargadero quedó abandonado y las instalaciones sufrieron un rápido deterioro. En los años setenta solo se conservaba en voladizo parte de su armazón, y en 2008 un fuerte oleaje también se lo llevó, con lo cual únicamente quedó la fuerte cimentación.

XII. KAPITULUA

Pobeña

1890 inguruan José McLennanek ateratako argazkian harrapatu zuen Pobeñaren irudi xarmangarria, urteak aurrera joan ahala desitxuratu zen, hasieran pixkanaka-pixkanaka, baina 1905etik aurrera azkar eta modu zakarrean.

XIX. mendean, 60.eko hamarkadaren erditik aurrera, Pobeñako biztanleria nabarmen hazi zen. Lehenengo eta behin, inguruetako jendea etorri zen eta, geroxeago, probintzia mugakideetatik, denak Trianoko Mendietako meatzeetan lan egiteko. Kostaldeko zain meatzekie peoi jornalari asko erakarri zituzten, bizibidea bilatu nahian gaur egun erabat ahaztu diren meatzeetan, bai Cobarongo meatzeetan, bai Kantabriako Ontón edo Mioñoetan, bai Pobeñaren inguruan kokatutakoetan.

Antzinatik Pobeña herriak meatze portu txiki bat zeukan (bertoko hizkeraz, puerto venaquero), eta bertan kargatzen zuten kostaldetik hurbileko olak zainaz hornitzen zituzten ontzi txikiek. Jarduera hark ia ez zion inguruari eragiten, eta ez zuen ingurumena hondatu, baina 1865 inguruan José McLennanen esku hartzeaz lehenengo eraldaketa gogorra jasan zuen. Izan ere, San Pantaleón irla Esparragera aldeari lotu zion, bien arteko tartearen lurrez betetzearen bidez, bertatik katetxoko burdinbidea igaro zedin, horrela Pobeña burdinmea ateratzeko «portu» bilakatu arte. Cobarongo zaina ermitaren oinetaraino heltzen zen eta bertan txalupa handietan ontziratzen zuten, txalupek edo ibaian gora San Juan porturaino eramateko, edo

CAPÍTULO XII

Pobeña

La imagen idílica de Pobeña, retenida en la foto que José McLennan sacó hacia 1890, se fue distorsionando con el paso de los años, al principio lentamente, pero a partir de 1905 de forma acelerada y drástica.

Desde mediados de los años sesenta del siglo XIX Pobeña comenzó a crecer en población. Primero llegó gente de los alrededores y, luego, de las provincias limítrofes, todos para trabajar en las minas de los Montes de Triano. Las venteras de la costa atrajeron a muchos peones braceros que buscaban sustento en las minas de Cobarón y en las de Ontón y Mioño, en Cantabria, o en las ubicadas en los alrededores de Pobeña, hoy totalmente olvidadas.

El pueblo contaba desde antiguo con un pequeño puerto venaquero en el que cargaban las pequeñas embarcaciones que suministraban vena a las ferrerías próximas a la costa. Esta actividad influyó poco en el medio y no causó deterioro medioambiental, pero hacia 1865 Pobeña sufrió la primera transformación importante con una actuación de José McLennan quien, mediante un relleno, unió la isla de San Pantaleón con la zona de la Esparragera para que pasara un ferrocarril de cadenilla, convirtiendo Pobeña en un «puerto» de salida de mineral. La vena de Cobarón llegaba hasta los pies de la ermita y allí se embarcaba en lanchones que subían hasta el puerto de San Juan



itsaso zabalera atereaz, hondartzarantz, sakonera uzten zien tokiraino, hurbiltzen ziren lehen itsasontzi ingelesetan kargatzeko.

Bigarren Karlistada (1872-1876) amaitutakoan, meatzaritza berpiztuak meategietara peoi jornalari gehiagoren etorrera areagotu zuen. Heldu berriek apopilo gisa hartzen zuten ostatu, edo, bestela, Pobeñan bertan edo ingurumarian orduko dirudunek, esate baterako, Mateo Uriostek, zituzten etxeak edo etxebizitzak zati bat errentan hartzen zuten.

Garaiko kroniken arabera, XIX. mendeko 80.eko hamarkadan Pobeñako portua, mea ateratzeko abiapuntu moduan, guztiz garrantzitsua zen. José McLennanek Pobeñako portu honetaz baliatuz bere zaina esportatzea ez ezik, Cobaronetik hurbileko beste meatze batzuetako mea ere garraiatuz eta ontziratuz burdinazko azpiegiturei etekina ateratzea ere lortu zuen. Gainera, Kotorriotik Pobeñaraino aireko tranbia eraikitzeko baimena eskatu zuen, Gallartako alde honetako meatzeei minerala ateratzeko zerbitzua emateko asmoz. Hala ere, azkenik, egitasmoa ezerezean gelditu zen, 1890ean Trianoko meatze trenbidea Muskizko San Juliánaraino luzatu zutelako.

XIX. mendearekin batera, itsasoan bainatzeko Europako moda iritsi zen Espainiara, hau da, aisialdiko baliabide gisa «hondartza» asmatu zuten. Ventura Bustosek, Madrilgo gorteko zirujau dentistak, bainuaren onurak eta arauak zabaltzeko liburua argitaratu zuen («Las excelencias del baño y reglas para bañarse») eta, besteak beste, honetan itsasoko uraren bereizgarri naturalak goraiatu zituen. Besteak beste, «hidroterapia sendagarriaren eragile ahaltsua da», zioen. Hondartzak, mende askotan, demonioen esku zeuden bekaturako tokitzat jo zituzten, baina haien ezaugarri terapeutikoak ez ziren aberatsenen artean konturatu gabe gelditu. Gainera, «olatuetako bainualdiak» modernitatearen erakusgarri bihurtu ziren, Europatik zertorren moda hura, eta zangosagarriak erakusteko

o salían a mar abierto para cargar los primeros buques ingleses que se acercaban a la playa hasta donde el calado les permitía.

Pasada la Segunda Guerra Carlista (1872-1876), el nuevo empuje de la minería hizo que aumentara la llegada de peones braceros a las minas. Los recién llegados se hospedaban como pupilos o alquilaban parte de una vivienda o casas que los adinerados de entonces poseían en Pobeña o alrededores, como fue el caso de Mateo Urioste, por ejemplo.

Según las crónicas de la época, en los ochenta del siglo XIX el puerto de Pobeña era muy importante como punto de salida de mineral. José McLennan no solo exportaba su vena por este puerto, sino que rentabilizaba su infraestructura férrea transportando y embarcando el mineral de otras minas próximas a Cobaron, incluso solicitó autorización para la construcción de un tranvía aéreo desde Cotorrio a Pobeña con el propósito de dar salida al mineral de las minas de esta zona. Sin embargo, no llegó a realizarse debido a la prolongación del ferrocarril minero de Triano hasta San Julián de Musques en 1890.

Con el siglo XIX llegó a España la moda europea de los baños de mar, esto es, se inventó la «playa». Ventura de Bustos, cirujano dentista en la corte de Madrid, publicó el libro «Las excelencias del baño y reglas para bañarse», en el que recogía las propiedades naturales del agua de mar, entre otras, ser «un poderoso agente de hidroterapia medicinal». Las playas llevaban siglos como lugares demonizados y de pecado, pero sus cualidades terapéuticas no pasaron desapercibidas entre la gente pudiente. Además, los «baños de ola» se convirtieron en un signo de modernidad, en una moda que venía de Europa y que contaban con el morbo de poder mostrar y apreciar

eta ikusteko gogo asetzen zuen. Horregatik, hondartzak uda emateko leku erakargarriak bilakatu ziren. Errege-etxeek horrelako moda bultzatu zuten, Frantziakoak Miarritzen eta Espainiakoak Donostian, eta haiekin batera, arrastaka, aristokraziak eraman zituzten. Bide beretik, XX. mendean guttiz sartu arte, jende boteretsuak itsasertzean eman ohi zituen udak eta euskal kostaldeko hainbat hondartzatan ere elkartu ziren. Bizkaian, ordura arte ahaztutako hondartzetan «olatuko bainuak» hartuko zituzten eta haien inguruan bainularientzako balnearioak, hotelak eta zerbitzuak eraiki zituzten, besteak beste, Ondarroan, Lekeitio, Algortan, Portugaleten eta Santurtzin.

«Turismoaren» lehen urrats hauek behartuta, Pobeña ere, geroan hartuko zuenaren bestelako norabidean ibiltzeko zorian egon zen. 1882an, El Noticiero Bilbaíno egunkariak Somorrostro Harenko hondartza honen dohain hobezinak goraipatu zituen eta «Pobeñako Portura» turista modernoiei etorrera errazteko asmoz, baldintza onetako errepidea eskatu zuen. Enpresari batzuk bainularientzako zerbitzuak bertan sortu nahian dirua inbertitzeko prest agertu zirenez gero, orduko ameslari batzuen arabera, Pobeña «Miarritze txikia ez bada ere, Saturraran berria» izan zitekeen.

1884tik aurrera, lehenengo eta behin, Pobeña herria pixka bat modernizatzeari ekin zioten, esate baterako, eskola bat edo iraganean izandakoaren aztarnen gainean karabineroen kuartel etxe bat altxatu zituzten; ildo beretik, etxe berriak ere eraiki zituzten eta 1884an, San Julianetik herrian sartzeko errepide bat, hilerria mugiarazi zuen ibilbide berri batekin, Sokotilo itsaslabarraren gainetik zehar. Urte batzuk geroago, partikular baten ekimenez, etxeak eraikitze edo nekazaritzako jardueretan erabili ahal izateko, Pobeñako hondartzatxoa lurrez betetzeko baimena eman zuten. Proiektu hau ez zen inoiz burutuko.

Burdin mea ateratzeko asmoz, Sokorru ermi-

alguna pantorrilla, por lo que pasaron a ser un deseado lugar de veraneo. Las realezas se encargaron de impulsar esta moda, la francesa en Biarritz y la española en San Sebastián, y con ellas arrastraron a las aristocracias. De ese modo, hasta bien entrado el siglo XX la gente pudiente veraneó en el litoral y se dio cita en diversas playas de la costa vasca. En Bizkaia se tomaron «baños de ola» en arenales hasta entonces olvidados y a su alrededor se levantaron balnearios, hoteles y servicios para los bañistas, como ocurrió en Lekeitio, Ondarroa, Algorta, Portugalete o Santurtzi, entre otros.

Estos primeros pasos del «turismo» a punto estuvieron de hacer que Pobeña tomara un rumbo histórico muy diferente al que tuvo después. En 1882, El Noticiero Bilbaíno recogía las inmejorables cualidades de este arenal del Valle de Somorrostro y solicitaba una carretera en condiciones que facilitase la llegada de los nuevos turistas al «Puerto de Pobeña». Puesto que ya había empresarios dispuestos a invertir en la creación de servicios para los bañistas, podría ser un «nuevo Saturrarán, cuando no un pequeño Biarritz», afirmaban los soñadores de la época.

A partir de 1884 se dieron las primeras actuaciones que modernizaron mínimamente el pueblo de Pobeña, como la creación de una escuela o de una casa cuartel para los carabineros levantada sobre los restos de otra ya existente; también se construyeron casas y se hizo la carretera desde San Julián con un nuevo acceso de entrada al pueblo por el acantilado de Sokotillo (1884) que desplazó el cementerio. Unos años más tarde, promovido por un particular, se autorizó el relleno de la playita pobeñesa para usos agrícolas o la construcción de edificios. Este proyecto no llegó a realizarse.



taren oinean McLennanek sortu zuen portuak ia hogeitaz iraun zuen jardunean, baina gerra ondorengo meatzaritzaren gorakadak honen mugak eta kargatzeko neurri murriztuak agerian utzi zituen. Horrexegatik, ingeniari horrek denbora laburrean gehiago kargatu ahal izateko beste irtenbide batzuk bilatu zituen. Hainbat saiakuntzatan huts egin ondoren, azkenean, neke handiz eta diru askoz, itsaso zabalarari begirako lehen kargalekua eraiki zuen, Pobeñako portua erabili barik eta ahaztuta gelditu arte.

Horrela, herriak betiko lasaitasuna berreskuratu zuen eta, neurri handian, jatorrizko itxurari eutsi zion, baina 1905etik aurrera pobeñarrek ezohiko mugimenduak ikusi zituzten berriro: topografoak, ingeniariak, argazkilariak eta abarrak, eta konpainia ingeles batek meategi bat Pobeñako inguruetan ustiatuko zuelako zurrumurrua zabaldu zen.

Orconera Iron Ore konpainiak zura gordetzeko biltegia altxatu zuen, herritarrek «kotxera» deituko ziotena, Cobaronerako bidearen abiapuntuan. Horretarako, pobeñar gazteen artean talde bat kontratatu zuen, Campomar gainean eremu handi zabala garbitu eta libre gelditzeko.

Segidan, Garbitegia eraikitzeako materialak helduz joan ziren, trenez Lutxanatik San Juliángo geltokiraino, gero, Pobeñaraino «Barquín»-en kamioiak ekartzen zituen eta bertatik Campomarrera, idien gurdiak igotzen zituen Castañueloko estratatik.

1907tik aurrera, Orconera konpainiak guztiz itxuraldatu zuen Pobeña: bulegoak, langileentzako etxeak, eskola bat eta, obrarik garrantzitsuen izango zena, padura lehortzeko proiektu zaharrari berrekin zion. Horretarako, hondartzan bat egiten zuten errekatxo bi bideratu zituen eta hondartzako ingurunea itxi zuen, mearen garbikuntzako lohiak dekantatzeko baltsa moduan erabiltzeko. Obren eraginez, Pobeñak lañotasun osoa galdu eta eraldatze gogorra jasan zuen, haren itxura behin betiko aldatuz.

El puerto de salida de mineral creado por McLennan a los pies de la ermita de El Socorro estuvo en funcionamiento casi veinte años, pero el empuje minero de posguerra puso en evidencia sus limitaciones y reducida capacidad de cargue, por lo que este ingeniero buscó otras soluciones que le permitieran cargar más y en menos tiempo. Tras varios proyectos fallidos consiguió levantar con esfuerzo y mucho dinero el primer cargadero a mar abierto, hacia 1886, cayendo en el olvido el puerto de Pobeña.

El pueblo recuperaba así su tranquilidad y aún mantenía buena parte de su fisonomía original, pero a partir de 1905 los pobeñeses comenzaron a ver movimientos: topógrafos, ingenieros, fotógrafos, etcétera, y se propagó el rumor de que una gran compañía inglesa abriría una mina en los alrededores de Pobeña.

La compañía Orconera Iron Ore construyó un almacén de madera, denominado popularmente cochera, en el arranque del camino hacia Cobaron y contrató a varios jóvenes pobeñeses para limpiar y dejar expedita una gran superficie en el alto de Campomar.

Los materiales para la próxima construcción del Lavadero fueron llegando en tren desde Lutxana a la estación de San Julián, el camión de «Barquín» los transportaba hasta Pobeña y de allí, en carreta de bueyes por la estrada de Castañuelo, los subían a Campomar.

A partir de 1907, la Orconera Iron Ore transformó Pobeña por completo: levantó oficinas, viviendas para sus trabajadores, una escuela, pequeños pabellones auxiliares de madera, y la obra más importante, ejecutó el viejo proyecto de desecación de la marisma canalizando los dos riachuelos que confluían en la playa y llevó a cabo el cierre perimetral del arrenal consiguiendo una balsa de decantación

Argazki batzuek erakusten dizkigute, hondartzatxoaren itxidura eta errekatxoaren ubideak osatu zituen kai-muturraren eraikuntzako obren fase ezberdinak, horrela itsasgorako urak oztopatzeko. Campomarreko Garbitegia jardunean hasi zen eta, lurrak garbitzean, lohiak dekantatzeko baltsa eraiki berrian buztinezko ur zikinak botatzen zituzten. Hala ere, bertan isuritako ur bolumenak laster hasieran aurreikusitakoa gaintu zuen eta, hiru urteak bete bezain laster, baltsak gainezka egin zuen, iragazitakoa gutxiegi zen eta itsasgorek ez zuten aurreikusitako garbiketarik egiten. Gainera, Pobeñako biztanle kopurua laukoiztu egin zen eta landareez betetzen zihoan padura berrira zaramak bota ohi zituzten.

Gastrohesteetako lehen osasun arazoek beldurtu zituzten Pobeñako biztanleak, beti erne ibiltzen zirelako, batez ere Meatzaldea eta Bizkaia osoa gogor astindu zuten kolera agerraldiak ikusi ondoren. Garai haietan, Bizkaiko biztanle kopurua azkar hazi zen eta hazkundeak saneamendu zerbitzurik gabeko auzoetan jende asko pilatzea ekarri zuen. Gainera, errekek eta ibaiak, mearen garbikuntzaren eraginez, kutsatuta jaisten ziren eta, horrela, nahiz edateko edo janaria prestatzeko, nahiz arropa garbitzeko ur gardenak nekez aurkitzen zituzten.

Beste kolera agerraldi baten beldur, Meatzarikako Bulego Nagusiak Orconera Iron Oleri dekantazio baltsan ezer botatzea debekatu zion eta kai-muturra eraistera behartu zuen, horrela, itsasgorarekin sartuko ziren urek pilatutako lokatzak garbitu zituzten. Aldi berean, garbikuntzako buztinez zikindutako urak bideratzeko eta itsasora zuzenean husteko ubidea eraikitzea baimendu zion enpresari, Lastra izeneko gunean.

Campomarreko Garbitegiak hogeita hamar urte baino gehiagotan iraun zuen urak itsaso zabalerantz husten. Mareek pixkanaka Pobeñako hondartzatxoko dekantazio baltsa garbitu zuten, gaur egungoa baino askoz handiagoa zen padura

de lodos. Pobeña perdió así toda su inocencia y sufrió una dura transformación que cambió su fisonomía para siempre.

Varias fotografías muestran las diferentes fases de construcción del espigón que canalizó los riachuelos y cerró el pequeño arenal pobeñés impidiendo la entrada del agua de las mareas. El Lavadero de Campomar comenzó su actividad vertiendo las aguas sucias y arcillosas del lavado de las tierras en esta nueva balsa de decantación, pero la cantidad de agua vertida pronto sobrepasó el cálculo inicial y en poco más de tres años rebosaba, el filtrado era escaso y las mareas no cumplían el papel de limpieza previsto. Además, la población de Pobeña se había cuadruplicado y sus moradores tiraban las basuras a la nueva marisma, que se iba llenando de vegetación.

