

VÍA DE FERROCARRIL MINERO CASTRO - TRASLAVIÑA

Descripción

Trazado entre Castro y el límite con Vizcaya, (Túnel de Herreros.) 11,6 kms. Constituye la antigua vía de ferrocarril entre Castro y Traslaviña, inaugurada en 1900, y en servicio hasta 1966.

El ferrocarril de Castro a Traslaviña tuvo su uso como ferrocarril minero y de viajeros y a su pie se conservan las estaciones de Mioño y de Otañes, además de tres apeaderos y varios yacimientos mineros.

En 1974 el Ayuntamiento de Castro Urdiales compra a la FEVE los terrenos que ocupaban la vía, y poco después se demuele la estación de viajeros.

Localización

Atraviesa los núcleos urbanos de Castro (Ostende - Túnel del Vizconde - Leonardo Rucabado - Brazomar - Valverde) , Mioño , Lusa, Santullán, los Corrales, Otañes (La estación - Calaborco - Los Vados - Herreros).



Estación de ferrocarril de Castro. Inaugurada en 1902. Es proyecto de estilo historicista de Eladio Laredo y en su fachada se incorporan cerámicas de Daniel Zuloaga. Es demolida en 1974.



Zona de trinchera cerca de Santullán.



Tramo de la vía entre los Corrales y Otañes.

VÍA DE FERROCARRIL MINERO CASTRO - TRASLAVIÑA

Calificación

La mayor parte del trazado está calificado por el Plan General como Carril Bici: Los terrenos que transcurrían por la zona urbana de Castro se cedieron para la apertura de la calle Leonardo Rucabado.

Estado Actual / Observaciones

Los tramos urbanos precisan un plan de movilidad para su habilitación como carril bici, incluida la zona de Ostende y Brazomar, además de solucionar, mediante rutas alternativas, las interrupciones provocadas por la autovía A-8 en Lusa y en la rotonda de Brazomar.

Actualmente está redactado el proyecto para la ejecución del tramo de vía verde entre Santullán y Herreros. Asimismo, está pendiente de licitación el acondicionamiento del túnel de Valverde, entre Castro y Mioño.

El ayuntamiento de Castro Urdiales tiene como objeto acondicionar el antiguo trazado como Vía Verde. Actualmente puede accederse a los tramos urbanos (Leonardo Rucabado, Túnel del Vizconde, Ostende...) y desde Brazomar hasta Valverde; también puede recorrerse de Mioño a Lusa. El tramo más largo para practicar bici y paseo es el de Santullán a Herreros.



La vía verde de Traslaviña a su paso por Castro Urdiales.



Tramo de la vía a su paso por Mioño y Lusa.



Recorrido de la vía desde Mioño hasta Otañes.

RESTOS DEL CARGADERO EXTERIOR DE URDIALES

Descripción

Puente de acceso al cargadero de mineral, de tipología Cantilever , construido en sillería, formando un arco de de 30 m. de luz. Construido en 1.898, estuvo en uso hasta 1.966. Los cargaderos de Urdiales eran la infraestructura de descarga de mineral transportado por la vía de ferrocarril de Castro Traslaviña.

Localización

Punta Pepina, Barrio de Urdiales. El puente permitía salvar el acceso al promontorio donde se ubicaba el cargadero de voladizo, de tipología cantilever.

Estado Actual / observaciones

El entorno de costa es de altísimo valor paisajístico. A excepción de los depósitos de mineral, el resto de la estructuras se conservan bien gracias a su sólida construcción. Se propone su acondicionamiento para uso como parque urbano e interpretación del funcionamiento de los cargaderos de mineral. Es urgente el balizamiento y señalización en la zona de los acantilados por razones de seguridad.

Llegó a existir un proyecto de ejecución de paseo por parte de la Dirección General de Costas en el que el cargadero se incorporaba como espacio de paseo o mirador. Su rehabilitación se haya en suspenso.



El cargadero de Urdiales a finales del siglo XIX



Vista de la estructura desde el Oeste.