Los primeros casos de problemas gastrointestinales asustaron a los pobeñeses, que siempre estaban alerta por los brotes de cólera que habían sacudido la comarca y toda Bizkaia. Eran tiempos de aumento rápido de población en barrios carentes de saneamientos, además, los arroyos y los ríos bajaban contaminados por el lavado de mineral, por lo que las aguas limpias eran escasas tanto para beber como para cocinar y lavar la ropa.

Ante el temor de un nuevo brote, la Jefatura de Minas prohibió a Orconera Iron Ore verter en la balsa de decantación y la obligó a romper el espigón para que el agua de las mareas limpiase los barrizales formados. Asimismo, permitió a la empresa construir un canal de desagüe que recogiese las aguas arcillosas del lavado y las enviase directas al mar en la zona denominada Lastra.

Durante más de treinta años, el Lavadero de Campomar estuvo vertiendo a mar abierto. Las mareas fueron limpiando la balsa de decan-



lehengo izaerara itzuli arte. Urteak aurrera joan ahala, padura landareez bete zen, «pilingones» landarediak osatzen zituzten pil izeneko kanaberek nagusi zirela. Kanaberek ospe handiko lumak ematen zituzten eta pobeñar emakumeek lehortzen utzi eta tindatzen zituzten, natura hileko loreontzi politak egiteko.

Orconera Iron Ore itxuraldatu zuen herria, ingurumenari kalte handia eragiteaz gain, baina inor ere ez zen konturatu, lana eta mantenua lehentasunezkoak zirelako, orain bezala. Gainera, «aurrerakuntzaren» mitoak berarekin batera zekarren natura amaigabea zelako sinesmena. Aldi berean, Pobeña aberastu zen: Garbitegian lan egin nahian, egun guztietan herritik igaro behar zen jende gaztea iritsi zen; senideek otzaratxo edo zaran batean bazkaria eramaten zieten, inguruan bazkaldu zezaten; larunbateko olgetan, orduan ziren taberna bietan gastatzen zuten ordainaren zati bat; neska-mutilen arteko harreman ugari sortu eta, behin baino gehiagotan, ezkontzan amaitu ziren. Pobeñak nekazaritzan oinarritutako iragana galdu zuen eta askoz gizarte anitzagoa eta pluralagoa bilakatu zen.

XX. mendeko 40.eko hamarkadan, Orconerak bertan behera utzi zuen jarduna eta, ingurumenari eragindako kaltea ahaztuta, instalazioak abandonatu zituzten. Padura, dagoeneko, ingurunearen barruan sartuta gelditu zaigu eta badu nolabaiteko xarma; eta bestetik, gerra ondoren, Campomarreko Garbitegia militarren brigadek hondatu eta burdina guztia errotik atera zioten, txatarra moduan Labe Garaietan erabiltzeko. Oraindik garrantzizko aztarnak gelditzen dira, orain abandonatuak, ahaztuak eta interpretatzeko zailak badira ere.

Beti zalantza bat geldituko zaigu: meatzaritzaren aurrerakuntzaren izenean sakrifkatutako Pobeña eta Somorrostro Haraneko hondartza nolakoak izango lirake, itsasoko bainuen jardunbidea hartu izan balute?

tación de la playita de Pobeña hasta formarse una marisma mucho más grande de lo que es hoy en día; y con los años se llenó de vegetación, de cañas denominadas «pil» que formaban pilingones y daban los famosos plumeros que las pobeñasas dejaban secar y teñían haciendo bonitos floreros de naturaleza muerta.

Orconera Iron Ore transformó el pueblo causando un deterioro ambiental importante, pero nadie reparó en ello, el trabajo y el sustento eran prioritarios, y además, la idea de «progreso» conllevaba la creencia de una naturaleza infinita. Al mismo tiempo, Pobeña se enriqueció: llegó gente joven para trabajar en el Lavadero que pasaba todos los días por el pueblo; los familiares les llevaban la comida en una cestita o en el serón y todos comían por los alrededores; los sábados gastaban algo de la paga divirtiéndose en los dos bares que existían entonces; y se generaron roces que acabaron en noviazgos y, en ocasiones, en matrimonios. Pobeña perdió su pasado rural, cambió socialmente y se convirtió en una pequeña sociedad más diversa y plural.

Orconera Iron Ore cesó su actividad en los años cuarenta del siglo XX olvidando el deterioro ambiental provocado y abandonando sus instalaciones. La marisma ya forma parte del entorno y cuenta con cierto encanto, y el Lavadero de Campomar, arruinado en la posguerra por las brigadas militares que arrancaron todo el hierro para utilizarlo como chatarra en los Altos Hornos, cuenta aún con restos importantes, aunque abandonados, olvidados y de difícil interpretación.

Siempre nos quedará la duda, Pobeña y la playa, sacrificada para el desarrollo minero: ¿Cómo sería hoy en día el arenal del Valle de Somorrostro si se hubiese tomado el camino de los «baños de mar»?

— XIII. KAPITULUA —

Orconera eta aireko tranbia

Historia Portugaleten hasi zen. Enkartazioetako herri hau hiribildu edo uri gisa 1322an eratu zuten eta, horrela, Abellanedako Batzarretan jarlekua izateari utzi zion, baina Zatitu Gabeko Trianoko Mendietan zegokion zatiaren gaineko jabetzari eutsi zion. Batzuetan, lur haien jabe izatea azaltzen zutenekin auzi luzeak eraman behar izan zituen. Mendigune honek, hau da, Trianok, Matamorosek eta Orconera auzoak, Trianoko Mendietako meategirik handiena hartzen zuen.

Burdinaren ustiakuntza, eta batez ere zainaren ustiakuntza, maila handian egiten hasi zenean, 1858an, modu harrigarrian, «jendaurreko enkantean» aterata, Portugaleteko Udalak lur hauek Ibarra Anaiaiek Konpainiari saldu zizkion, abeltzainei bazkatzeko eskubidea gordetzeko salbuespen bakarrekin.

Ibarra Anaiaiek Konpainiak, berriz, lur haietatik gehienak errentan Orconera Iron Ore Company Limited enpresari eman zizkion, zain meategia ustiatzeko, alokamendua eta erauzitako tona bakoitzeko ordainduz. Meatze konpainia hau 1873an Londresen eratu zutenean, espainiarrek (Ibarra Anaiek), britainiarrek (Galesko eta Durhan siderurgiek) eta alemanek (Krupp siderurgiak) ekarri zuten kapitala. Britainia Handiko ingeniariak eta geologoak kudeatuko zuten eta XIX. men-

— CAPÍTULO XIII —

Orconera y el tranvía aéreo

La historia comienza en Portugalete. Este pueblo encartado se fundó como villa en 1322 y como tal dejó de tener asiento en las Juntas de Avellaneda, pero mantuvo la propiedad sobre la parte que le correspondía de los Montes Indivisos, en ocasiones con largos pleitos con quienes alegaban ser propietarios de estos terrenos. Esta zona, Triano, Matamoros y Orconera barrio, contenía la mayor vena de los Montes de Triano.

En los inicios de la explotación masiva de la vena, en 1858, en una curiosa operación de «subasta pública», el consistorio portugalujo vendió estos terrenos a la Compañía Ibarra Hermanos con la única salvedad de respetar el libre derecho a pasto.

La Compañía Ibarra Hermanos arrendó la mayor parte de estos terrenos a Orconera Iron Ore Company Limited para la explotación de la vena pagando por el alquiler y por tonelada extraída. Esta compañía minera contaba con capital español (Ibarra Hermanos), inglés (siderurgias de Gales y Durhan) y alemán (siderurgia Krupp). Estaba gestionada por ingenieros y geólogos ingleses, en la última década del siglo XIX llevaba las riendas Francisco McLennan y en sus instalaciones nacieron las protestas de los



deko azken hamarkadan Francisco McLennanek zeraman gidaritza. Konpainiaren instalazioetan, hain zuzen, peoi jornalarien protestak piztu ziren eta, ustiakuntza ankerra jasatean nazkaturik, azkenean 1905ean greba orokorrera jo zuten.

Orconera Iron Ore arrakasta handiz ustiatu zuen zain meategi erraldoi hau eta Trianoko Mendietan erauzitako mineralaren ehuneko hogeia esportatzen zuen. Kontua da. XIX. mendearen amaieran, zazpi milioi tona urteko zela garrantzi handiko esportazio horien kopurua.

Hasierako kalitate bikaineko zaina agortu ondoren, baztertutako beste gai batzuk botatzearekin sortutako eskonbrotegi ugari eta izugarri handiak abandonatu zituzten. Haien lur-eremua finkatu zenean, bertan landaretza oparoa agertu zen. Askotan, landaretza hura otadiak ziren eta haien egurra galdarak martxan jartzeko erregai gisa landatzen zuten. Baziren eta badira, oraindik baten bat gelditzen delako, hasieran hondakintzat jotako material horien mendiak: landaredien lurak, kareharriak, txirtak deitzen zituzten mea puskak, agian aspaldian hain ugari ziren txori txikien antzekoak zirelako, eta minoiak deitzen zituzten mea koskor txikiagoak.

Oxidoak eta hidroxidoak desagertu eta gutxira, konpainiak karbonatoak ustiatzen hasi ziren. Hauek etekina eman ahal izateko, kiskaltze prozesu batetik igaro behar ziren, ezpurutasunak desagerrarazteko helburuarekin, eta horrela, zain gehiago lortuz. Baina geologo argiak eta meatze kontratistak konturatu ziren lurrez betetako eremu ahaztu horietan ere, artean, burdin mea asko gordeta eta alferrik galduta zegoela. Garbikuntza prozesu baten bidez guztiz errentagarria izango zen. Horrela, mearen garbitegiak sortu zituzten. Lurrez betetako eremuak ustiatzen eta lubetak garbitzen hasi ziren, gero, aukeratutakoari ur askorekin buztinak kentzeko. «Txarra» baztertu eta «ona», hau da, txirta, aukeratzen zuten. Zain nahikoa zuten oxidoak zirelako ez ziren kiskali behar.

peones braceros que, hartos de soportar una explotación inhumana, culminaron con la huelga general de 1905.

Esta enorme vena fue explotada con mucho éxito por Orconera Iron Ore y exportó hasta el veinte por ciento del mineral extraído en los Montes de Triano. De hecho, a finales del siglo XIX llegó a la importante cantidad de siete millones de toneladas anuales.

Agotada la vena, las numerosas e imponentes escombreras generadas con los materiales desperdiciados fueron abandonadas, el terreno se consolidó y generó una rica vegetación, en muchas ocasiones de árgoma que se plantaba para emplear su madera en el arranque de las calderas. Eran y son, pues aún queda alguna, montañas de materiales considerados como desperdicios: tierras vegetales, piedra caliza, trozos de mineral que se denominaban chirtas, tal vez por el parecido con el pequeño pájaro tan abundante antaño, y fragmentos más diminutos conocidos como miñón.

Desaparecidos los óxidos y los hidróxidos, las compañías comenzaron a explotar los carbonatos, que eran rentables si se les sometía a un proceso de calcinado con objeto de eliminar impurezas aumentando la mena. Pero los ingeniosos geólogos y los contratistas mineros descubrieron que en esos terraplenes olvidados había mucho mineral de hierro que había sido desperdiciado y que con un proceso de lavado podía ser muy rentable. Fue así como nacieron los lavaderos de mineral. Se comenzaron a explotar los terraplenes lavando las tierras, eliminando las arcillas con abundante agua, escogiendo lo «malo» y dejando lo «bueno», es decir, la chirta, que no era necesario calcinar por tratarse de óxidos con mena suficiente.

La compañía que mejor supo aprovechar este nuevo recurso fue Orconera Iron Ore, que con-

Ondasun berri hau ondoen aprobetxatu zuen konpainia Orconera izango zen, euren esku zeuden lurretan eskonbrotegi handiak zituelako. Horretarako, baliabideetan inbertsio handiak egin zituen eta 1906an aireko tranbia eraiki zuen, garai hartan Europako luzeena bezala jotzen zutena.

Lohiak dekantatzeko Trianoko baltsa zaharretan, Carmen VII.a meatzean, orduan lau etxe luze, eskola eta bulegoak zituen herrirka zahar batean, kargaleku handi bat altxatu zuten eta huraxe izango zen aireko tranbiaren abiapuntua. Bertatik Pobeñako Campomar gaineraino zortzi kilometroko ibilbidea egiten zuen lerrozuzenean. Faraoien gisako obra honen arrazoi nagusia eta bertan kokatzeko motiboa konpondu beharreko problema garrantzitsu bi izan ziren: errekatxoak kutsatzea saihestu nahi zutela, ur askoren beharra eta buztinez zikindutako urak biltzeko dekantazio baltsak eraiki beharra.

Hiru hamarkada baino gehiagotan, hogeita hamar bat langilek Triano-Matamorosko eskonbrotegiak desagerrarazi zituzten, Campomarreko Garbategian deskargatuko zituzten baldeak lurrez bete zituztelako. Bertan, Pobeñatik ponpatutako itsasoko ur oparoarekin, tromel handitan garbitzen zuten eta, segidan, aukeratzeko prozesuari ekiten zioten, mea guztiz garbi eta aprobetxatzeko prest uzteko.

Ramón Adán Yartzakoa (1848-1917) ospe handiko geologoaren aipu bat aurkitu dugu. 1896an, Bizkaiko Meatze Ingeniarien Buru izendatu zuten eta, gainera, berak California-Méxikoko Monterreyko basamortuetako pinu insignis espeziarekin gure mendietan egindako birlandatzea bultzatu zuen. Aipuan, aireko tranbiaren eraikuntza arranditsua bikain azaltzen digu:

«Nabarmentzekoa da Adolf Bleichert eta Cia. aleman etxeak Orconera Iron Orentzat muntatu duen aireko tranbia. (Trianoko) Meatzeetatik itsas bazterreko Pobeñako garbategietara eramaten ditu lurrak eta, gero, mea garbiak Gallartako geltokira

taba con grandes escombreras en sus posesiones, invirtiendo grandes recursos y construyendo en 1906 un tranvía aéreo considerado como el más largo de Europa en aquellos momentos.

En las antiguas balsas de decantación de Triano, en Carmen VII, donde ya existía un pequeño poblado compuesto de cuatro largas casas que contaban con escuela y oficinas, se levantó un gran cargadero que fue el punto de partida del tranvía aéreo que contó con un trazado rectilíneo de ocho kilómetros hasta el alto de Campomar, en Pobeña. La principal razón de esta obra faraónica y de su ubicación fue dar solución a dos problemas importantes: la necesidad de abundante agua y la construcción de balsas de decantación para recoger las aguas arcillosas y evitar la contaminación de los arroyos.

Durante más tres décadas, una treintena de trabajadores deshicieron las escombreras de Triano-Matamoros cargando las tierras en los baldes que descargaban en el Lavadero de Campomar. Allí, con abundante agua de la mar bombeada desde Pobeña, las lavaban en grandes trómeles y las sometían a un proceso de escogido dejando el mineral limpio y listo para ser aprovechado.

Hemos encontrado una cita de Ramón Adán de Yarza (1848-1917), importante geólogo que en 1896 fue nombrado Jefe de Ingenieros de Minas de Vizcaya, además de padre de la reforestación con pino insignis de los desiertos de Monterrey (California-México) de nuestros montes, que sintetiza perfectamente la magna construcción del tranvía aéreo:

«Es notable el tranvía aéreo que la casa alemana Adolf Bleichert y Cia. ha montado para Orconera Iron Ore. Transporta tierras de las minas (de Triano) a los lavaderos de Pobeña a orillas del mar y sirve de vuelta para los minerales lavados a la estación de Gallarta, que de



itzultzeko ere balio du, bertatik trenaren bidez Bilboko itsasadarreko kargalekuetara eramateko.

Lerroaren luzera 8.000 metrokoa da eta 210 Tona orduko garraiatu ahal du joanean eta 85 Tona orduko mea garbiaren etorrian. Gainditzen duen tartearen garaiera 350 metrokoa da. Ibilbidearen erdiko Putxetako geltokian egiten du trenbide-adarrarekin lotura eta hantxe bertan Pobeñatik datozen baldeak automatikoki baskulatzen dira eta bertatik hutsik jarraitzen dute meatzeraino. Balde bakoitzak 750 kg lur eraman ahal du garbitegi alderantz eta 1.000 kg mea garbi ekarri ahal du, 2,5 m/segundoko abiadurarekin.

Lerro hau 100 H.Pko motor elektriko bik mugitzen dute, trakzio-kablea eta 550 balde martxan jartzeko indarrarekin, eta martxa iraunkorrari eusteko, potentzia erdia bakarrik behar du. Errail-kableak 2.000na metroko lau sekziotan zatituta daude, 32.000 kg. kontrapisuen bidez tenkaturik».

Campomarren, berriz, baldeak maneiatzeko egitura handi bat, lurrak botatzeko azpil erraldoi bat, tromelak hartzeko gela bat eta garbitutako materialak pintxeek aukeratzeko egoitzak erai-ki zituzten. Instalazioen multzoa konplexua zen, zeren, elementu nagusi hauez gain, modu egokian funtzionatu ahal izateko zerbitzu ugari eskatzen baitzituen, besteak beste: baldeak eta haien lerroa zaindu eta mantentzeko zerbitzuak, itsasoko uraren gordetegiak eta garbitegiraino igotzeko punpen etxea, motor indartsuetako elektrizitate zentrala, eta, azkenik, langileak, bulegoak, zaindariak, tailer-rrak eta biltegiak hartzeko etxeak. Gainera, Karre-ras auzoan bazeuden beste instalazio batzuk, bertan garbitutako mea isurbideetan botatzeko eta, geroago, baldeetan kargatu eta aireko beste lerro batetik. Gallartara eramateko eta bertatik trenez Lutxanako kargalekuraino. Enpresa konplexu handi honetan Muskiz, Abanto-Zierbena eta Ortuellako hirurehun langile baino gehiagok lan egiten zuten, 1945ean itxi arte.

allí van por ferrocarril a los cargaderos de la ría de Bilbao.

La longitud de la línea es de 8.000 metros y puede transportar 210 t/hora de ida y 85 t/hora de mineral lavado de retorno. La diferencia de nivel que salva es de 350 metros. En la estación intermedia de Pucheta está el empalme con la vía ramal donde se basculan automáticamente los baldes que vuelven de Pobeña y de ahí continúan vacíos hasta la mina. Cada balde puede llevar 750 kg de tierra hacia el lavadero y volver con 1.000 kg de mineral lavado, a una velocidad de 2,5 m/seg.