Puente y plataforma que conducían hacia el desaparecido cargadero de Urdiales.

RESTOS DEL CARGADERO INTERIOR DE URDIALES

Descripción

Plataforma de apoyo del cargadero y pretilos del puente de acceso, ubicado frente al puente del cargadero exterior. Construido en 1.896.

Localización

Ostende, Barrio de Urdiales.

Calificación

Zona de dominio público marítimo terrestre de Costas.

Estado Actual / Observaciones

El entorno de costa es de altísimo valor paisajístico. A excepción de los depósitos de mineral, el resto de la estructuras se conservan bien gracias a su sólida construcción. Se propone su acondicionamiento para uso como parque urbano e interpretación del funcionamiento de los cargaderos de mineral. Es urgente el balizamiento y señalización en la zona de los acantilados por razones de seguridad.



Cargadero interior y exterior en funcionamiento. Principios del siglo XX.



Infraestructura del cargadero interior tal y cómo se conserva actualmente.



El cargadero interior frente a la infraestructura del cargadero exterior.

4 INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y DE ALMACENAMIENTO DEL MINERAL EN URDIALES

Descripción

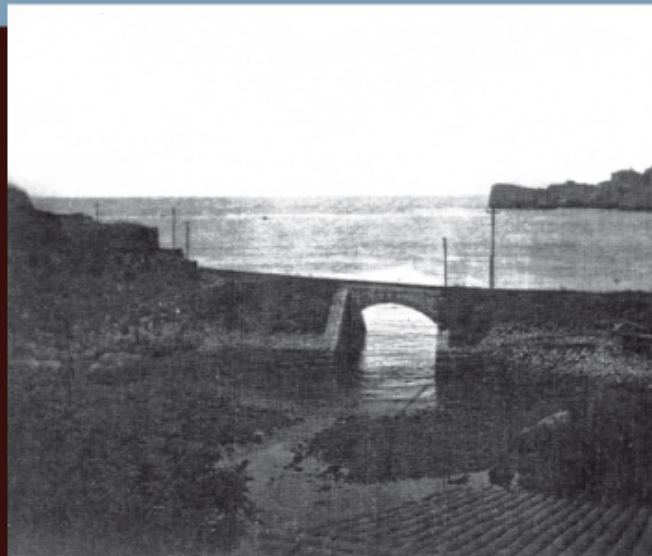
Restos de la estructura que soportaba los dos cargaderos de mineral de Urdiales (cantilever) de los que se conservan los pilones del cargadero y soportes en mampostería del cargadero sur, y puente de acceso, muros y pilones del cargadero norte; así mismo en la zona se localizan restos de cargadero de mineral y trincheras por las que se efectuaba el cambio de vías. La vía conectaba con la estación de Castro y continuaba hasta Traslaviña, en Vizcaya.

Localización

Ostende, Barrio de Urdiales.

Estado Actual / Observaciones

El entorno de costa es de altísimo valor paisajístico. A excepción de los depósitos de mineral, el resto de las estructuras se conservan bien gracias a su sólida construcción. Se propone su acondicionamiento para uso como parque urbano e interpretación del funcionamiento de los cargaderos de mineral. Es urgente el balizamiento y señalización en la zona de los acantilados por razones de seguridad.



Viaducto sobre la ensenada de Urdiales a comienzos del siglo XX



Esquema de la línea de ferrocarril y carga de mineral en Urdiales.



Trincheras de ferrocarril próxima a los cargaderos de Urdiales.

Descripción

Túnel de 170 m. excavado en roca caliza con embocaduras de mampostería y parcialmente abovedado con ladrillo macizo.

Localización

En el casco urbano de Castro Urdiales: entre la calle de Leonardo Rucabado y el Campo de las Moscas.

Estado Actual / Observaciones

En buen estado a excepción de las zonas de humedad. Iluminado, con un firme de hormigón para peatones y zona de vial. Precariamente revestido.



Boca Norte del túnel.



Salida del túnel en dirección a la playa de Ostende e interior del túnel.



Boca Sur del túnel del Vizconde.

Descripción

Túnel de 35 m. con embocaduras de mampostería caliza y bóveda de hormigón. Pertenece a la vía de ferrocarril Castro-Traslaviña.

Localización

Red viaria de la calle Leonardo Rucabado. Se ubica entre el Castillo y el Palacio de Ocharan.

Estado Actual / Observaciones

En buen estado, aunque su altura no permite el paso de algunos vehículos de gran dimensión. El paso se regula mediante semáforo. Se plantea su conservación y urbanización, junto con los túneles paralelos de Castro - Alén, como red viaria, carril bici y acceso peatonal.

El Ayuntamiento realizó en 2009 un concurso de ideas para la recuperación del Túnel y la mejora del tráfico en la calle Leonardo Rucabado.



Boca Norte del túnel de Ocharan.



Boca Sur del túnel



Planta del proyecto ganador del concurso en el que se reconstruye el túnel de Traslaviña como vial de dos direcciones y el túnel de Alén como carril bici y peatonal.

PRETIL DEL VIADUCTO DE BRAZOMAR

Descripción

Construido en sillería caliza, tan sólo se conserva uno de los pretiles del Viaducto, sobre la rotonda de Brazomar. Pertenece a la vía del ferrocarril Castro-Traslaviña.

Localización

Construido en sillería caliza, tan sólo se conserva uno de los pretiles del Viaducto, sobre la rotonda de Brazomar.

Estado Actual / Observaciones

Se propone la implantación de un elemento o solución que de acceso a la vía verde: pasarela, ascensor... Debe mejorarse la accesibilidad para los usuarios de la vía verde. Un rótulo publicitario y un garaje construido ilegalmente, desmerecen considerablemente este punto relevante, para el inicio de la vía verde de Castro-Traslaviña en las afueras del casco urbano de Castro.



Al fondo, el puente de Brazomar. Principios del siglo XX.



Rotonda de Brazomar con los restos del viaducto a la izquierda. Es el acceso a la vía verde de Traslaviña por un camino que se ubica detrás de un cartel publicitario.



Obras de construcción de escalinata de acceso a la vía verde de Traslaviña, bordeando los restos del pretil del puente de Brazomar. Escuela Taller, año 2008

Descripción

Construido en mampostería caliza. Mide, aproximadamente, 30 m. Los viajeros del tren de Castro-Traslaviña lo utilizaban para acceder al barrio de Brazomar.

Localización

En Brazomar, cerca del pretil que se conserva del antiguo viaducto.

Propiedad

Ayuntamiento de Castro Urdiales.

Estado Actual / Observaciones

Ha sido recientemente restaurado por el taller de Albañilería de La Escuela taller de Castro Urdiales.

Es una zona muy interesante como punto de información o área de descanso, para lo que se propone la reconstrucción de la marquesina del apeadero.



Tareas de limpieza y desbroce por parte del Taller de Empleo en febrero de 2008



Restauración del andén del apeadero de Brazomar por el taller de albañilería de la Escuela Taller de Castro. Julio de 2008



El apeadero actualmente.

Descripción

Mide 380 m. Sus embocaduras son de sillería y mampostería caliza y la bóveda de ladrillo. La sección es de arco de medio punto, salvo en la desembocadura sur que es apuntado.

Entre Valverde, cerca de La Loma, y Mioño. El túnel salva las faldas del Monte Cueto y se halla muy cerca del bosquecillo de Valverde.

Localización

Entre Valverde, cerca de La Loma, y Mioño. El túnel salva las faldas del Monte Cueto y se halla muy cerca del bosquecillo de Valverde, que acompaña al usuario de la vía antes de entrar en él.

Estado Actual / Observaciones

Existe un proyecto para ser ejecutado a lo largo del año 2010 dentro del programa de reactivación de la economía del Ministerio de Administraciones Territoriales (Plan E) que tiene como objetivo su rehabilitación, ello permitirá la recuperación de la comunicación entre Castro y Mioño para peatones y ciclistas. Esta obra favorecerá la continuidad de la vía verde de Castro-Traslaviña.