Esta línea está movida por dos motores eléctricos de 100 H.P. para arrancar el cable tractor y los 550 baldes, necesitándose solo la mitad de la potencia para la marcha continua. Los cables carriles están divididos en cuatro secciones de 2.000 metros cada una, tensadas por contrapesos de 32.000 kg».

En Campomar construyeron una gran estructura para el manejo de los baldes, una enorme masera donde caían las tierras, la sala de los trómeles y las estancias donde los pinches escogían los materiales lavados. El conjunto era complejo pues, además de estas partes principales, requería de múltiples servicios para su correcto funcionamiento, como mantenimiento y vigilancia de la línea y de los baldes, depósitos de agua de la mar y casa de bombas para su elevación hasta el lavadero, central eléctrica con poderosos motores, y casas para trabajadores, oficinas, guardas, talleres y almacén. Además, contaba con instalaciones en Las Carreras donde vertían el mineral limpio que después cargaban en baldes que iban por otra línea aérea hasta Gallarta, y de allí en tren hasta el cargadero de Lutxana. Una gran empresa, compleja, que daba trabajo a más de trescientas personas de Muskiz, Abanto-Zierbena y Ortuella, y que cerró en 1945.

— XIV. KAPITULUA —

Plantxadaren funtzionamendua

Langileak goiz iritsi eta euren postuetan kokatzen ziren, goizeko zortzietan, aurreko egunean geldirik geratu ziren baldeek pare bat tenkada ematen zuten, kulunkatu, eta kableak mugitzen hasten ziren, gurpiletako kirrinkek lagunduta. Garbitegi osoa lanean hasten zen. Medinilla, langile bizkor eta urduriak, arrastaka eramaten zuen lehenengo baldea, trakzio-kabletik atera eta errail txiki batetik bultzatzen zuen, laguntzaileek arrastaka eramaten zuten askaraino. Hor bi langilek, heltzeko egurrezko bi karkerkin, baldea kulunkatu eta baldearen edukia parriladuraren gainean erortzen zen, laguntzaile batek mangera lodi batez ureztatzen zuen eta dena bultzatzen zuen azpian zegoen aska baterantz. Urak jadanik lokatzaren zati bat eramaten zuen horrela, hortaz, jadanik hasita zegoen garbiketaren prozesua.

Mangerako laguntzaileak hutsik zegoen baldea garbitu eta ilararaino bultzatzen zuen, eta han kargatu egiten zen. Sarritan lan hau desatsegina izaten zen, izan ere, lokatz eta harriak baldearen beheko aldean itsatsita geratzen ziren, orduan, laguntzaileak azkar ibili behar izaten zuen eta ilargi erdiko arraspa batez eta ur txorrotak lagunduta, barruan sartu eta barnealdea karrakatzen zuen itsatsita zeuden zati guztiak kendu eta baldea garbi uzteko.

— CAPÍTULO XIV —

El funcionamiento de la planchada

Los obreros llegaban pronto y se colocaban en sus puestos. A las ocho de la mañana los baldes que habían quedado parados el día anterior daban un par de estrincones, cabeceaban y los cables comenzaban a moverse acompañados del rechinar de las ruedas. Todo el lavadero cobraba actividad. Medinilla, un ágil y nervioso operario, arrastraba el primer balde sacándolo del cable tractor a un pequeño raíl y los pinches lo arrastraban hasta situarlo encima de la masera. Dos operarios, con ganchos de agarre de madera, basculaban el balde y el contenido caía sobre el emparrillado, mientras un pinche, ayudado por una manguera, regaba con abundante agua y empujaba todo hacia la enorme masera que había debajo. El agua se llevaba ya parte de la arcilla y así comenzaba el proceso de lavado.

El pinche de la manguera lavaba el balde vacío y lo empujaba hasta situarlo en la cola para ser cargado. Muchas veces el trabajo se volvía desagradable, porque las arcillas y piedras pequeñas quedaban pegadas en el fondo del balde, así que en estos casos el pinche tenía que andar rápido y, con una rasqueta de media luna y el chorro de agua, se metía dentro y raspaba el interior hasta quitar todos los pegotes y dejarlo limpio.



Baldeak, hutsik eta garbi, euren txandaren zain geratzen ziren. Langile batek bultzatu egiten zituen, mineral garbiaren kargalekuaren egituraren azpian utzi arte, toberetako iragazkien azpian, beste batek uhatea ireki eta hagatik tiratzen zuen, eta baldeak ia goraino betetzen ziren, banan-banan. Baldeak bi metro inguruz bultzatzen zituzten, eta Medinilla deitutakoak abilezia handiz eta ia ahalegindu barik kablean sartzen zituen.

Baldeak jasotzeko lan hau, alegia, deskargatzea, lehenengo aldiz garbitzea eta material garbia bueltan bidaltzea, orotara, zortzi langilek eta kapataz batek egiten zuten; uneoro loturen sinkronizazioari adi egon behar izaten zuen kapatazak. Hotzari aurre egin behar izaten zioten, eta euria egiten zuen egunetan lana oso neket-sua izaten zen, jutezko zakuekin estaltzen ziren, horrek askorako balio ez izan arren. Haize handia zebilenean, baldeak gelditu eta langileek garbiketa lanak egiten zituzten, kapatazaren gidaritzapean.

Parriladura luzearen azpian azpila eta bahe birakarietako sarrera ahoak zeuden; bahe birakarietako ahoak burdinazko eta egurrezko egitura sendoen gainean zeuden, eta bahe birakarietako gela eta azpila banatzen zituen hormatik sartzen ziren, irteera ahoetarantz aldapa txiki bat zutelarik.

Ormigoi makinetako hots berezia ateraz, bahe birakariak martxan jarri orduko, mangera sendoak erabiliz, bertara bultzatzen zituzten materialak azpilean zeuden dozena erdi langilek.

Balde lerro honetako eraikuntza proiektuan, Garbitegiak sei aho birakari izango zituela agertzen bada ere, bertan laguntzaile modura lanean aritu ziren elkarriketatuek ziurtatu dutenez, han ez ziren inoiz hiru irteera baino gehiago izan.

Los baldes vacíos y limpios esperaban su turno para ser cargados. Un operario los empujaba hasta situarlos debajo de la estructura del cargadero del mineral limpio, bajo las boquillas de las tolvas, y otro tiraba de la varilla que abría la compuerta llenando los baldes uno a uno casi hasta arriba. Empujaban los baldes unos dos metros y Medinilla los encajaba en el cable con habilidad y sin apenas esfuerzo.

En esta operación de recogida de los baldes, descargue, primera limpieza y envío de vuelta con el material limpio, trabajaban ocho personas y un capataz que estaba siempre atento a la sincronización de los enganches. Las condiciones no eran malas, pero en días de lluvia el trabajo se volvía penoso, así que se tapaban con sacos de yute, aunque no les serviera de gran cosa. Si hacía mucho viento, los baldes paraban y los operarios realizaban tareas de limpieza dirigidos por el capataz.

Debajo del emparrillado estaba la masera y las bocas de entrada de los trómeles. Estos estaban apoyados en fuertes estructuras de hierro y madera y penetraban, con una ligera inclinación hacia la boca de salida, por la pared que separaba la masera de la sala de los trómeles.

En la masera media docena de operarios con potentes mangueras empujaban los materiales hacia las bocas de los trómeles en cuanto se ponían en funcionamiento con su característico ruido de hormigonera.

En el proyecto de construcción de esta línea de baldes figura que el Lavadero de Campomar contaría con seis trómeles, pero los entrevistados que trabajaron allí como pinches aseguran que nunca vieron más de tres salidas.

— XV. KAPITULUA —

Azpila eta bahe birakariak

Azpilean baldeek ekartzen zituzten lurra pilatzen zen, gainazal irekia zen, hormigoizkoa, berrogei metro inguruko luzerakoa, eta aldapa txiki bat zeukan bahe birakarietatik banatzen zuen paretarekiko.

Garai horretako lekukoek oroitzen dutenez, Campomarreko garbitegiak funtzionatu zuen hiru hamarkada luzeetan, aldaketak izan ziren lurra bahe birakarietara sartzeko prozesuan, hasiera nahoko batzuetatik sartzen ziren, ondoren, zuzenean pasatzen ziren tiradera batzuetatik, bolumena eta azkartasuna irabaziz.

Hirurogeita hamar zentimetro inguruko xafla metaliko bertikal batek azpilaren luzera osoa zeharkatzen zuen hormatik metro bat baino apur bat gehiagoko distantziara, lurra bahe birakarietako paretaraino ez iristeko. Xaflak hiru irekidura zituen, gillotina deitzen ziren uhate batzuekin, eta uhate horiek bahe birakarien²⁵ ahoekin bat egiten zuten. Lurra uhateetaraino bultzatzen ziren, eta gorantz 30 cm-ko erlantz sendoak zituen pieza metaliko trapezoidal batetik irristatzen ziren.

Arraspen bidez (ilargi erdiko aitzurrak) langileek lurra bultzatzen zuten eusteko xaflako irekiduretaraino, eta lurra bahe birakarien ahoetako beheko erdialdearekin bat egiten zuten tiraderetatik bideratzen zuten; goiko aldeko erdialdetik its-

— CAPÍTULO XV —

La masera y los trómeles

En la masera se acumulaban las tierras que traían los baldes. Era una superficie abierta, hormigonada, de unos cuarenta metros de longitud y con una ligera inclinación hacia la pared que la separaba de la sala de los trómeles.

A lo largo de las tres décadas largas de funcionamiento del Lavadero de Campomar, hubo cambios en la entrada de las tierras en los trómeles. Al principio se introducían por unas boquillas, pero más tarde pasaban directamente por unos cajones ganando en volumen y rapidez, tal y como recuerdan testigos de la época.

Una chapa metálica vertical de unos setenta centímetros de altura recorría toda la largura de la masera a una distancia de poco más de un metro de la pared para impedir que las tierras llegasen hasta esta. Tenía tres aberturas con unas compuertas denominadas guillotinas que coincidían con las bocas de los trómeles²⁵. Las tierras se empujaban hacia las compuertas y resbalaban por una pieza metálica trapezoidal que denominaban cajón y que contaba con fuertes pestañas de treinta centímetros hacia arriba.

Los operarios empujaban las tierras con rasquetas (azadas de media luna) hacia las aberturas de la chapa de contención, y estas se



asoko ur ugari sartzen zuten bi ahokoetatik. Bahe birakariak biratzen ari ziren bitartean sartzen ziren lurra eta ura, hori horrela, langileek garbiketako zaratei adi egiten zuten lan, zarata zakar bihurtzen bazen, gillotinak ixten zituzten, lurra sartzea eragozteko, horrela, karga arindu eta errotazioa errazten zen.

Bahe birakarien gela Garbitegiko gune garrantzitsua zen. Solairu bakarreko eraikina zen, berrogei metroko luzerakoa, zortzi metroko zabalerakoa eta sei metroko altuerakoa. Adreiluz egindako eraikina zen, eta xaflako teilatua zuen. Zorua sei metroko zabalerakoa zen, eta gela osoa zeharkatzen zuen ia metro bateko eskailera zuen. Zoruak kanpoaldeko paretarekin hustuketa ubide bat osatzen zuen, erreten deitutakoa.

Azpilera ematen zuen paretan, gela honek hiru leiho zabal zituen, paretaren goiko aldean arku biribildu bat, eta kanpoko horman hainbat irteera. Eskuineko aldean bi motor indartsu zeuden; motorrek trakzio-ardatzari indarra eta mugimendua transmititzen zioten uhalak mugitzen zituzten. Uhalei esker, bahe birakari bakoitzaren bi eraztunekin engranatzten zuten horzdun diskoak mugitzen zituen trakzio-ardatzak; abiadura motela lortzen zen, baina behar besteko indarra zuen, bueltak emanez eta garbituz uhal garraiatazailletaraino pasatzen zen 3.000 kilogramotik gorako karga mugitzeko.

Garbitegiak zituen hiru bahe birakariak gela honen zati handi bat hartzen zuten, 2,5 m-ko diametroko eta 7 m-ko luzerako zilindroak ziren, cm leko lodierako xaflak zituzten eta errodamentu deitutako sei gurgipen gainean etzanda zeuden. Errodamentuek 40 cm-ko diametroa eta 10 cm-ko zabalerakoa zuten, eta bahe birakariarekin biratzen zuten, burdinazko egitura handi bati soldatutako ardatzen gainean. Egitura hau bahe birakariaren eserlekua zen, 1,5 m-ko zabalerako eta 5 m-ko luzerako marko errektangularrak osatzen zuen, lu-

canalizaban por los cajones que coincidían con la mitad inferior de las bocas de los trómeles; por la mitad superior introducían abundante agua de la mar con dos boquillas. La entrada de tierras y agua se realizaba mientras los trómeles giraban y los trabajadores tenían que estar atentos a los ruidos del lavado. Si el sonido se volvía ronco, cerraban las guillotinas para evitar la entrada de tierras, aliviando así la carga y facilitando la rotación.

La sala de los trómeles era el centro neurálgico del Lavadero. Era un edificio de una planta, de cuarenta metros de largura, ocho de anchura y seis de altura, construido con ladrillo y con cubierta de chapa. El suelo tenía una anchura de seis metros con un escalón de casi uno que recorría toda la largura de la sala, y que, junto con la pared exterior, formaba un canal de desagüe denominado regachera.

Esta sala tenía tres enormes ventanales en la pared que daba a la masera, con arco redondeado en su parte superior y diversas salidas en la pared exterior. A la derecha estaban dos potentes motores que movían las correas que transmitían fuerza y movimiento a un eje tractor. Mediante correas, el eje tractor movía los discos dentados que engranaban con los dos anillos que llevaba cada trómel, consiguiendo así una marcha lenta, pero con la fuerza necesaria para mover las tres toneladas que pasaban, dando vueltas y lavándose, hacia las cintas transportadoras.

Los tres trómeles que tuvo el Lavadero ocupaban buena parte de la superficie de esta sala. Eran cilíndricos de dos metros y medio de diámetro y siete de largo, de chapa de un centímetro de espesor, y estaban tumbados y apoyados sobre seis ruedas denominadas rodamientos, de cuarenta centímetros de diámetro y veinte de ancho, que giraban con el trómel sobre unos ejes

rrarekiko tinko lotua zegoen, eta trakzio-ardatza mugitu eta bahe birakarietako horzdun eraztunekin engranatzen zuten horzdun gurpilak zituen.

Bahe birakariei eusten zien egitura honek kalkulatu zeukan altuera, bahe birakarietako ahoak gela hau eta azpiletako gunea banatzen zuen hormako leiho zabalen parean egon zitezen eta zamatzeko tiraderekin kointzidiz ezaten. Era berean, egitura hau ez zegoen horizontalki jarrita, bahe birakariaren ahoarekiko erorketa txiki bat zuen, ahokoa deitutakoa, urak eta lurrak irteera bidera zitezen. Bahe birakariak gelako zabalera osoa betetzen zuten, ahoak azpilera ematen zuten leihoen gainean jarrita zituzten, han bi errodamendu zeuden, eta irteera ahoak erretene-ko eskailerako bazterrarekin kointziditzen zuen. Erreteneko zabalera beste metro batez luzatzen zen, kono enbor formako metalezko pieza batekin, pieza hau erabat zulatuta zegoen eta inbutu deitzen zitzaion.

Bahe birakariaren barrualdeak, bere luzera osoan, xafla batzuk zituen, pala deitutakoak, 20 cm-ko altuerakoak; xafla hauek 30 cm-tik behin paretara bertikalki soldatuta zeuden, horrela, garbiketa prozesua errazten zen, buztinezko bolak errazago desegiten baitziren.

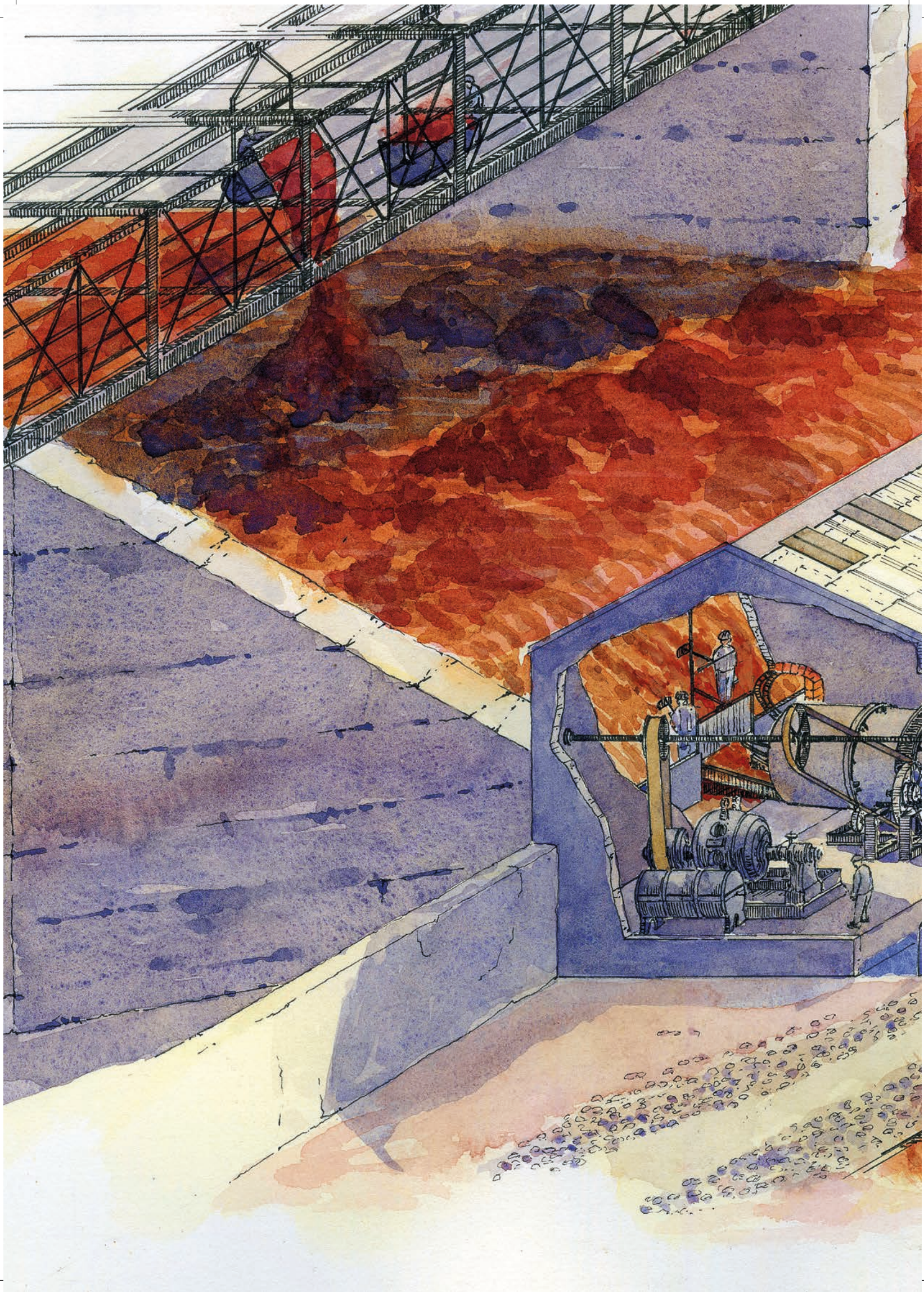
Ondorioz, arraspak erabiliz, azpileko langileek inbutuetara bultzatzen zuten lurra; lurra ahotik bahe birakarietara sartzen zen urugarirekin, batera. Horretaz gain, langileek bahe birakariak ondo funtzionatzen zuten kontrolatu behar izaten zuten, eta gehiegizko kargarik egonez gero, arindu egiten zituzten, gillotinak itxiz. Ondoko gelan bahe birakariak astiro ematen zituzten birak eta hormigoizko makina indartsuetako zarata ateraz buztinezko bolak garbitu eta desegiten zituzten. Nahasketa ahokorantz mugitzen zen; ahokoak helize itxurako hegala zituen masa dosifikatzeko eta uhal garraiatzaileetan kolpera kantitate handirik ez erortzeko. Irteerak inbutu zulatu bat zuen,