Entrada Sur, por Mioño.



Interior del túnel.

Descripción

Edificio de 3 plantas rehabilitado en el año 1.997 por la Escuela Taller.

Localización

Barrio de La Estación, muy próximo al campo de fútbol de Mioño).

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra rehabilitado como establecimiento hostelero, aunque sirve como equipamiento deportivo al campo de fútbol de Mioño.

Se plantea rehabilitarlo para uso hostelero vinculado a la vía verde: Albergue, hostel, restaurante y cafetería.



La estación de Mioño en 1993.



La estación en la actualidad.



Junto a la estación, el campo de fútbol de Mioño estrangulando la vía verde.

Descripción

Puente de 47 m. de longitud y 17 m. de altura, construido en sillería caliza y con arco de medio punto.

Localización

Sobre el Río Cabrera, a 500 m. del núcleo urbano de Santullán, en dirección sureste.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra en buen estado. También denominado Puente de los Gallegos, es un buen punto de observación del ecosistema de ribera del Río Cabrera. Si bien en esta zona se detecta una significativa presencia de Rubíneas.

Un dato negativo es la lamentable actuación sobre el ecosistema fluvial con la construcción del saneamiento integral, inacabado a día de hoy.



Vista del puente desde el río Cabrera (1996).



Firme actual del puente con Santullán al fondo.



Entorno del puente de San Juan.

Descripción

La casa de la Capataza es un edificio en ruinas de dos alturas y 60 m². de planta. Se conservan las paredes en mampostería revestidas de mortero. Sirvió de residencia del capataz de la vía de Castro a Traslaviña.

El apeadero está construido en mampostería caliza, el muelle mide 30 m. de largo por 2 m. de ancho. Sobre su andén se encuentra un receptáculo para viajeros. Pertenece a la vía del ferrocarril Castro-Traslaviña.

Localización

Barrio de Los Corrales (Otañes), al pie de la vía verde entre Santullán y Otañes.

Estado Actual / Observaciones

la casa se encuentra en estado de ruina, pueden aprovecharse sus paredes de mampostería. Se propone su restauración como albergue vinculado a la vía verde.

El revestimiento del andén del apeadero se encuentra en mal estado, pero su estructura se conserva bien. Se propone su restauración como área de descanso.



La casa en 1993.



La Casa de la Capataza junto a la Vía de Traslaviña.



El apeadero de Los Corrales en la actualidad.

Descripción

Edificio de 3 plantas en el que se conservan andén, marquesina y edificios anexos, baños y almacenes. Era la estación de viajeros de Otañes.

Localización

Al Este del núcleo urbano de Otañes, a 8,5 kms. de Castro.

Estado Actual / Observaciones

El edificio se encuentra en buen estado. Se propone su uso como Centro de Interpretación de la Vía de Traslaviña. próxima a la estación se proyecta un área de descanso de la vía verde Castro- Traslaviña. actualmente se rehabilita por el taller de empleo .(Programa de Formación y Empleo del SCE en colaboración con el ayuntamiento de Castro Urdiales) como establecimiento de turismo Rural vinculado a la vía verde de Castro- Traslaviña.



Antigua estación de Otañes. Fachada norte. Año 2007



La estación en el año 2007, antes de su rehabilitación .



Entorno de la estación con Otañes al fondo. Año 2007

El futuro establecimiento rural de la Estación tiene previsto una oferta hotelera y de servicios que consta de seis habitaciones, cafetería, restaurante, alquiler de bicicletas, y punto de

En el andén está previsto habilitar una terraza, y se mantienen los aseos originarios de la antigua estación. El entorno ha sido restaurado, reponiendo el repertorio floral de la vegetación autóctona de la zona.