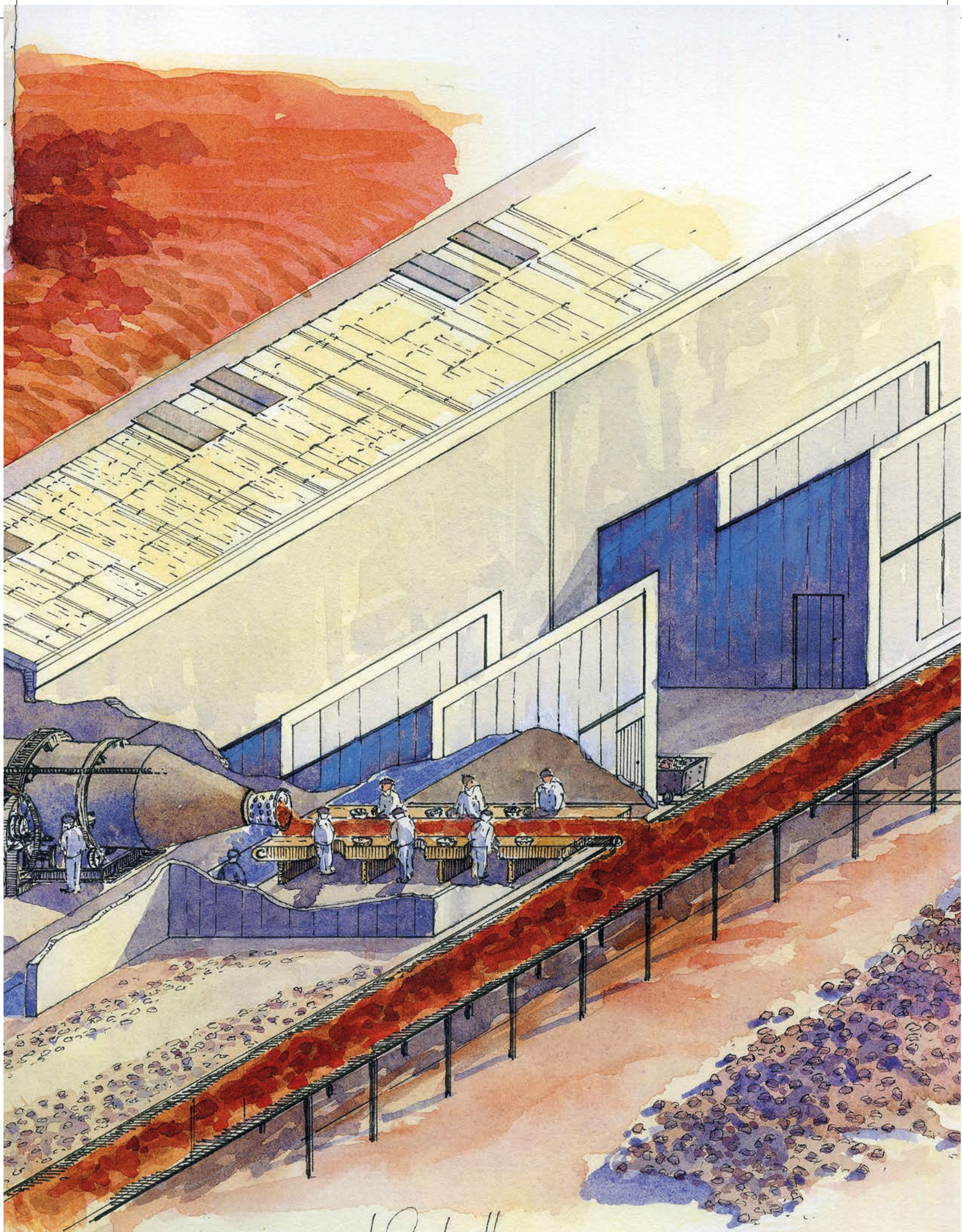
soldados a una gran estructura de hierro. Esta estructura era el asiento del trómel, formaba un marco rectangular de un metro y medio de anchura y cinco de largo, estaba fuertemente sujeta al suelo y contaba con las ruedas dentadas que movía el eje tractor y que engranaban con los anillos dentados de los trómeles.

La estructura que soportaba los trómeles tenía la altura calculada para que las bocas de estos estuviesen a la altura de los ventanales de la pared que separaba esta estancia de la masera coincidiendo con los cajones de cargue. Además, la estructura no estaba horizontal, tenía una ligera caída hacia la boca del trómel denominada boquilla, para que las aguas y las tierras fluyesen hacia la salida. Los trómeles ocupaban toda la anchura de la sala, apoyaban la boca de entrada en las ventanas que daban a la masera, donde había dos rodamientos, y su boca de salida coincidía con el borde del escalón de la regachera. Se prolongaban un metro más —la anchura de la regachera— con una pieza metálica en forma de tronco de cono, totalmente agujereada, que denominaban embudo.

El interior del trómel, y en toda su largura, llevaba unas chapas denominadas palas de veinte centímetros de altura que estaban soldadas verticalmente a la pared cada treinta centímetros y que facilitaban el lavado deshaciéndose las bolas de arcilla con más facilidad.

En conclusión, los trabajadores de la masera empujaban las tierras con rasquetas hacia los embudos; estas entraban en los trómeles por la boca con abundante agua. Además, controlaban la buena marcha de los trómeles y en caso de exceso de carga les aliviaban cerrando las guillotinas. En la sala contigua, los trómeles giraban lentamente con un ruido de potente hormigonera lavando y deshaciendo las bolas de arcilla. La mezcla se desplazaba hacia la boquilla





f Gardavillas 21 -



ur gehiena inbutu horretatik bideratu eta hustuketarako erretenetik ateratzen zen.

Bahe birakariak, euren bolumena eta pisua tarteko, biratzerakoan marruskadura handiak eragiten zituzten, ondorioz, goizero, tailerretako langile batek frikzio puntuak koipeztatzen zituen koipe sendo bat erabiliz, beroketak edo makesdurak saihesteko.

Hautaketa gelak

Zama dosifikatuta irteten zen bahe birakarietik eta inbutua igarotzen zuenean ur nahikotxo galtzen zuen. Ondoren, bahe birakarietako gelako kanpoko horma gurutzatu eta garbia hautatzeko guneetara sartzen zen uhal garraiatzaile batera pasatzen zen.

Aukeraketa gelak, nolabait esanda, bahe birakarietako hiru gehigarri ziren, bakoitza 40 metro karratukoa, gutxi gorabehera, elkarrengandik sei metro ingurura banatuta, metalezko egituraz eginda zeuden eta hormak eta teilatua xaflazkoak zituen, ez adreiluzkoak, hori horrela, bere sendotasuna garbitegiko gainerako eraikinetakoa baino askoz txikiagoa zen. Gela bakoitzera bahe birakari bati zegokion uhal garraiatzaile bana iristen zen, metro bateko zabalerakoa eta sei metroko luzerakoa. Zorua porlanezkoa zen, baina garbitutako lurrak ur askorekin etortzen zirenez, langileek egurrezko tauladen gainean egiten zuten lan. Uhal bakoitzaren luzeran, egurrezko bi plantxa zeuden, bat alde bakoitzean, 60 cm-ko zabalerakoak, eta plantxa bakoitzak ilargi erdi itxurako hiru hustuketa gune zituen. Egur hauek metalezko euskarriei gogor helduta zeuden, ez zuten uhala ukitzen eta astoak deitzen zieten. Asto hauetan hiru laguntzaile aritzen ziren alde bakoitzean, txarra (harriak eta buztinezko bolak) aukeratzen eta ona (minerala) pasatzen uzten, kapataz baten zaintzapean. Horrela, Campomarreko gar-

de salida, que tenía unas aspas en forma de hélice para dosificar la masa e impedir que cayese mucha cantidad de golpe en las cintas transportadoras. La salida contaba con un embudo agujereado por donde se iba la mayor parte del agua cayendo en la regachera de desagüe.

Los trómeles, por su volumen y peso, ejercían grandes rozamientos al girar, por lo que todas las mañanas un operario de talleres engrasaba los puntos de fricción con grasa consistente para evitar calentamientos o agarrotamientos.

Las salas de escogido

La carga salía del tromel dosificada y perdía buena parte del agua al pasar por el embudo. Pasaba a una cinta transportadora que atravesaba la pared exterior de la sala de trómeles y entraba en los recintos donde los pinches escogían el material lavado.

Las salas de escogido eran tres añadidos a la sala de los trómeles, de unos cuarenta metros cuadrados cada una, separadas unos seis metros una de otra, y estaban hechas de estructura metálica con paredes y techo de chapa, no con ladrillos, por lo que su consistencia era muy inferior al resto de construcciones del Lavadero.

En cada sala había una cinta transportadora, de un metro de ancho y seis de largo, que correspondía a un trómel. El suelo era de cemento, pero como las tierras lavadas venían con agua, trabajaban sobre tarimas de madera.

A lo largo de cada cinta había dos planchas de madera, una por cada parte, de sesenta centímetros de ancho, con tres vaciados en forma de media luna en cada una. Estas maderas, sujetas fuertemente a caballetes metálicos, no tocaban la cinta y se denominaban burros.

En estos burros trabajaban tres pinches por cada lado, escogiendo lo malo (piedras y bolas

bitegian egunero egiten zuten lan minerala hautatzen, larunbatetan ere bai, orotara, hamazortzi laguntzaile, goizeko zortzietatik hamabietara eta ordu batetik arratsaldeko bostetara. Ez zen inoiz emakumerik izan.

Matxurengatik eta haizearengatik lerroak ez funtzionatu arren, laguntzaileek euren astoan egon behar zuten goizeko zortzietan. Izan ere, azpila beti egoten zen garbitzeko lurrez beteta. Ordu horretarako Palomar jadanik igaroa zen, Dormilon bere astotxoarekin, hiru upeltxotan edateko ura igotzen zuen Pobeñako iturri publikotik. Hautaketa gela bakoitzean upel bat uzten zuen, hegal formako oinarri baten gainean, mutikoek zotza irekiz edan zezaten. Palomar izenekoak hutsik zeuden upelak beteen ordeztaldatzen zituen, laguntzaileak ordu batean sartzerako.

Bahe birakariak uhalen gainean deskargatzen zuten, mutikoek abilezia handiz, txarra kendu eta lur otarretara botatzen zuten, ondoren zabortegian husteko. Ona pasatzen utzi eta kanpoko beste uhal baten gainean erortzen zen, beste uhal hori ontzira lekuaren goiko aldera zuzentzen zen, garbiaren isurbidera, eta itzulerako baldeak kargatzen ziren. Dena kapatazaren begirada adiaren pean.

Hautaketako langileek etxeko arroparekin lan egiten zuten, eta ahalik eta oinetako sendoenak eramaten saiatzen ziren, gehienetan, abarkak jantzita egiten zuten lan. Bahe birakariaren ahotik ur ugari ateratzen zen, eta dena ez zen hustuketa kanalera bideratzen, uhalari likidoa zerion eta beti zeuden bustita.

Hain egitura ahula izanda, klimatologiak eragin handia zuen, eta muturreko hotzeko egunak eta bero itogarria pairatu behar izaten zituzten, edozelan ere, beroari hobeto egin zekiokkeen aurre, iparrera, itsasora, ematen zuen leiho handia irekita. Neguan lana penagarria zen, eta jutezko zakuak erabiliz babesten saiatu arren, batzuetan

de arcilla) dejando pasar lo bueno (mineral), bajo la vigilancia de un capataz. Así, en el Lavadero de Campomar trabajaban diariamente escogiendo mineral, incluidos los sábados, dieciocho pinches de ocho de la mañana a doce y de una a cinco de la tarde. Nunca hubo mujeres.

Aunque la línea no funcionase por avería o por viento, los pinches tenían que estar en su burro a las ocho de la mañana. La masera siempre estaba llena de tierras para lavar. A esa hora ya había pasado Palomar que, con su burrito Dormilón, subía agua para beber de la fuente pública de Pobeña en tres barrilillos. Colocaba un barril en cada estancia de escogido sobre un soporte metálico en forma de aspa para que los chavales bebieran abriendo la espita. Palomar cambiaba los barriles vacíos por llenos antes del regreso de los pinches a la una.

Los trómeles descargaban sobre las cintas, los chavales con habilidad y rapidez quitaban lo malo y lo echaban en cestos terreros que luego descargaban en una vertedera. Dejaban pasar lo bueno que caía en otra cinta exterior que lo conducía a lo alto de la planchada, a la vertedera del mineral limpio para ser cargado en los baldes de vuelta. Todo bajo la atenta mirada del capataz.

Los pinches del escogido trabajaban con su ropa de casa y procuraban que el calzado fuese lo más fuerte posible, normalmente albarcas. Por la boca del trómel salía mucha agua y como toda no iba al canal de desagüe, la cinta siempre chorreaba y siempre terminaban mojados.

Al ser las salas de escogido de chapa pasaban días de mucho frío y otros de calor sofocante que combatían abriendo la gran ventana que daba al norte, hacia la mar. En invierno, el trabajo se volvía penoso porque, aunque trataban de protegerse con sacos de yute, a veces embadurnados con galipote, el frío y la humedad lo hacían insoportable. En días de grandes



galipotez marruskatuak, hotzak eta hezetasunak jasangaitz bihurtzen zuten lana. Izozte handiak zeudenean, kapatazak gela barruan sua egiten uzten zien, inguruetan hazten ziren oteak erabiliz, baina ez zuen askorako balio. Gehiegizko beroa eramangarriagoa zen.

Laguntzaileak 14 urterekin hasten ziren lanean, eta Garbitegiak funtzionatu zuen hamarkadetan leku askotatik etorri ziren, Mioñotik, Ontonetik, San Julianetik, Las Carrerasetik, Zierbenatik eta are Gallartatik ere bai. Goiz altxatu eta ibilbidea oinez egiten zuten, zorte ona zutenek konpainiak Pobeñan zituen garajeetan gordetzen zituzten bizikletetan joaten ziren lanera, astoetara goizeko zortzietarako garaiz heltzeko. Baten bat gaixotu eta ez bazen lanera joaten, ez zegoen ordezkorik. 30. hamarkadan 5 pezeta irabazten zituzten eguneko.

Giroa serioa zen eta uhalak, etengabeko mugimenduan, kontzentrazioa ezartzen zuen. Dena dela, mutikoak ziren, eta lekukotzek hamaika pasadizo kontatzen dituzte, batzuk umekeria barregarriak dira, esaterako, Melchor delakoak kapataza geletako batean itxita utzi zueneko. Kapatazak zikinaren toberatik atera behar izan zuen, zabortegian 50 metrora gaztelura ematen zuten zelaian ezkutatuta zeuden mutikoen algarren aurrean. Edo hotza egiten zuen egun batean artilezko eskularruekin lan egitea erabaki zutenekoa, nahiz eta denak eskuetatik ihes egineta kapatazak «señoritas» deitu, ez zituzten eskularruak kendu kapatazak eguna deskontatzeko mehatxua egin arte.

Kapataz serioek mutikoen etengabeko bihurrikeriak barkatzen zituzten, eurek ere semeak baitzeuzkaten. Mutikoek bazekiten han ez zutela etorkizun handirik eta beste lan batzuk bilatzen zituzten edo, langile onak baziren, konpainiak beste sail batzuetan kokatzen zituen, arraroa zen 18 urtetik gorakoek minerala hautatzen lan egitea.

heladas el capataz les permitía hacer un fuego en el interior de la sala, con las árgomas que crecían por los alrededores, aunque no sirviese de mucho. El calor, sin embargo, era más llevadero.

Los pinches comenzaban a trabajar con catorce años y en las décadas de funcionamiento del Lavadero su procedencia fue muy diversa: Mioño, Ontón, San Julián, Las Carreras, Ciérvana e incluso Gallarta. Todos madrugaban y hacían el recorrido a pie, los más afortunados en bicicleta que guardaban en las cocheras que la compañía tenía en Pobeña, para estar en su burro puntuales. Si alguno no acudía al trabajo por enfermedad, no cubrían su puesto. En los años treinta ganaban cinco pesetas diarias que entregaban íntegramente en casa.

El ambiente era serio y la cinta, en constante movimiento, imponía concentración. No obstante, eran chavales que protagonizaron cientos de anécdotas, de chiquilladas graciosas, como cuando Melchor dejó a su capataz encerrado en una de las salas y tuvo que salir por la tolva de lo sucio ante las carcajadas de la chavalería, que estaba agazapada en la escombrera que había a medio centenar de metros hacia las campos que daban al Castillo. O como cuando un frío día decidieron trabajar con guantes de lana y, aunque todo se les escapara de las manos y el capataz les llamara «señoritas», no se los quitaron hasta que les amenazó con descontarles el día.

Las trastadas constantes de aquella chavalería eran perdonadas por aquellos serios capataces que también tenían hijos. Los jóvenes sabían que allí no tenían mucho porvenir, por lo que buscaban otros empleos, excepto en caso de que fueran buenos trabajadores, entonces la compañía les colocaba en otras secciones, ya que era raro que siguiesen escogiendo mineral con más de dieciocho años.

— XVI. KAPITULUA —

Zaintzaile eta begiraleak

Orconera Iron Ore konpainiak zaintzaile eta begiraleak zeuzkan langileen artean, euren instalazioetan Garbitegiek ondo funtzionatzen zutela bermatzeko. Campomarren bi zaintzaile bizi ziren euren familiekin, eta egunean hainbat aldiz gunea zaintzen zuten inguruko murrua zeharkatuz, sarrerako ateak kontrolatzen zituzten, inork erramintarik ez ateratzeko, esaterako, mailuak, zizelak eta abar, bisitariei laguntzen zieten, zerrenda arduraduna eskoltatzen zuten, langileen lan jarduna ikuskatzen zuten, seriotasuna ezarri, batik bat, ordutegiei zegokienez, eta edozein irregularitasunen berri ematen zuten, adibidez, izaera politikoko bilerak edo partidu eta sindikatuetakoa buletin eta egunkarien salmenta.

Zaintzaileek uniformeak zuten, ia-ia beltza zen gris kolorekoa, platera-txanoa, eta eskuineko poltsikoan euren postua egiaztatzen zuen txapa bat zeramaten. Guardia zibil erretiratuak ziren, eta karabina txikiz armatuta zihoazen. Langileak euren gaitasun urruntzen saiatzen ziren, ez baitziren beraiek fidatzen, oro har ez ziren oso maitatuak.

Begiraleak ez zuten zerikusirik zaintzaileekin. Istripu edo gaixotasun luze bat sufritu behar izan zuten langileak ziren begiraleak. Lerroaren informazio orokorraren berri ematen zuten, lerroek

— CAPÍTULO XVI —

Guardas y vigilantes

La compañía Orconera Iron Ore contaba con una plantilla de guardas y vigilantes para garantizar el correcto funcionamiento del Lavadero en cualquiera de sus instalaciones. En Campomar vivían dos guardas con sus familias que vigilaban el muro perimetral recorriéndolo varias veces al día; controlaban las puertas de entrada, para que nadie sacase herramientas; acompañaban a los visitantes; escoltaban al listero el día de la paga; supervisaban el funcionamiento de los obreros imponiendo seriedad, sobre todo en cuanto a horarios; y daban parte de cualquier irregularidad como reuniones de carácter político o venta de periódicos y boletines de partidos y sindicatos.

Los guardas iban uniformados con traje de color gris, casi negro, gorra de plato y una chapita brillante en el bolsillo derecho que acreditaba su posición. Eran guardias civiles retirados e iban armados con pequeñas carabinas. Los trabajadores procuraban alejarse porque desconfiaban de ellos y, en general, eran poco apreciados.

Los vigilantes nada tenían que ver con los guardas. Estos últimos eran trabajadores que habían sufrido algún accidente o una larga enfermedad. Informaban sobre el estado general



errepideak edo bideak zeharkatzen zituzten tarreetan baldeetako harriak ez erortzeko ipintzen ziren babesgailuen egoera edo tentsio estazioak ze baldintzatan zeuden. Eurak egonda, baldeetara igotzen saiatzea eta horrelako umekeriak eta balizko sabotajeak saihesten ziren.

Las Carreraseko bulegoan zeukaten euren bulegoa. Gaueko zaintzan, bi pertsonak egiten zuten lan txanda bakoitzean, arratsaldeko bost eta erdietatik goizeko ordu batera, eta ordu batetik goizeko bederatzietara. Begirale bat Campomarrerrantz abiatzen zen; eta bere kidea, Trianoko baldeak ateratzeko kargalekurantz. Lerroaren azpitik joaten ziren, beti garbi mantentzen zen bide batetik, kableetako mantentze eta konponketa lanak errazago egin ahal izateko, bertara iristea zaila zen guneetan instalatutako dorreen kasuan izan ezik.

Ez zuten ez uniformerik ez buzorik, etxeko arropa jarrita egiten zuten lan, bularrean gurutzatuta eramaten zuten uhal zabal bat ematen zien konpainiak, eta uhalean «Begiralea» ipintzen zuen txapa bat zuten, horretaz gain, polainak eta denerako erabiltzen zuten «tapauka», makila, euritakoa, eta txakur txiki bat, beti mota berekoa, ile luzekoa eta kanela kolorekoa. Ez zuten armarik eramaten.

Astean behin, lerroa funtzionatzen ari zen bitartean, goizeko zaintzaileek ibilbidea zeharkatzen zuten, kableak eta tentsio estazioak gainbegiratzeko. Las Carreraseko tailerreko langileek ibilbidearen tarte handi batean egiten zuten lan, Trianorantz, Campomarrerrantz eta Gallartarantz. Matxurarik ohikoena «kableak zuritzea» zen; hori lerroa gelditzen zenean konpon zitekeen, ezer desmuntatzeko beharrik gabe. Kable «lotzailak», abilezia handiz, lotura harrigarriak egiteko gai ziren, kabletik zintzilik eta balde bat balitz bezala mugitzen ziren egitura metalikoko aulkietan eserita egiten zuten lan.

de la línea, sobre los protectores que evitaban la caída de piedras de los baldes cuando la línea cruzaba las carreteras o caminos, sobre las estaciones tensoras y, con su presencia, evitaban las chiquilladas de querer subirse a los baldes o posibles actos de sabotaje.

Tenían su oficina en el cargadero de Las Carreras. En la vigilancia nocturna trabajaban dos personas en cada relevo, de cinco y media de la tarde a una de la madrugada y de la una hasta las nueve de la mañana. Un vigilante marchaba hacia Campomar y el compañero hacia el cargadero de salida de los baldes en Triano. Iban por debajo de la línea, por un camino que se conservaba siempre limpio para facilitar el mantenimiento y reparación de los cables, salvo en los casos de torretas instaladas en lugares poco accesibles.

No tenían uniforme ni buzo y trabajaban con ropa de diario, pero la compañía les facilitaba una amplia correa que les cruzaba el pecho en bandolera con una chapa que decía «Vigilante», además de unas polainas y un «tapabocas» que utilizaban para todo, una cachaba, un paraguas y un perro pequeño, siempre del mismo tipo, lanudo y de color canela. No iban armados.

Una vez a la semana, cuando la línea estaba en funcionamiento, los vigilantes diurnos recorrían el trazado revisando los cables y las estaciones tensoras. Los trabajadores del taller de Las Carreras hacían las reparaciones en buena parte del trayecto tanto hacia Triano como hacia Campomar y Gallarta, y la avería más habitual era la de los «cables pelados», que se reparaban cuando la línea se detenía sin necesidad de desmontar nada. Los «empalmadores», con gran pericia, realizaban asombrosos enganches sentados en una silla metálica que pendía del cable y se desplazaba como si fuese un balde.

XVII. KAPITULUA

Bueltako minerala

Ba zirudien aireko tranbia ez zela inoiz gelditzen, zarata grabe eta sarkorra zuen, batik bat, lainoa edo zirimiria zegoenean; aireko tranbiaren bidetik hurbil bizi zirenak ohituta zeuden eta denbora kontrolatzeko balio zien. Hala ere, benetan, aireko tranbia sarri egoten zen geldirik. Larunbat eta igandeetan ez zuen funtzionatzen, ez eta kable, motor eta tenkagailuetan matxurarik, balderen bat zintzilik edo haize bortitza egonez gero. Matxurak ohikoak ziren, Trianoko, Las Carreraseko eta Campomarreko koadrilek azkar egiten zituzten konponketak, une bakoitzean behar zen tarteetan.

Konponketa jakinak ziren, mantentze lan orokorra udan egiten zen, dorre guztiak murgitu eta gurpil guztietako ardatz guztiak eta frikzio puntuak koipeztatzen ziren. Lerroak bideak edo pertsonak bizi ziren gunek zeharkatzen zituzten gunetako babes hesiak ikuskatu eta premiarik egonez gero konpondu egiten zituzten.

Ontzira lekuan mineral garbi eta aukeratuz betetako baldeak zamatzen ziren, eta hutsik zeuden beste batzuekin tartekatu, denek ere bueltako bidea hartzen zuten Trianorantz. 634 errepede nagusian zegoen isurbidean, ehun metrora, Puchetara jaisten, mineral garbia deskargatzen zuten. Hurbil zegoela eta harrigarria badirudi ere,

CAPÍTULO XVII

El mineral de vuelta

El tranvía aéreo parecía no parar nunca, su ruido era grave y penetrante, más aún con niebla o sirimiri; la gente que vivía cerca de su trazado estaba acostumbrada y les servía de control del tiempo, pero en realidad, en muchas ocasiones el tranvía aéreo estaba parado. No funcionaba sábados y domingos, ni cuando había averías en cables, motores y tensores; tampoco con baldes colgando o con viento fuerte. Las averías eran frecuentes, así que las cuadrillas de los talleres de Triano, Las Carreras y Campomar actuaban con rapidez en el tramo que les correspondía.

Eran actuaciones puntuales, porque el mantenimiento general se hacía en verano pintando todas las torretas, engrasando los ejes de todas las ruedas y puntos de fricción. Vigilaban y reparaban, si había necesidad, las mallas de protección colocadas en los puntos en que la línea cruzaba los caminos o los poblados.

En la planchada se cargaban baldes con mineral limpio, se intercalaban con otros vacíos y tomaban el camino de retorno hacia Triano. En la vertedera que existía en la carretera general 634, a unos cien metros bajando hacia Pucheta, descargaban el mineral limpio. Aunque pueda parecer sorprendente por su proximidad,



Orconera Iron Oreko Garbitegiko minerala ez zen inoiz Campomarreko Gazteluko Kargalekuan ontziratu.

Putxetako instalazio hauetan dozena bat langilek egiten zuten lan, lerroaren mantentze-lanetarako tailerra zeukaten, bulegoa eta lerroko zaintzaileentzako gela.

Isurbide honetatik garbiarekin zamatutako baldeak San Migelen kokatutako kargalekuetaraino igotzen zituen lerro bat ateratzen zen, gaur egun Gallarta²⁶ futbol taldeko zelaia dagoen lekuraino. Baldeak hutsik itzultzen ziren Putxetara eta han Trianora zihoan lerroan lotzen ziren.

Material garbiak ez zuen San Migueleko isurtegian bukatzen bere ibilbidea, izan ere, hemen bagoietan zamatuta eta Vía Chiquita deitutatik «El Carmen» tunela gurutzatuz Konpainia honek Orconera auzoan zituen instalazioetara iristen zen.

Konpainia honek auzo honetan sei kiskaltze labe bazituen ere, mineral hau ez zen erreduzitu behar. Campomarreko garbitegitik zetozen oxidoek nahikoa mea zuten aprobetxatu ahal izateko, hori horrela, bagoiak beste tren batean lotu eta Argalario mendiaren hegala osoa zeharkatzen zuten, Gorostiza igaroz, konpainiak itsasadarrean Lutxana parean zeukan kargalekuraino ailegatzeko; kargaleku hori hor dago oraindik.

Putxetatik San Miguelerako balde lerroak ez zuen egunero funtzionatzen, beharraren arabera erabiltzen zuten edo Putxetako isurbidean mineral garbi gehiegi zegoenean.

nunca se embarcó mineral del Lavadero de la Orconera Iron Ore en el Cargadero de El Castillo de Campomar.

En estas instalaciones de Pucheta trabajaban una docena de operarios y había un taller para el mantenimiento de la línea, oficina y cuarto para los vigilantes de la línea.

De esta vertedera salía otra línea que subía baldes cargados con el mineral limpio hasta los cargaderos ubicados en San Miguel, donde hoy en día se encuentra el campo de fútbol de Gallarta²⁶. Volvían vacíos para Pucheta y allí se enganchaban en la línea principal que iba hacia Triano.

El material limpio no acababa su trayecto en las vertederas de San Miguel, sino que ahí se cargaba en vagones y, por la Vía Chiquita y el túnel de «El Carmen», llegaba a las instalaciones de la compañía en el barrio de Orconera.

A pesar de los seis hornos de calcinar que tenía la compañía en este barrio, no era necesario reducir el mineral. Los óxidos que provenían del Lavadero de Campomar tenían suficiente mena para su aprovechamiento, por lo que los vagones se enganchaban en otro tren que los arrastraba por toda la falda del Argalario, pasando por Gorostiza, hasta el cargadero que la compañía tenía y que aún existe en la ría, a la altura de Luchana.

La línea de baldes de Pucheta hasta San Miguel no funcionaba a diario, lo hacía según necesidad o demasiada acumulación de mineral limpio en la vertedera de Pucheta.



1890 aldera meatzaritzaren menpe gelditu ziren Somorrostro Haraneko hondartzetan, bainularien irudi gogoangarria.

Imagen evocadora de bañistas hacia 1890 en los arenales del Valle de Somorrostro que quedaron supeditados a la minería.

— XVIII. KAPITULUA —

Meatzaritzako azken mugimenduak

Hainbat faktorek meatzaritzaren gainbehera azkarra eragin zuten. Gerra Zibilaren (1936-1939) etenaren ondoren, hondatuta zegoen meatzaritza bere onera etorri zen, baina neurri batean soilik. Europako potentziek autarkiara derrigortu zuten frankismoa, eta frankismoak burdin mineralaren eta kalitatezko ikatzaren eskasia arintze aldera, ustiaketak bizkortzearekin zion, errepublikako presoan artean eskulan merkea bilatuz. Presoak batailoietan kokatu eta meatzetan lan egitera behartu zituzten, presondegi erregimenean. Era berean, ikatz arroak ireki ziren Asturiasen eta Leonen; ikatz horrek, Europakoa baino kalitate txikiagokoa izan arren, estatuko siderurgiek funtziona zezaten balio izan zuen.

Konpainia batzuek XX. mendeko berrogeigarren hamarkadara arte funtzionatzen jarraitu zuten, baina Bigarren Mundu Gerrak meatzaritzako egoera larritu eta horrek itsasoko garraioa zaildu zuen. Gainera, Ingalaterrako siderurgiek burdin minereko hornidura berriak aurkitu zituzten iparraldeko herrialdeetan. Bitxikeria modura, Mioñoako kargalekuan sotoa betetzen ari zen bitartean Alemaniako urpeko ontzi

— CAPÍTULO XVIII —

Últimos movimientos mineros

Son varios los factores que ocasionaron un rápido declive de la minería. Tras el parón por la Guerra Civil (1936-1939), la maltrecha minería recobró su aliento, aunque solo en parte. Las potencias europeas obligaron al franquismo a la autarquía, y este, para paliar la escasez de mineral de hierro y de carbón de calidad, optó por acelerar las explotaciones buscando mano de obra barata con prisioneros republicanos encuadrados en batallones que trabajaron en las minas en régimen carcelario. Además, abrió cuencas carboníferas en Asturias y León extrayendo un carbón que, aunque de menor calidad que el europeo, sirvió para el funcionamiento de la siderurgia nacional.

Hasta la década de los cuarenta del siglo XX siguieron funcionando algunas compañías, pero la Segunda Guerra Mundial agravó la situación de la minería complicando el transporte marítimo. Además, las siderurgias inglesas encontraron nuevos aprovisionamientos de mineral de hierro en los países nórdicos. Como anécdota citaremos al carguero inglés hundido por un submarino alemán mientras llenaba sus bodegas en el cargadero de Mioño.



batek ondoratu zuen Ingalaterrako zamaontzia aipa genezake.

Meatzaritza krisian sartu zen. 1963an, Amalia Vizcaínak bere jarduera eten zuen, eta El Castillo kargalekua bertan laga zuen. Campomarreko Garbitegia 1945ean itxi zuten, bertako siderurgiek txatarra gisara baliatu zituzten egitura metalikoak, eta aireko tranbiako dorrexkak eraitsi zituzten, pieza guztiak zenbakitu eta Madril inguruan berriro muntatu ziren eraikuntzako legarra garraiatzeko.

Meatzaritzak aurrera jarraitu zuen, baina beheraldi motelean, eta meatzeak poliki-poliki Meatze Elkartean bildu ziren (Agruminsa), elkarte horrek Labe Garaien (AHV) eta Estatuaren eskuetan bukatu zuen, harik eta 1991ean Gallartako azken meatzea itxi arte.

Hoyoko meatzeak (Josefa) Cobaronen luzatu zuen jarduera, eta Labe Garaien bitartez kamioietan atera zuten minerala. Pobeñan meatzaritza jarduera txikiak izan ziren, hondarrak baliatu eta lurak garbitu zituzten norbanakoen eskutik.

Pedro Izaguirrek, 1953 aldera, garbitegi bat eraiki zuen Valles inguruan, antzinako ustiake-tek utzitako lubetetako minerala aprobetxatzeko. Eukaliptoeko egur eta enborrez 6x15 metroko kargaleku koadrengular bat eraiki zuen, tobera itxurakoa, eta alboetako batean burdinazko txapa handi bat ipini zuen garbitzeko materiala bertatik irrista zedin. San Vicente familiaren zati bat (Conchita, Eliseo Casas bere senarra, Carín, Monín eta beste batzuk) zabortegian aitzurtzen aritzen ziren, Las Cuartas izeneko gunean, bi astoren saskietan lurak jaitsi eta inprobisatutako garbitegian husten zituzten. Motouhaga batez ura atera, mahukaz ziprztindu eta ur buztintsua errekarra botatzen zuten zuzenean. Materiala aukeratu eta txirtak soilik uzten zituzten; txirtak bide bazterrean pilatzen zituzten, kamioi txiki batean garraiatzeko.

La minería entró en crisis. Amalia Vizcaína cesó su actividad en 1963 abandonando el Cargadero de El Castillo. El Lavadero de Campomar cerró en 1945, las estructuras metálicas fueron aprovechadas como chatarra para las siderurgias locales y las torretas del tranvía aéreo fueron desmanteladas, numerando todas las piezas para después montarlas en la zona de Madrid y utilizarlas en el transporte de grava para la construcción.

La minería siguió, aunque en lento declive, y las minas poco a poco se concentraron en torno a la Agrupación Minera (Agruminsa), que acabó en manos de Altos Hornos de Vizcaya y del Estado, hasta el cierre de la última mina en Gallarta en 1991.

La mina del Hoyo (Josefa) prolongó la actividad en Cobaron sacando el mineral con camiones vía Altos Hornos de Vizcaya, y en Pobeña se dieron pequeñas actividades mineras promovidas por particulares que aprovecharon restos y lavaron tierras.