La actuación rehabilitadora ha sido respetuosa con la estética propia de la estación incorporando un ascensor interior para facilitar el acceso a las cuatro plantas en las que se distribuye la totalidad de su espacio. En la planta sótano se incorpora la cocina, el almacén y las calderas; en la planta baja se ubica la cafetería, restaurante y recepción; en la planta primera y segunda se distribuyen 6 habitaciones con baños, diseñadas para una oferta a medio camino entre albergue y hotel, pretendiendo con ello responder a una variada oferta para este tipo de establecimientos rurales. Las instalaciones contemplan energía solar térmica.

Una vez se termine la rehabilitación por el taller de empleo de Vías Verdes, el Ayuntamiento procederá a la concesión de la Estación para su explotación como establecimiento rural vinculado a la vía verde, algo que se prevé para el año 2011.



La estación durante su rehabilitación.



Labores de desbroce y limpieza en las inmediaciones de la Estación por parte del taller de jardinería de la escuela taller de Castro.



Colocación de nuevas vigas en el interior de la estación. Taller de carpintería Escuela Taller de Castro.

PUENTE CARRETERA OTAÑES - BALTEZANA (VÍA DE TRASLAVIÑA)

Descripción

Puente de 4 m. de alto construído en sillería y mampostería caliza, con arco de medio punto.

Localización

A 1 km. de la Estación de Otañes. El puente salva la CA-253 que comunica Otañes y Baltezana.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra en buen estado. Desde el puente se accede al Depósito II de La Carmelita y a la ruta minera que conduce a las minas del mismo nombre. (yacimientos nº 20 y 21).



El puente sobre la vía de Traslaviña.



Vía verde de traslaviña. El círculo rojo señala la ubicación del puente de la carretera entre Otañes y Baltezana.



Vista de la bóveda del puente desde abajo.

Descripción

Viaducto de 95 m. de longitud por 3,8 m. de ancho. Por debajo transcurre el arroyo Rucalzada y la carretera CA - 250. Está construido en sillería caliza y sustentado por tres bóvedas de gran altura. Pertenece a la vía del ferrocarril Castro- Traslaviña.

Localización

Se encuentra a 2,5 kms. de la Estación de Otañes. y a 1,5 kms del final de la vía verde, en Herreros.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra en buen estado, con unas viondas de carretera impropias, pero que salvaguardan la seguridad de ciclistas y peatones.

Es uno de los hitos de la vía de Traslaviña. Visible desde la carretera que une Cantabria con Vizcaya.



Viaducto de los Vados.



Vista del puente desde abajo. la altura sobre la carretera es de 14 m.

Descripción

Túnel de 1950 m. de longitud, con embocaduras de sillería y mampostería caliza. La parte cántabra mide 700 m. de longitud. En este punto finaliza la vía verde de Castro- Traslaviña.

Localización

A 3,9 kms. de la Estación de Otañes; a 10 kms. del centro de Castro.

Estado Actual / Observaciones

La entrada se encuentra en buen estado, tan sólo accesible unos 50 m. tras los que aparece una inundación de agua y lodo de unos 30 m. Requiere desbroce para poder acceder a la boca norte, la cántabra. El Ayuntamiento de Castro Urdiales y Enkarterialde (Asociación de Municipios Encartados de Vizcaya) estudian en la actualidad encargar un estudio geotécnico para su posible rehabilitación.



El túnel de Herreros al final de la Vía de Traslaviña



Boca norte, desde el interior.



El túnel se caracteriza por las espeleofomas que alberga en su interior.

Descripción

Todo el recorrido del túnel tiene pendiente hacia el sureste, si bien desde el centro se vislumbran ambas bocas, lo que permite pensar su trazo completamente recto.

La temperatura interior es de 12,5° con corrientes de aire de 4,5 km/h.

En ambas bocas existen inundaciones debidas a la falta de uso y mantenimiento del túnel. A unos 1600 m. de la entrada por Castro hay un pequeño derrumbe, si bien por lo general se mantiene en buen estado constructivo.