Pedro Izaguirre levantó un lavadero en la zona de Valles hacia 1953 con objeto de aprovechar el mineral de los terraplenes dejados por antiguas explotaciones. Construyó con maderas y troncos de eucalipto un cargadero cuadrangular de 6x15 metros en forma de tolva con una gran chapa de hierro en uno de los laterales para que resbalara el material a lavar. Parte de la familia San Vicente (Conchita, su marido Eliseo Casas, Carín, Monín y otros) cavaban en la escombrera, en la zona denominada Las Cuartas, y bajaban las tierras en las cestas de dos burros descargando en el improvisado lavadero. Sacaban el agua con una motobomba y manguaban echando el agua arcillosa directamente al río, y escogían dejando solo las chirtas que amontonaban al lado del camino para su transporte en un pequeño camión.

Bestalde, Orconerako biltegia erosi zuen Benito Perez Ibarrondok, bere aldetik, denboraldi bat igaro zuen GMC kamioi batez Castañueloko estartatik azpiletan geratu ziren lur metak jaisten. Lurra deskargatu eta paduran garbitzen zituen, gaur egungo eskolen parean.

Sabino Lopez Anguisola ere zaborteziak usiatzen ibili zen, Las Ganceas inguruan, «beroa» deitutako eremuan. Minerala idi gurdiz jaisten zuen, Areño guneraino. Oxido hauek, isurtegi zaharretatik berreskuratutako txirtak, errepidez garraiatzen ziren Labe Garaietaraino.

Urte hauetan arrakasta txikiarekin prospektzioa egin zuten norbanakoak ere aurki ditzakegu —Pobeñako Ignacio Espiro, adibidez—; hauek berunezko edo kalaminazko zainak bilatu zituzten Morenillon eta haustura gunean, Valles inguruan.

Naturan eraldaketa handia eragin zuen meatzaritza intentsiboko mendea bukatu zen. Cobaronek arro izateari utzi zion eta zulo bihurtu zen, bertan nortasun handiko herria sortu zen, ondasun material txiki baina garrantzitsua ren jabe. Ondasun hori berriztatzea eta zaintzea behar-beharrezkoa da, izan ere, bertan dauzkagu Bizkaiko laberik zaharrenak.

José McLennan-en argazkian ez da Pobeña ezagutzen; eraikuntza eta biztanleriari dago-kionez hazi egin zen eta egungo padura tarte-ko errotik aldatu zuen bere fisonomia. Nolanahi ere, lehen mailako meatzaritza hondarrak dauzkagu bertan: itsaso irekiko lehen Kargalekua eta bere garaian Europako aireko tranbierik luzeena izan zuen Garbitegia. Ondasun hau guztia gorde beharrezkoa da, berreskuratzea oso zaila bada, gutxienez, ondasun honen interpretazioa argia izan dadila, izan zuen egitekoari, funtzionamenduari eta garrantzi historiakoari dagokienez.

Pobeña-Cobaron Meatze esparruko jarduerak

Por su parte, Benito Pérez Ibarrondo, que había comprado el almacén de Orconera, bajó las montañas de tierras que habían quedado en las maseras con un camión GMC por la estrada de Castañuelo. Descargaba y lavaba en la marisma frente a las escuelas actuales.

Sabino López Anguisola también estuvo explotando escombreras en la zona debajo de Las Ganceas, denominada «lo caliente». Bajaba el mineral en carreta de bueyes hasta la carretera en la zona de Areño. Estos óxidos, las chirras recuperadas de las viejas escombreras, se transportaban por carretera hasta AHV.

En esos años también hubo particulares que prospectaron con escaso éxito —como el pobeñés Ignacio Espiro— buscando vetas de plomo o de calamina en Morenillo y en la zona de la rotura en Valles.

Acababa un siglo de minería intensiva dejando una gran transformación del medio. Cobarón dejó de ser un cotarro y pasó a ser un agujero donde se formó un pueblo con mucho carácter, contando con un pequeño pero importante patrimonio material que es imprescindible restaurar y conservar por tratarse de los hornos más antiguos de Bizkaia.

Pobeña no se reconoce en la foto de José McLennan, crece en construcciones y población y cambia radicalmente su fisonomía con la actual marisma, pero cuenta con restos mineros que conforman un patrimonio material de primer orden: el primer Cargadero a mar abierto y el Lavadero que tuvo en su época el tranvía aéreo más largo de Europa. Patrimonio que es necesario conservar y, si su recuperación es poco factible, al menos que su interpretación no presente dudas en cuanto a su cometido, funcionamiento e importancia histórica.

La actividades mineras del Coto Pobeña-Cobaron transformaron la costa de los



Trianoko Mendietako kostaldea eraldatu zuten, eta meategi hauek ustiatu zituzten konpainiek nabarmenki atera zuten onura. Ezbairik gabe, askoz hobeto egin zitekeen giza ustiaketari eta naturaren zaintzari dagokienez, baina ezin dezakegu ahantz gure aitona-amonei janaria eman eta euren bizi-kalitatea hobetu zuen abiatze ekonomikoaren iturria ere izan zela; aitzitik, gure aitona-amonek euren eskubideak aldarrikatu eta defendatu behar izan zituzten. Gure bizimodu erosoren atzean, batzuen aberastasuna, ingurumenaren kaltea eta orduko peoi jornalarien borroka sozialak daude. Gura zein ez, hori guztia gure iraganaren parte da, beharrezkoa da ez ahaztea eta harro egotea ere bai.

Montes de Triano beneficiando enormemente a las compañías que explotaron estos criaderos. Sin duda, podía haberse hecho mucho mejor en cuanto a explotación humana y cuidado del medio ambiente, pero no hay que olvidar que fue el germen de un despegue económico que dio de comer y mejoró la calidad de vida de nuestros abuelos y que, como contrapunto, reivindicaron y defendieron sus derechos. Nuestra cómoda vida viene de la riqueza de unos, del deterioro ambiental y de las luchas sociales de aquellos peones braceros. Se quiera o no, todo ello forma parte de un pasado que es necesario no olvidar e, incluso, del que sentirnos orgullosos.

Pobeña eta aireko tranbia.
Pobeña y el tranvía aéreo.



I. ERANSKINA

Oharrak

1 Vena (euskaraz, zain). Antzinatek erabilitako izena, Trianoko Mendietako zain meategi erraldoietako mineralaren kolore gorrixkatik etorria. Berton hainbat burdin mineral mota ustiari zituzten: oxidoak (hematiteak), zain (%80ra arteko legearekin) eta kanpanil (%75eko legearekin) izenekoak, eta errubio izeneko hidroxido bat mea gutxiagorekin (%60). Behin horrelako burdinak agortu eta gero, karbonatoak ustiitzen hasiko ziren (siderita, %40ko legearekin bakarrik), eta karbonato hauetako inoiz ez zitzaizkion zaina deitu; gainera, haien mea edo legea igotzeko asmoz, kiskaltzeko labeetan murrizketa prozesu bat jasan behar zuten.

2 Mena (euskaraz, mea). Burdinaren portzentajea, legea ere deitua. Horrela, mineral guztiek mea eta ganga dituzte, azken hau soberakina edo erabiltzeko zatia izanik. Ez da erdarazko venarekin nahastu behar.

3 Enkartzazioak. Bizkaia mendebaldean kokatuta dagoen eskualde zabala. Zenbait haranek osatzen dute, besteak beste, Somorrostro Haranak (barruan, Ezker Ibarra eta Meatzaldea hartzen dituela). Enkartzazioak, geografikoki, Barakaldotik Lanestosaraino eta Santurtzitik Gordexolaraino zabaltzen dira. Mende askotako historia dute eta betidanik burdin meategi erraldoiek markatuta daude, orain dela gutxi agortu arte ustiaturik izan direnak. Enkartzazioek euren Forua eduki zuten, 1394koa, non antzinatek Enkartzazioetako herritarrek gidatzen zituzten usadioak eta ohiturak bilduma batean jaso baitzituzten, eta Batzar Etxea ere Abellanedan kokatzen da (gaur egungo Enkartzazioetako Museoa).

Betidanik merkataritza garrantzi handikoa izan dela, Bizkaia iritu baino lehen, 1199an Bortedoko jaunak Balmaseda hiribildua eratu zuen; 1287an, Bizkaiko Andreak eta Jaunak Lanestosa hiribildua eratu zuten, Gaztelako mesetatik kostalderako merkatariekin igarobidea babesteko; eta 1322an, Bizkaiko Andreak Portugalete hiribildua fundatu zuen, itsasadarretik mineralaren garraioa sustatzeko eta billeteari bidesaria ordaintzeko egoitza izateko. Barakaldok 1366an Enkartzazioetako kide izateari utzi zion, Bizkaian elextate bihurtzeko, eta Villaverde Harana XV. mendean sari gisa eman zioten Santxez Abellanedakoa jaunari. XVIII. mendeko azken hamarkadetan eta XIX. mendeko lehenean, Enkartzazioetako haranak, errepublikak eta kontzejak banaka Bizkaian sartu ziren.

4 Meatzaritza. Enkartzazioetan, burdin mineralaren erauzketaren bilakaerari gertakizun politikoek eta Europako siderurgia indartsuaren presioek bete-betean eragin zioten. Mende askotan, bertoko herritarrek, Foruaren babespean, askatasun osoz guztien jabetzako herri mendietan zaina (lege handieneko oxidoak) atera zuten, olak hornitzeko. Meatzaritza (Enkartzazioetan venaqueria deitua) jarduera honek eskualdeko abeltzaintza-nekazaritzako ekonomia ahulari laguntza garrantzitsua ekartzen zion, baina, aldi berean, gurdizainei, trutulariei, errenta hartzailei eta kabotai ontziei ere ekartzen zizkien etekinak. Foruak indargabetu ondoren (1876an) eta lur eremuak liberalizatu ondoren, atzerriko eta bertako konpainiek lasterka oxidoak ustiari eta esportatzeari ekin zioten, jarduera horren hondakinak botatzeko eskonbrotegi handiak sorraraziz (1876-1890). Zaina agortu eta gero, karbonatoak ustiitzen hasiko ziren eta, mea igo eta ezpurutasunak ezabatzeko helburuarekin, kiskaltze prozesua jasan beharko zuten. Hala ere, gainera, garbitzeki ere eraiki zituzten eta hauetan lehengo ustiakuntzek lagatako eskonbrotegiak buztinak desagerrarazten zituzten, potentzia handiko tromoletan. Horrela, lurragarbitzearen bidez, lehen ustiakuntza

ANEXO I

Notas

1 Vena. Denominación utilizada desde antiguo por el color rojizo que presentaba el mineral de las enormes veneras de los Montes de Triano. Se explotaron diferentes minerales de hierro: los óxidos (hematites), denominados vena (hasta un 80% de ley) y campanil (un 75%), y un hidróxido denominado rubio y de menos mena (60%). Agotados estos, explotaron los carbonatos (siderita, 40% de ley), que nunca se denominaron vena y que fueron sometidos a un proceso de reducción en hornos de calcinar para aumentar la mena.

2 Mena. Porcentaje férreo, también denominado ley. Así, todo mineral tiene una mena y una ganga, parte inservible. No confundir con vena.

3 Encartaciones. Extensa comarca situada en la zona más occidental de Bizkaia. Está formada por diversos valles entre los que se encuentra el Valle de Somorrostro (Margen Izquierda y Zona Minera) y, geográficamente, va de Barakaldo a Lanestosa y de Gordexola a Santurtzi. Cuenta con una historia de siglos marcada siempre por las enormes masas de mineral de hierro que contenía y que fueron explotadas hasta su agotamiento. Contó con Fuero propio, que recogía el conjunto de usos y costumbres por las que se regían los encartados desde antiguo (1394) y con Casa de Juntas en Avellaneda (hoy Museo de las Encartaciones).

Por su importancia comercial fundaron como villas a Balmaseda (1199) el señor de Bortedo, antes de constituirse Bizkaia; la señora y el señor de Bizkaia a Lanestosa en el año 1287 como paso comercial de la meseta a la costa; y la señora de Bizkaia a Portugalete en 1322 por ser paso de mineral por la ría y sede del peaje de billetteros. Barakaldo dejó de pertenecer a Encartaciones en 1366 pasando a ser anteiglesia y el Valle de Villaverde se entregó como compensación a Sánchez de Avellaneda en el siglo XV. En las últimas décadas del siglo XVIII y primera del XIX, valles, repúblicas y concejos fueron integrándose en Bizkaia.

4 Minería. La evolución de las extracciones del mineral de hierro en Encartaciones estuvo marcada por los acontecimientos políticos y por las presiones de las potentes siderurgias europeas. Durante siglos, los encartados, protegidos por el Fuero, arrancaron vena (óxidos de elevada ley) libremente en sus montes comunales para suministrar a las ferrerías, representando esta actividad venaquera un importante aporte a la débil economía agropecuaria de la comarca, pero además se beneficiaban los carreteros, tratantes y renteros y las embarcaciones de cabotaje. Abolido el Fuero (1876) y liberalizado el suelo, las compañías extranjeras y nacionales se lanzaron a una rápida explotación y exportación de los óxidos, generando grandes escombreras de desperdicio (1876-1890). Agotada la vena se explotaron los carbonatos que, para elevar la mena y eliminar impurezas, fueron sometidos a un proceso de calcinación. Al mismo tiempo, se crearon lavaderos y se deshicieron en potentes trómeles las arcillas de las escombreras dejadas por las explotaciones anteriores. Lavando las tierras se recuperaron los óxidos desperdiciados (chirtas) que no necesitaban pasar por un proceso de calcinación (1910-1970).



alferrik galdutako oxidoak ere berreskuratu ahal izan zituzten (txirtak), horrelakoak kiskaltzeko prozesutik igaro barik (1910-1970).

Eskualdean, guztira erauzitako tona mineralaren kopuruak zehazteko ez dugu inolako datu zehatzik eskura, baina gutxi gorabeherako datu gisa, 1931n Bizkaiko Meatze Ganbara Ofizialak argitaratutako Meatze Aldizkarian (Boletín Minero) agertutako informazioa aipatuko dugu: «Askok ez dute gure itsasadarreko kargalekuean kargatu eta gure portutik atera diren tona mineralaren kopurua ezagutuko. 1860 urtetik hona, kalkulatu dezakegu atzerriarantz 175 milioi tona burdin minerala atera direla».

5 Meatze esparruak eta zain meatzaritza (Enkartzioetako hizkeraz, venaquería). Familia ugari, bakarka edo elkartuta, etxeko ekonomiari minerala lantzearekin laguntzen zioten, hau da, meatze esparruetan zaina ateratzearekin. Zain meatzei ugariak ziren, zaina lurraren azalean zegoen eta, horrexegatik, ez zen batere zaila izan zaina erauzteko meatze esparru bat urratzea.

Meatze esparruak aire librean zeuden harrobi txikiak ziren eta bertan zaina erauzten zuten, azpiko kareharria ageri-agerian utzi arte. Zaina, beste burdin mota batzuekin alderatuta, molderraza zen, erraz atera ahal zuten, eta tresna gisa etxe guztietan zeuzkaten barra, pikotxa eta arrastelua bakarrik behar zituzten. Gaztainondoak lur otzaretan (terreros izenekoak, 35 kg ingurukoak) kargatzen zuten, segidan gurdia mahaitxoan deskargatzeko. Baina zaina lurretik ateratzeko toki hura aspaldidanik erabiltzen bazuten, beti zaina hartzeko puntua baino askoz gehiago izan ohi zen, eta, horregatik, jendeak denbora hobeto aprobetxatzen zuen, lurrean hobiak edo zuloak eraikiz egur-ikatz eskuratzeko eta, batzuetan, zaina ere egosten zuten, ezipurutasunak kendu eta kalitate (lege) hobeko eta prezio handiagoko mineral murriztua lortu ahal izateko. Hala ere, jarduerarik ohikoena zaina ateratzea eta hurbileko bide nagusiaren baztererraino garraiatzea zen, bertan pilatuta uzteko, gurdizainek hantxe bertan bildu eta portueta-raino eraman zezaten.

Meatze esparruak lantzea martxotik uztailera arte egin ohi zuten eta familia askok auzolanean egiten zuten urteko kanpaina hura, hau da, elkarri laguntza emanez. Urteko lanaldia amaitutakoan, jai txikiak egiten zituzten, «jeras» deituak (frantsesetik eratorritako hitza). Haietan, bazkari edo merienda alaiak ziren, auzolankideek gogo handiz espero zituzten eta gizartearen lotura indartzeko atsedendaldi eta jolasaldi gisa balio zitzaion.

Zaina erauzten zutenak «venaqueros» (zainkariak) deitzen zituzten, eta, gainera, bai garraiatzen zuten gurdizainak, bai zaina deskargatzeko ibaietako portuak (Barbadún edo Galindo ibaien bazterretan), baita oletaraino garraiatzen zuten itsasontziak ere (Plentziako eta Mundakako ehun itsasontzitik goraj).

Mende askotan, venaqueria eta, oro har, zainari lotutako jarduerak gogoratzen, herri jaiak ospatzen dira gaur egun: «Pobeña 1890» (Pobeña-Muskiz, uztailen) eta «Burdin Jaia» (Urdazubi-Nafarroa, agorrilean).

6 Olak edo burdinolak. XVIII. mendearen amaieran, Bizkaian 180 ola ziren jardunean, Gipuzkoakoekin eta Arabakoekin batera, 294 gehitu arte. Ordurako haien urrezko aroa bukatua zen eta Industriaren Iraultzak meatzaritzan eta siderurgian eragingo zituen eraldakuntza garrantzitsuen atarian zeuden. Teknikari zegokionez, zaharkituta gelditu ziren. Gainera, uraren urritasuna zela eta, haien jarduna geldoago zebilen, neguan eta udaberrian bakarrik ibiliz. Artearen eta gurbitzaren egurrekin egindako kalitateko egur-ikatz ere urria zen. Ikatz ekoizten zuten udallerrietako herriarren aldetik, olen hornikuntza lehentasunezkoa bazen ere, azkenean, egia esan, neurri handi batean beste merkatu errentagarriagoetara desbideratzen zuten.

Kalkuluen arabera, ola hauetako zain kontsumoa urteko, gutxi gorabehera, «berrehun eta hogeita hamar mila kintalekoa zen, bakoitza lau arroatan zegoela», hau da, 10.580 Tona ingurukoa. II. Karlistada amaitu bezain laster, ia guztiz desagertuko ziren.