Hay zonas que están revestidas de mampostería caliza; otras de mampostería y arco de ladrillo macizo; y otras desnudas. Estas últimas han incorporado con el paso de los años la formación de espeleotemas: macarrones, coladas, microgours, cortinas, dientes de sierra, microexcéntricas, carbonilla calcificada...

La altura del túnel es de 4,85 m. y la anchura de 3,95 m.

Se propone un estudio geotécnico, de viabilidad técnica y económica para su acondicionamiento como vía verde y comu-



El túnel de Herreros al final de la Vía de Traslaviña



Espeleoformas que se han creado en el interior del túnel con el paso del tiempo



En la actualidad parte del túnel se halla anegado de agua

Descripción

Antiguo pueblo minero, del que se conservan las ruinas de una docena de casas, y restos de infraestructuras mineras vinculadas al transporte de mineral por la vía de Traslaviña.

Localización

Próximo a la boca norte del Túnel de Herreros, a 3,8 kms. de la Estación de Otañes.

Estado Actual / Observaciones

Actualmente las ruinas del poblado se ocultan en una plantación de eucaliptos. Su puesta en valor requiere la limpieza y desbroce de las mismas. También está oculto el muelle del apeadero, y se distingue un muro de contención de lo que fué el depósito de aguas que daba servicio a la locomotora del tren de Castro- Traslaviña.



Aspecto parcial de una de las casas derruidas del poblado.



Muro de contención de canalización y depósito de agua cerca de la boca del Túnel de Herreros.



Labores de rehabilitación del poblado minero

Descripción

El primero de los depósitos, en los que se almacenaba el mineral extraído de la Mina de la Carmelita, está construido en dos compartimentos con muros de mampostería caliza de casi 2 m. de grosor por 5 m. de alto. El segundo, construido en 1.939 en mampostería caliza con vigas de hormigón, está dividido en dos cuerpos, cada uno de ellos con un plano inclinado en su interior.

Localización

El primero se sitúa al pie de vía de Traslaviña, a 1 km. de la estación de Otañes. Por encima de él pasa la Ruta de la Carmelita. El segundo se ubica sobre las faldas del Monte de la Helguera, sobre la carretera Otañes - Baltezana, a 1 km. de Otañes y a 2,5 kms. de Baltezana.

Estado Actual / Observaciones

El primero está bien conservado aunque muy cubierto por la maleza. El segundo conserva buena parte de los muros parcialmente ocultos por la hiedra y la maleza. El entorno de la zona conserva la vegetación autóctona del monte de La Helguera y es el punto de inicio de la Ruta Minera de la Carmelita.



Muro del depósito de La Carmelita I junto a la vía verde.



Depósitos de La Carmelita II desde la carretera Otañes - Baltezana.

Descripción

Antiguo trazado del ferrocarril minero de 11 kms., desde el túnel de Leonardo Rucabado hasta los Puertos de Alén en Callejamala.

Localización

Recorre Castro (Leonardo Rucabado, La Tejera) - Dombergón - El Prado - Hornás - Urbanización Vallehermoso - Santullán - La Pedrueza y Otañes (Llovera, Mantanzas, Callejamala).

Estado Actual / Observaciones

Se encuentran en buen estado los tramos que han sido respetados. La Autovía A-8, la Cantera de Santullán, y los proyectos de urbanización han alterado su trazado original, de tal forma que se han diseñado trazados alternativos para dar continuidad a la vía verde.



El puerto de Castro con el cargadero de Alén al fondo. Principios siglo XX.



Vía de Alén a su paso por Castro Urdiales. Finales s. XIX.



Recorrido de la vía en las faldas del Pico de la Cruz (Otañes).

El programa de vías verdes del Ayuntamiento de Castro Urdiales tiene previsto la conexión del casco urbano de Castro por la vía verde de Castro Alén hasta Callejamala, atravesando el valle de Sámano.