7 Lekukotasunak. Pobeñako eta Cobarongo adineko jendearen oroitzapenei esker ezagutzen ditugu gaur egun ahaiztutako pasarte eta gertaera historiko ugari. Adibidez, katetxoko bagonetak, Barbadún ibaian gora egindako zainaren garraioa, Campomarreko Garbitegian tromelak ibili zirela edo kiskaltze labeen jardunaren hainbat zehaztasun. Gainera, lekukotasun hauei esker, haietako asko orain dela berrogei urte baino gehiago jasotakoak, marrazkiak egin eta erabat ahaiztutako zenbait aspektu historiko berreskuratu ahal izan ditugu.

8 Murmia. Enkartzioetako hitza, oraindik ahoz aho ibiltzen dena,

No hay cifras precisas para hablar del total de toneladas extraídas en la comarca, pero como dato orientativo citaremos la información del Boletín Minero de 1931, publicación de la Cámara Oficial Minera de Vizcaya: «Muchos desconocerán el número de toneladas de mineral que han sido cargadas en nuestra ría y han salido de nuestro puerto. Desde el año 1860 puede calcularse que han salido para el extranjero 175 millones de toneladas de mineral de hierro».

5 Coto minero y venaquería. Muchas familias, solas o asociadas, completaban su economía doméstica con el laboreo del mineral, es decir con arrancar vena en el coto minero. Las venaeras eran abundantes y estaban en superficie, por lo que no era difícil abrir un coto minero para arrancar vena.

Un coto minero era una pequeña cantera a cielo abierto donde arrancaban la vena hasta dejar la piedra caliza desnuda. La vena era relativamente dúctil, se arrancaba con facilidad, tan solo era necesario una barra, útil que había en todas las casas, un pico y una rastrilla. Se cargaba en cestos de castaño, denominados terreros (unos 35 kg) y se descargaba en la mesilla de un carro. Pero un coto minero formado de antiguo era siempre algo más que un punto de arranque de vena, la gente rentabilizaba el tiempo levantando hoyas para la obtención de carbón vegetal e incluso en muchas ocasiones se cocía la vena eliminando impurezas y obteniendo un mineral reducido, de más calidad (ley) y mejor precio. Aunque la actividad más común era el arranque de la vena y su transporte hasta una vía principal donde se dejaba en montones que recogían carreteros que lo transportaban hasta los puertos.

Los laboreos en los cotos se realizaban de marzo a julio y muchas familias hacían la campaña anual en común, es decir, ayudándose unos a otros. Acabada la campaña se hacían pequeñas fiestas denominadas «jeras» (término que proviene del francés), que consistían en alegres comidas o meriendas. Eran muy esperadas por los comuneros y servían de esparcimiento aumentando la cohesión social.

Quienes arrancaban la vena eran denominados venaqueros, como así los carreteros que la transportaban, los puertos fluviales donde descargaban (sitios en las vegas del Barbadún y del Galindo) y los barcos que la transportaban hasta las ferrerías (más de cien barcos, de Plentzia y Mundaka).

Recordando los siglos de actividad venaquera todos los años se celebran fiestas populares: «Pobeña 1890» (Pobeña-Muskiz, julio) y «La Fiesta del Hierro» (Urdax-Navarra, agosto).

6 Ferrerías. A finales del siglo XVIII, en Vizcaya funcionaban 180 ferrerías que, con las de Guipúzcoa y Álava, sumaban 294. Ya habían pasado su edad de oro y estaban a las puertas de las grandes transformaciones mineras y siderúrgicas de la Revolución Industrial. Se habían quedado técnicamente obsoletas, pero además veían su actividad ralentizada por carencias de agua, funcionando solo en invierno y primavera, y por la escasez de carbón vegetal de calidad (elaborado con borto y encina), ya que, aunque existía un aprovisionamiento prioritario por parte de los municipios carboneros, en realidad en gran medida se desviaba para otros mercados más rentables.

Se calcula que el consumo anual de vena de estas ferrerías era de unos «doscientos treinta mil quintales de a quatro arrobas cada uno», es decir, unas 10.580 t. Desaparecieron casi por completo pasada la II Guerra Civil.

7 Testimonios. Gracias a los recuerdos de gente de edad de Pobeña y Cobarón se conocen temas históricos olvidados: vagonetas de cadencia; el transporte de la vena Barbadún arriba; el funcionamiento de los trómeles en el Lavadero de Campomar o el funcionamiento de los hornos de calcinar, por ejemplo. Además, con estos testimonios, recogidos muchos de ellos hace más de cuarenta años, se han podido elaborar las ilustraciones y rescatar aspectos históricos totalmente olvidados.

8 Murmia. Vocablo encartado que aún se utiliza y que significa la niebla que entra de la mar acompañada, en muchas ocasiones, de una lluvia fina. Encartaciones conserva cientos de vocablos que

itsasaldetik sartzen den lanbroa edo gurma (ahoz, gurmia) izendatzeko, behin baino gehiagotan berarekin batera euri-lanbroa edo zirimiria ere ekarri ohi duena. Enkartazioetan oraindik ehunka hitz gordetzen ditugu, gaztelaren uniformatzearekin batera desagertzen direnak, hizkuntzaren aniztasuna galtzen ari garen bitartean. Horrela, antzinako hitz zahar ugari ditugu: quima (kimu), estrata, jaro (sastraka), borto (gurbitz), vilorta (bihur) eta abar, gehienak antzinako gaztelaratik eratorriak.

9 Erromatar historialariak. Tito Livio (K.a. 76 urtean), Estrabonek, Melak eta beste batzuek autrigoi herria aipatu zuten, Burgos ekialdetik, Oca Mendietatik eta Burebatik Nerbioi ibaiaren eta Ason ibaiaren arteko Kantauriko kostalderainoko lurraldea hartzen zuena.

10 Flaviobriga. Vespasiano enperadorearen garaian, Kristo ondorengo 74 urtean, Erromako Inperioak Flaviobriga eratu zuen (Castro Urdiales), Kantauri itsasoaren bazterrean zegoen erromatarren kolonia bakarra. Komentu juridikoa izan zen, bere barnean autrigoen lurralde osoa hartzen zuena eta herri garrantzitsuen gaineko jurisdikzioarekin: Uxama, Vindeleia eta Viruvesca (oraingo Briviesca), azken hau autrigoen hiriburua eta galtzaden eta bideen gurutze garrantzitsua zen. Erromatarrek Flaviobrigako portua (Portus Amanum) Pisorica herriarekin (oraingo Herrera Pisuegakoarekin) lotu zuten, Muñecas mendetatik, Avellanetatik, Balmasedatik eta Menatik ere igarotzen zen galtzada baten bidez.

Hispanian jaioetako Trajano enperadorea, Kristo ondorengo 98tik 117ra arte agintaldian, meatzaritzaren sustatzaile porrokatu gisa nabarmendu zen; Flaviobrigako ekoizpenaren antolakuntza babestu eta bultzatu zuen, geurean garrantzi handiko meatze gunea sortuz. Gaur egungo Triano izena, hain zuzen ere, enperadorearen Traiano izenetik dator.

11 Enrike Lopez Garcia. Zenbait ikerlarik egindako aipamena aurkitu zuen, haiek, berriz, Al-Andalusko Ibn Idari historialariaren kronikatik jaso zutela.

12 Antonio Trueba. Galdamesko Montellano auzunean, 1819an jaioetako idazlea. Poemak, ipuinak eta eleberriak idatzi zituen.

13 Borto (euskaraz, gurbitz). Enkartazioetan «arbutus unedo» edo gurbitz izendatzeko erabilia, beste eskualde batzuetan, berriz, gaztelaraz madroño izendatua. Geldiro-geldiro hazi ohi da, sei metroko garaiera izan arte, zurak kolorea gorrixka du, eta hosto iraunkorrek berde bizia eta globuludun fruituek helduaroan gorri bizia erakusten dute. Enkartazioetan zuhaitzik zabalduea zen iraganean eta, hortaz, toponimian arrasto ugari utzi ditu: bortal, bortales, Bortedo eta abar. Osorik aprobeztatzen zituzten zuhaitz hauek, baita sustraiak ere, zeren eta haien zur gogor-gogorra bapore makinak eta kiskaltze labeak martxan jartzeko guztiz egokia baitzen, baina, batez ere, antzina-antzinatik egur-ikatzeko ekoizteko erabiltzen zuten. Praktikan eskualde osoan desagertu zen eta XIX. mendearen amaieran, basoak birlandatu zituztenean, pinu insignis delakoarekin ordeztu zuten.

14 Somorrostro Harana. Enkartazioetako haran garrantzitsua da. Geografikoki, Barakaldo dugu haranaren burua eta kostalderantz, Muskizera ino zabaltzen da. Egitura politikoa, batetik, Hiru Kontzejutan (Sestao, Santurtzi eta Trapaga Haraneko San Salbatore) eta, bestetik, Lau Kontzejutan (Muskizko San Julián, Abanto behekoa, Abanto Goikoa eta Zierbena) eratuta zegoen, egitura horretatik kanpo Barakaldo (Enkartazioak 1366an utzi zituelako, elezate edo elizate bihurtzeko) eta Portugalete (1322an, uri edo hiribildu gisa eratua) gelditu zirela. Kontzejuek Trianoko Mendi Zatitu Gabeak kudeatu ohi zituzten, 1876an zatitu ziren arte. Banandu zenean, Barakaldok bere zatia hartu zuen eta Portugaletek berari zegokiona, hau da, Orkonerako eta Matamorosko zain meategi erraldoiak, 1856an saldu zizkion Ibarra familiari.

15 Somorrostroko Bataila. Somorrostroko bataila. Muskiz eta Abanto-Zierbena udalerrietan, 1874ko martxo-apirilean gertatutako bataila krudela. Aurrez aurre, liberalen 38 batailoik San Pedro-Murrieta eta Montaña ingurutako lubakietan sendo gotortutako karlisten 18 batailoiri eraso egin zieten. Gubernuaren tropa liberealek apirilaren amaiera arte ezin izan zuten pasabidea urratu Sopuertako Muñecas mendetatik aurrera, eta maiatzaren 2an Bilbora heldu ziren, karlistek setiatuta zuten hiribildutik atzera egitera behartuz.

16 Somorrostroko Aldarria. III. Karlistada amaيتutakoan, (1876ko otsailan), Alfonso XIII. erregeak bere tropen aurrean, 1876ko martxoaren 13an, Somorrostroko Manifestua irakurri zuen, bertan «Espainiaren batasun konstituzionala» aldarrikatzeko. Horrela, amore eman zuen, Espainia osotik, Santanderretik eta Zaragozatzik batez ere, Foruak abolitzeko presioen aurrean eta legediaren batasuna eskatzen zuen Estatu liberal berriaren eskakizunen

van desapareciendo con la uniformidad de la lengua, perdiéndose una gran diversidad lingüística. Así, palabras como quima, estrada, jaro, borto, vilorta, etcétera, son viejas denominaciones que en su mayoría provienen del castellano antiguo.

9 Historiadores romanos. Tito Livio (76 a.c.), Estrabón, Mela y otros citan al pueblo autrigón ocupando desde el noreste de Burgos, Montes de Oca y La Bureba hasta la costa cantábrica entre el río Asón y el río Nervión.

10 Flaviobriga. En la época de Vespasiano, el año 74 d.c., el Imperio Romano fundó Flaviobriga (Castro Urdiales), la única colonia romana en la cornisa cantábrica, incluía toda la tierra del pueblo autrigón. Fue un convento jurídico que tenía jurisdicción sobre importantes localidades como Uxama, Vindeleia y Viruvesca (actual Briviesca), capital de los autrigones e importante enrucijada de calzadas y caminos. Los romanos unieron el puerto de Flaviobriga (Portus Amanum) con Pisorica (Herrera de Pisuega) mediante una calzada que pasaba por Las Muñecas, Avellaneda, Balmaseda y Valle de Mena.

El emperador Trajano, nacido en Hispania y que gobernó del 98 al 117 d.c., fue un gran impulsor de la minería; protegió y promovió la organización productiva de Flaviobriga creando un centro minero importante, hoy llamado Triano, que tomó el nombre del emperador (Traiano).

11 Enrike Lopez Garcia. Recogió de varios investigadores la cita encontrada en las crónicas del historiador de Al-Andalus Ibn Idari.

12 Antonio de Trueba. Prolífico escritor nacido en Montellano (Galdames) en 1819. Poeta, cuentista y novelista.

13 Borto. Nombre utilizado en la comarca para definir al «Arbutus unedo», conocido en otras comarcas como madroño. Es un árbol de crecimiento lento, de unos seis metros de altura, madera color rojiza, hoja perenne verde intenso y frutos globulosos que en su madurez lucen un rojo intenso. Fue el árbol más común de Encartaciones y ha dejado toponimia como, bortal, bortales, Bortedo, etcétera. Se aprovechó en su totalidad, incluyendo sus raíces, por tratarse de una madera muy dura idónea para arrancar máquinas de vapor y hornos de calcinar, pero sobre todo, desde muy antiguo, para la fabricación de carbón vegetal. Prácticamente desapareció en la comarca y en la reforestación de finales del siglo XIX fue sustituido por el pino insignis.

14 Valle de Somorrostro. Parte importante de Encartaciones. Geográficamente comienza en Barakaldo y va hasta Muskiz. Políticamente contaba con tres concejos (Sestao, Santurtzi y San Salvador del Valle) y cuatro concejos (San Julián de Musques, Abanto de Yuso, Abanto de Suso y Ciérvana), quedando fuera Barakaldo (abandonó Encartaciones en 1366 convirtiéndose en anteiglesia) y Portugalete (fundada como villa en 1322). Los concejos gestionaban los Montes Indivisos de Triano hasta su repartición en 1876. Barakaldo ocupó su parte de estos montes al separarse y Portugalete vendió su parte, las enormes veneras de Orconera y Matamoros, a la familia Ibarra en 1856.

15 Batalla de Somorrostro. Cruenta batalla que se desarrolló en los municipios de Muskiz y Abanto-Zierbena en marzo de 1874, enfrentando a 38 batallones liberales contra 18 batallones carlistas fuertemente atrincherados en la zona de San Pedro-Murrieta y Montaña. Hasta finales de abril, las tropas gubernamentales no consiguieron abrirse paso por Las Muñecas (Sopuerta), llegando a Bilbao el 2 de mayo y obligando a los carlistas a retirarse de la villa que tenían sitiada.

16 Proclamación de Somorrostro. Acabada la II Guerra Carlista en febrero de 1876, el rey Alfonso XII leyó ante sus tropas el Manifiesto de Somorrostro (13 de marzo de 1876), donde se recogía la «unidad constitucional de España», cediendo así a las presiones abolicionistas que llegaban de todo el país –sobre todo de Santander y Zaragoza–, y a las pretensiones del nuevo estado liberal que exigía la unificación legislativa. Se consideró que con la lectura de este Manifiesto quedaban abolidos todos los fueros. Las tres diputaciones encargaron a Antonio de Trueba, afamado



aurrean. Foru guztiak Manifestu hau irakurtzearekin batera abolituta gelditu zirela jotzen dugu. Hiru aldundiek Antonio Trueba idazle ospetsu eta Bizkaiko Artxibozain eta Kronistari beste manifestu batekin erantzuteko mandatu egin zioten. Trueba 1840.eko urteetan, Alfonso XII.a artean umea zela, Isabel II. erreginarekin adiskide pertsonala izan zen. Erantzuteko manifestuan, Euskal Herriaren berezitasunak eta koroarekiko leialtasun historikoak jaso beharko zituen, erregeak liberalen helburuak berrestea ekiditeko asmoarekin. Ez dakigu Antonio Truebak egindako idatzia Alfonso XII.aren eskuetara heldu zen ala ez.

17 Kontzesioak, gainerakoak eta osagarriak. Burdin minerala ustiatzeko, Foru Aldundiak emandako kontzesioek mugatzen zituzten landu beharreko espazioak. Haien bidez, meatze konpainiek meatzeak ustiatzeko eskubideak lortzen zituzten, baina inoiz ez jabetzakoak. Gehienez, ehun urteko epean ematen ziren eta, kontzesioko urteak igarotakoan, lurrak jabea itzuli behar zizkieten, hau da, zegozkien udalerriei, hain zuzen, beti guztien jabetzako herri lurrak zirelako. Kontzesioek ustiatzeko araudia bete behar zuten eta kanon bat ordaindu erauzitako tona bakoitzeko.

18 Gurdizainak. Meatzaritzako benetako protagonistak izan ziren hauek, gaur egun erabat ahaztuta dauden arren. Gurdia XIX. mendeko 60.eko hamarkadara arte, hau da, trenak agertu arte, garraiobide bakarra izan zen. Meatzaritza garatzeko, antzinatik ezinbesteko eginkizuna bete zuen, eskonbroak, burdin mea eta ikatza garraiatzeko, hasieran meatze portuetaraino (venaqueros), eta geroago meatze trenbideetatik hurbil gelditzen ziren kargalekuetaraino. Lehen gurdizainak Enkartzioetakoak bertokoak izan ziren, gero hurbileko beste eskualdeetakoak eta, meatzeen ustiakuntza gorenera heldu zenean, batez ere, Araba, Santander, Burgos eta Soriatik heldu zitzaizkigun. Hauen eginbeharrak pixkanaka-pixkanaka behera egin zuen, XX. mendeko 60.eko urteetan guztiz desagertu arte. Eskualdean aurkitzen ditugun euskal deitura gehienak, jatorrian, gurdizainen migrazio mugimenduetatik heldu zaizkigu.

Erabat ahaztu ditugun arren, badituzte aipamen ugari han eta hemen, gurdizainak asko eta garrantzi handikoak zirela gogorarazteko. Esate baterako, Juan Eustaquio Delmas kazetariak kontatu zuen, 1864an Bizkaiko Jaurerriaren zehar egindako bidaian, nola ikusi zuen Trapagako San Salbatoreko bidea «burdin meaz tintaduta, eguneko ordu guztietan gurdiez eta zaldi, mando eta asto zamariez beteta agertzen da, balio handiko mineral hau Galindoko ontziratzeko lekutara edo Ortuellako gordetegietara garraiatzeko».

Zainaren ustiakuntzarik goreneko urteetan (1876-1890), Soriatik etorritako gurdizainak asko izan ziren eta haien lan tresnak ere utzi zizkiguten: gauzak garraiatzeko zarana (serón), udan ibiltzeko alpargatak eta lurzoru bustietan edo lokatzez zikinduetan ibiltzeko zurezko txokoloak edo eskalpoiak.