Entre el Prado (carretera de Sámano) y Santullán pueden recorrerse 1,5 km. pasando por Hornás y los pastizales de La Cuadra hasta llegar a Santullán. El tramo más largo y montaraz se inicia en Quitapesares, cerca de la fabrica de Dolomitas, atravesando las escarpadas faldas del Pico de la Cruz para llegar a Llovera y ascender suavemente, por el valle de Callejamala, hacia los enormes depósitos de mineral (puertos de Callejamala); el cual provenía de las minas de Alén por el plano inclinado de Saltolobo.

Actualmente, está redactado el Proyecto de Ejecución del tramo entre Santullán y Callejamala. Parte del trazado se usa como ruta forestal, por lo que se precisa proyectar una ruta alternativa y preservar la vía de Alén como vía verde exenta de tráfico rodado.



El trazado de la vía Castro - Alén hasta el cargadero de Alén.



Vista aérea del trazado (en amarillo) de la vía de Alén, atravesando Sámano (izda.) y Castro (dcha.). En rojo, la vía de Traslaviña.

Descripción

Dos túneles de breve recorrido; uno de ellos está excavado en roca y el otro construido con embocaduras de sillería y mampostería caliza.

Localización

Se ubican entre el palacio y el castillo de Ocharan (BIC) paralelos al de la vía de Traslaviña, en calle Leonardo Rucabado.

Estado Actual / Observaciones

Uno de los túneles se encuentra tapado por rellenos, el otro, se encuentra en buen estado. Se propone su recuperación junto con el de Traslaviña e incorporarlos a la red viaria y peatonal de la calle Leonardo Rucabado. El Ayuntamiento de Castro ha redactado un proyecto para rehabilitar el final de la vía de Alén e incorporarlo al futuro carril bici.



A la izquierda, uno de los túneles de Alén en 1993.



Tareas de limpieza y desbroce por alumnos de la Escuela Taller de Castro.



Los túneles en la actualidad.

Descripción

Construido en sillarejo de piedra caliza con arco labrado en sillaría. Mide 3,5 m. de alto con luz de 2,5 m.

Localización

Una vez bordeada la antigua Campa de San Pelayo (actualmente Polígono Industrial de la Tejera) la vía de Alén se alzaba sobre un puente que salvaba el riachuelo que desembocaba en el Río de Sámano.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra semienterrado con residuos de broza y materiales de excavación. Se propone su limpieza y acondicionamiento como elemento singular del futuro Parque Urbano.

El puente se encuentra en una zona que, a pesar de estar calificada como Parque Urbano, sufre una degradación con vertidos y está ocupado con vehículos y materiales de construcción.



Imagen aérea de Castro Urdiales en 1968. El círculo marca la situación del puente.



El puente en la actualidad.



Parte superior del puente: La vía de Alén Atravesando la zona de La Tejera antes de llegar a la autovía

Descripción

10 pilares construidos en sillería caliza de planta cuadrada y estructura trapezoidal. Miden 11,25 m. de alto por 7 m. ancho. Sobre ellos se sostenían las vías del ferrocarril de Castro - Alén que vadeaba la carretera de hoz y el río de Sámano.

Localización

Bº de Dombergón, en Sámano.

Estado Actual / Observaciones

Los pilares se encuentran en buen estado. Se plantea su reutilización como viaducto de la vía verde, además de incorporarlo como objeto de actuación en los nuevos sectores urbanos del municipio.



El viaducto a finales del s. XIX con la desaparecida estructura de madera.



Vista de los restos del viaducto donde aun persisten sus pilares en sillería.



Pilares del viaducto de Dombergón en la actualidad.

MUROS DE CONTENCIÓN

(PICO DE LA CRUZ)

Descripción

Muros de contención construídos en mampostería concertada. La altura media de 6 m. por 75 m. de longitud.

Localización

Entre Santullán y La Pedrueza, al pie del Pico de la Cruz.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentran en buen estado, pero debe inspeccionarse periódicamente para garantizar su resistencia. Se plantea la construcción de barandillas sobre los mismos, y un cambio de la explotación forestal de eucalip-tos por arbolado autóctono en la falda del Pico de la Cruz.



La vía de Alén sobre los muros de contención.



Vista de los muros desde la ladera inferior.