19 Francisco Baltasar Uruburu. Ingeniariak, 1882an, Foru Aldundiarentzat Bizkaiko meatzeen eremu plano egin zuen, bertan kontzesio guztiak, eta haien gainerakoak eta osagarriak jasoz. 2017an, Ignacio Alzaga San Martinek planoaren dohaintza egin zion Trueba Zentroari.

20 Katetxoko bagonetak. Minerala garraiatzeko bagoneta txikiak, kable traktorearena egiten zuen kate sendo baten bidez lotuta zeudela. Erruz erabili zituzten, batzuetan aldapa handiak gainditu ahal izateko. Behin baino gehiagotan, katetxoko trenak ere deitzen zieten.

21 Murrizketa (Enkartzioetan, reducción). Antzina-antzinatik Meataldean ahoz aho ibilitako hitza. Haren esanahia burdinari lotuta joaten da, edozein egoeratan dagoela. Izan ere, meatze esparruetan, kiskaltzeko labeetan, oletan edo sutegietan murrizten zuten burdin minerala, ezpurutasunak kentzeko asmoz.

Olagizonek guztiz kontrolatzen zuten oletara bidalitako zain guztia, ahalik eta ezpurutasun gutxienean minerala bilatzen zutelako. Sarritan, meatze esparruetan bertan kentzen zizkieten ezpurutasunak, horretarako zaina erreuntza edo murrizketa prozesu baten eraginpean ipini behar zutela. Eremu baten ezpondaz edo aldapaz baliatuz, murrizteko labeak eraikitzen zituzten, karobien antzekoak, eta bertan zaina borto edo gurbitzaren egurrarekin murrizten zuten, ezpurutasun gehienak desagertu arte. Batzuetan, minerala urtzen hasten zen, maiz oraindik gure inguruko mendietan aurkitzen ditugun pasta zepatuak sortu arte.

22 Migrazioa. I. Karlistada (1833-1840) amaitu bezain laster, klase menperatzaileak, politikariak, dirudunak eta Eliza argi eta garbi konturatu ziren gainera zetorkien etorkizunaz, eta horri begira Enkartzioak eskualdean posizioak hartzen hasi ziren. Legedian nahaste-borraste handia izan arren, meatzeen patroik askok, Europako siderurgia nagusien laguntzarekin, 1850.

escritor, archivero y cronista de Vizcaya y con amistades personales con Isabel II, un trabajo donde se recogiesen las peculiaridades del País Vasco y las lealtades históricas para con la corona, con objeto de evitar que el monarca no sancionase las pretensiones liberales. Se ignora si el trabajo elaborado por Antonio de Trueba llegó a manos de Alfonso XII.

17 Concesiones, demasías y complementos. Espacios que delimitaban las concesiones que otorgaba la Diputación Foral para la explotación del mineral de hierro. Las compañías mineras obtenían derechos de explotación minera, pero nunca de propiedad. Se concedían por un plazo máximo de cien años y pasados estos debían volver a sus dueños, es decir, a los municipios que correspondiesen por tratarse siempre de monte comunal. Las concesiones contaban con una normativa de explotación y un canon por tonelada extraída.

18 Carreteros. Auténticos protagonistas de la minería, aunque totalmente olvidados. El carro fue el único medio de transporte hasta los años sesenta del siglo XIX en que se puso en marcha el ferrocarril. En el desarrollo minero jugaron un papel imprescindible para el transporte de escombros, de mineral y de carbón, primero hasta los puertos venaqueros, y más tarde hasta los cargaderos cercanos a los trenes mineros. Los primeros carreteros fueron de la comarca, luego de comarcas próximas y, en los momentos de máxima explotación minera, vivieron, sobre todo, de Álava, Santander, Soria y Burgos. Su figura fue decayendo paulatinamente hasta que en los años sesenta del siglo XX desaparecieron por completo. La mayor parte de los apellidos considerados como euskaldunes que encontramos en la comarca tienen su origen en la migración de un carretero.

Aunque totalmente olvidados existen numerosas referencias que hacen mención a su elevado número y a su importancia. Por ejemplo, el periodista Juan Eustaquio Delmas cuenta, en su viaje por el Señorío de Vizcaya realizado en 1864, cómo el camino de San Salvador del Valle estaba «teñido con mena de hierro, se ve a todas horas del día concurrido por carros y por caballerías transportando este rico mineral a los embarcaderos de Galindo o a los depósitos de Ortuella».

En los años del apogeo de la explotación de la vena (1876-1890) fueron muy abundantes los carreteros sorianos, quienes nos transmitieron sus útiles de trabajo, como el serón para transportar cosas, las alpargatas para caminar en verano y los choclos para caminar en terrenos mojados o embarrados.

19 Francisco Baltasar Uruburu. Ingeniero que estableció para la Diputación Foral un plano de campo de la zona minera vizcaína (1882) con todas las concesiones, demasías y complementos. Donado por Ignacio Alzaga San Martín al Centro Trueba Zentroa en 2017.

20 Vagonetas de cadenilla. Pequeñas vagonetas para el transporte del mineral enlazadas con una fuerte cadena que hacía de cable tractor. Fueron muy utilizadas, a veces salvando fuertes pendientes y, en ocasiones, se denominaban ferrocarril-cadenilla.

21 Reducción. Término utilizado desde muy antiguo en la comarca, su significado va asociado al hierro en cualquiera de sus estados. Reducir el mineral para eliminar impurezas en los cotos mineros o en los hornos de calcinar, en las ferrerías o en las fraguas.

La vena enviada a las ferrerías era muy controlada por los ferrones que buscaban mineral con la menor cantidad de impurezas posible. En muchas ocasiones, en los cotos mineros se eliminaban impurezas sometiendo la vena a un proceso de cocción o reducción. Sobre un talud del terreno se creaban hornos de reducción similares a los caleros donde, con madera de borto, se reducía la vena eliminando impurezas. En ocasiones, el mineral comenzaba a fundir creando pastas escoriñicadas que en muchas ocasiones aparecen en nuestros montes.

22 Migración. Pasada la I Guerra Carlista (1833-1840), las clases dominantes, políticos, pudientes e iglesia intuyeron con claridad el futuro que se avecinaba y comenzaron a tomar posiciones en la comarca encartada. A pesar de una legislación confusa, en los años cincuenta muchos patrones mineros, ayudados por las

eko hamarkadan kapitala arriskatu zuten eta meatze esparruak ustiatzen hasi ziren, bertoko herritarrak baztertuz. Ia guztia falta zen eskualdean, laster erraz aberasteko aukera sorta bat zabaldu zitzairen. Bizkaiko Aldundiaren Trianoko Meatze Trenaren inaugurazioak, 1864an, meatzaritzaren jarduna aktibatu eta bermeak eman zitkien meatzeen patroiei. Eskualdean, abiadura bizian, meatzaritza guztiz garatzeko beharrezko baliabide guztiak kontzentratu ziren. Europako siderurgiek teknologia ekarri zuten, geologoak, ingeniariak, topografoak, baporean adituak eta beste espezialista batzuk hona etortzeko aginduekin. Meatzeen ugazabek meatzeetako lana erakargarri bihurtu zuten, horrela peoi jornalariak erakartzeko asmoz. Hasieran eskualdekoak ziren, geroxeago bizkaitarrak eta, denboraz, probintzia mugakideetakoak ere bai. Inolako aurreikuspenik egin barik, sasoiakako langileen etorrerak, lehendik baziren baseteen inguruan txabolismo handia sorrarazi zuen eta, horrexegatik, inolako zerbitzurik ez zuten populazio nahikoarekin herrixka batzuk agertu ziren: Burzako, Arbolea, Triano, Barga, Calizak, etab. Elizak bere akolitoak babestu zituen maila ertaineko arduradunen postuak eskuratu zituzten, hau da, zerrenda egileak, langilezainak, kontulariak, dendariak, baita eraikitzaileak ere. Azken hauek etxebizitza txikiak edo aterpeak altxatu zituzten, gero peoi jornalariak alokatzeko. Meatzaritza aurrera joan zen neurrian, negozioak finkatu eta etekin ikaragarri handiak peoi jornalarien lepotik ematen hasi ziren, haiek esklabotasunetik hurbil zegoen ustiakuntza ikaragarria pairatu behar zutelako.

Peoi jornalariak, hasieran behintzat, gehienbat sasoiakako langileak ziren, hau da, meatzeetan lan egitera neguan eta udaberrian etorri ohi ziren eta, uzta biltzeko, berriz, udan itzuli ohi ziren euren herrietara. Sasoiakako langilea urtarorekin arabera agertzen zen, ez zeukan sustrairik eta nonbait erregistratzeko inolako saiakuntza alferrikakoa zen. Gauzak horrela, beraz, edozein ustiakuntza mota edo edozein irain jasateko egokiena zen. Edonola dirutza handiak irabaziz, muturreko ustiakuntza jasanezina pairatu beharreko egoerak hogeita hamar urte baino gehiagotan iraun zuten, hain zuzen, 1876an nagusitu zenetik aurrera, eta peoi jornalarien bizimodu petrala eta umiliagarria agerian utziko zuen 1890eko Greba Orokorrean bideratu zen.

23 Meatzeetako grebak. 1890eko lehen Greba Orokorretik aurrera, meatze guztietan bizitza eta lan baldintzak hobetzearen aldeko protestak piztu ziren, bata bestearen atzetik. Tokian tokiko grebak izan ziren, garrantzi txikiagokoak eta, batzuetan, ez zituzten helburuko errendimenduak lortu. Beste Greba Orokor bat 1905ean gertatuko zen eta Vicente Blasco Ibáñez idazleak «El Intruso» eleberrian eredu hartu zuen.

24 Muskizko Argazki Zaharren Artxiboa. José McLennanek 1885etik aurrera egindako argazkien bilduma garrantzitsua kontserbatzen du. Argazkiak gorde izana, zalantza barik, Eleonor Cruz Pérezen sentiberatasunari esker lortu dugu. Orain dela hirurogeita hamabost urte baino gehiago, Veremundo Palomar Luengorekin ezkondu eta Bortalera bizitzera joan ziren, hain zuzen, meatze ingeniari haren zerbitzariaren etxera, Tocotarro izeneko tokian. Etxe horretan argazkien kristalezko negatiboak aurkitu zituzten eta, geroan, bizitokia hiru aldiz aldatu bazuten ere, argazkien garrantziak jabetuta, ardura handiz gorde zituzten. Urte batzuk geroago, haren Margari Pérez errainak Muskizko Udalari egin zion haien dohaintza. Udalak babestu eta digitalizatzeari ekin zion, Armando Cruz Zubizarretak eta Trueba Zentroak emandako laguntzarekin.

25 Tromela. Dimentsio handietako txapazko zilindro hutsa zen eta euren barneko hutsunean lurrak ur oparoarekin batera sartzen zituzten, burdina ahalik eta garbien uzteko. Behin buztinak disolbatu ondoren, harriak ere kentzen zituzten, horrela burdina aprobetxatzeko prest eta garbi geldituz.

26 Gallarta. Trianoko Mendietako herririk inportanteena izan zen. 1876tik aurrera, meatzeen ustiatzeak desagerrarazi zuten Labarga auzo jendetsutik alde egindako biztanleez osatu zen. 1890ean, Gallartan sei mila biztanle baino gehiago elkartu ziren. Bertan Abanto eta Zierbena udalerriko udalarekin zegoen eta bazituen denetarik zerbitzuak ere. Arbolearenkin batera, sindikatuen eta kulturaren presentziarik indartsueneko herriak ziren, oso gizarte anitza emanez. Minerala agortzearekin batera eta biztanle askok alde egitearekin batera, aniztasun hura ere desagertuko zen. Azken finean, Gallartak Labargaren antzeko prozesuari jarraitu zion eta, horrela, 1966tik aurrera, meatzeen eremua zabalteak desagerrarazi zuen. Biztanle gehienak pixkanaka-pixkanaka Ezker Ibarreko herrietara edo oraingo Gallartara mugitu behar izan ziren. Meatze herri zahar horretatik ez zaigu inolako arrastorik gelditu.

siderurgias europeas, arriesgarren kapital y comenzaron a explotar cotos mineros desplazando a los lugareños. Se abrió un mundo de posibilidades de enriquecimiento en una comarca carente de casi todo. La inauguración del Tren Minero de Triano (1864) de la Diputación vizcaína aceleró la minería y dio garantías a los patrones mineros, concentrándose rápidamente en la comarca todos los agentes necesarios para el pleno desarrollo minero. Las siderurgias europeas aportaron la tecnología enviando geólogos, ingenieros, topógrafos, expertos en vapor, etcétera, y los patrones mineros endulzaron el trabajo minero para atraer a peones braceros, al principio procedentes de la comarca, luego de la provincia y, más tarde, de provincias limítrofes. Sin previsión alguna, la llegada de los temporeros originó alrededor de los caseríos existentes un enorme chabolismo que dio lugar a poblados importantes y carentes de servicios (Burzaco, La Arbolea, Triano, Barga, Las Calizas, etcétera). La Iglesia empujó a sus acólitos para que ocuparan los puestos intermedios como listeros, capataces, contables, tenderos e incluso constructores que levantaron pequeñas viviendas o albergues que alquilaron a los peones braceros. Según avanzaba la minería, los negocios se consolidaron y dieron grandes beneficios a costa de someter a los peones braceros a una explotación que rayó la esclavitud.

El peón bracero era, al menos en un principio, fundamentalmente temporero, es decir, trabajaba en las minas en invierno y primavera, pero en verano regresaba a su pueblo para recoger la cosecha. El temporero, por su estacionalidad, no arraigaba, y su presencia se escapaba a cualquier registro, siendo el ideal para sufrir cualquier tipo de vejación y explotación. Esta situación de enriquecimiento y de extrema explotación se aceleró a partir de 1876, duró más de treinta años y acabó con la gran huelga general de 1890 que puso en evidencia la penosa y humillante vida del peón bracero.

23 Huelgas mineras. Desde la primera Huelga General de 1890 las protestas por una mejora en las condiciones de trabajo y de vida se sucedieron en todas las minas, fueron huelgas locales, de menor trascendencia y, en ocasiones, no consiguieron las reivindicaciones marcadas. La otra Huelga General se dio en 1905 y sirvió de modelo al escritor Vicente Blasco Ibáñez para su novela «El Intruso».

24 Archivo de Fotografías Antiguas de Muskiz. Contiene una importante colección de fotografías realizadas por José McLennan a partir de 1885. Su conservación se debe, indiscutiblemente, a la sensibilidad de Eleonor Cruz Pérez. Hace algo más de setenta y cinco años contrajo matrimonio con Veremundo Palomar Luengo y fueron a vivir al Bortal, a la casa que había sido la morada de los criados del ingeniero de minas, en el paraje denominado Tocotarro. En esta casa encontraron los negativos en cristal de las fotografías y, aunque cambiaron de morada en tres ocasiones, fueron conscientes de su importancia conservándolos cuidadosamente. Años más tarde, su nuera, Margari Pérez los donó al Ayuntamiento de Muskiz, que procedió a digitalizarlos y protegerlos contando con la colaboración de Armando Cruz Zubizarreta y del Centro Trueba Zentroa.

25 Trómel. Cilindro hueco de chapa de grandes dimensiones donde se introducían las tierras con abundante agua para su lavado y, una vez disueltas las arcillas, se retiraban las piedras dejando el mineral limpio y listo para ser aprovechado.

26 Gallarta. Fue la población más importante de los Montes de Triano. Se formó a partir de 1876 con gente desplazada del populoso barrio de Labarga, que desapareció por la explotación minera. En 1890 tenía más de seis mil habitantes, era sede del Ayuntamiento de Abanto y Ciérvana y contaba con todo tipo de servicios. Junto con La Arbolea, fueron los pueblos de mayor presencia sindical y cultural, generando una rica diversidad social que desapareció con el agotamiento del mineral y el abandono de muchos de sus habitantes. Gallarta siguió un proceso similar al de Labarga. A partir de 1966 el empuje minero hizo que fuera desapareciendo lentamente, desplazando a sus habitantes hacia la margen izquierda y hacia la actual población. No queda nada del antiguo poblado minero.



II. ERANSKINA

ANEXO II

*Labur labur**Bibliografía sucinta*

- BLÁSCO IBÁÑEZ, Vicente. «El Intruso». Prólogo de Manuel Montero. Ed. Librería San Antonio. Barakaldo, 1999.
- CAUSO SILVA, Víctor: «Ontón. Historia de mi pueblo». Salgai Editorial. Abanto-Zierbena, 2016.
- COMISIÓN DE HUELGA. «Huelga de los mineros de Vizcaya». Bilbao, 1911.
- CRUZ ITURRIETA, Hilario. «Crónicas de Pobeña». Ed. Igarri. Bilbao, 1986.
- CRUZ LLOSA, Armando. «Cargar mineral en El Castillo. Solo para valientes». Km-130.blogspot.com.es. 2014.
- CRUZ LLOSA, Armando. «Tranvía aéreo y lavadero de mineral de la Orconera». Km-130.blogspot.com.es. 2013.
- CUADRA SALCEDO, Fernando de la. «Fuero de las M.N.Y.L. Encartaciones». Ed. Academia vasca de Derecho. Bilbao, 2005.
- ESCARZAGA, Eduardo de. «Avellaneda y la Junta General de las Encartaciones». Ed. Verdes. Bilbao, 1927.
- FERNÁNDEZ GARCÍA DE ITURROSPE, Jon Koldo. «Francisco McLennan White». Santurtzi, 2017.
- GUILLIN AGUIRRE, Tomás. «Vida ejemplarísima del fiel siervo de Dios y cristiano caballero D. Francisco McLennan y White». Ed Vizcaína. Bilbao, 1930.
- GONZÁLEZ OREJAS, Rafael. «Vocabulario histórico de las Encartaciones de Bizkaia». Ed. Lankopi. Bilbao, 1996.
- IBARRURI GÓMEZ, Dolores. «Memorias de Pasionaria (1939-1977)». Ed. Espejo. Madrid, 1984.
- LOPEZ, Enrike. «Encartaciones y Autrigonia navarras». Revista Alén nº 16. Sopuerta, 2018.
- MONTERO GARCÍA, Manuel. «La California del hierro». Ed. Beta III Milenio. Bilbao, 2005.
- TRUEBA QUINTANA, Antonio de. «Las veneras y la vena». Noticiero Bilbaíno, 1880.
- URIARTE AYO, Rafael. «El tráfico marítimo de mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)», en VV.AA. «Historia de la economía marítima del País Vasco». Pp. 135-186. Ed. Txertoa. San Sebastián, 1983.
- VV. AA. «Historia de los Montes de Hierro (1840-1960)». Museo Minero, 1990.