Descripción

Paso superior de la carretera local que une Otañes con el barrio de Llovera. Los estribos están contruídos en sillarejo formando una bóveda de 3,2 m. de luz y 4 m. de alto, y 3,6 de profundidad. Los arcos están revestidos de sillería caliza y la bóveda está rematada en ladrillo.

Localización

A 700 m. del centro de Otañes.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra en buen estado, aunque la bóveda presenta desperfectos debido al paso de camiones. Se propone señalizarla para evitar el paso de vehículos que la dañen.

Por el puente se puede acceder a la vía de Alén por el barrio de Llovera (Otañes).



Alzado Norte



Vista del puente desde el sur; enlace de la vía de alén con Otañes. Al fondo el pico de la Cruz de Otañes, a un km aproximadamente del puente.

TÚNEL DE MATANZAS

(VÍA DE ALÉN, CALLEJAMALA)

Descripción

Túnel bajo el monte de Matanzas, de 38 m. de longitud, con embocaduras de sillería caliza que forman un arco de medio punto de 4,1 m. de luz por 4,2 m. de alto. Está parcialmente abovedado en ladrillo en las entradas y salidas, en las que se construyeron hastiales de mampostería, mientras que los 25 m. centrales están en roca viva.

Localización

A 800 m. del Barrio de Llovera, en Otañes.

Estado Actual / Observaciones

A principios de 2008 se produce un derrumbe del arco de la boca norte como consecuencia del paso de un camión con maderas. Fue reparado un año después por el Ayuntamiento de Castro.



Boca sur del túnel de Matanzas.



Observando los recientes desprendimientos en la boca Norte.



Boca norte del Túnel de Matanzas una vez reparada su embocadura en el año 2009.

Descripción

Depósito de grandes dimensiones, con 2.000 m² de planta y dividido en dos compartimentos, que almacenaban el mineral de las Minas de Alén. Construido en sillarejo de piedra caliza con tres aperturas en arco de medio punto en los muros anterior y posterior. Desde el muro lateral salían los vagones cargados de mineral.

Localización

Al final del valle de Callejamala, sobre el río llamado igual y anexo a la Vía de Alén.

Estado Actual / Observaciones

En buen estado, con algunos derrumbes y semioculto por vegetación. Se propone su puesta en valor y estudio para la rehabilitación y uso en la vía verde.



El depósito desde el Sur. A la derecha, la vía de Alén.



El primero de los depósitos de los puertos de mineral de Callejamala.



Túnel de carga de mineral.

Descripción

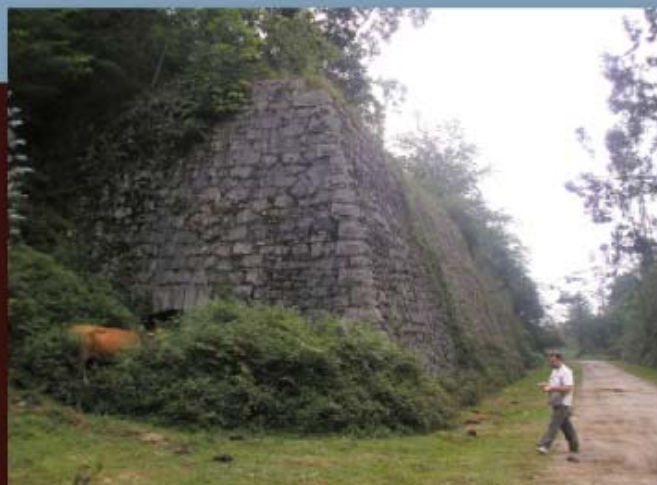
Segundo de los depósitos que quedan en pie en Callejamala, con 2.500 m². y un solo compartimento construido en sillarejo de caliza.

Localización

Al final de la vía de Alén. A 11 kms. del centro urbano de Castro y a 4,5 kms. de Otañes.

Estado Actual / Observaciones

En buen estado, aunque con algunos derrumbes, y tapado parcialmente por la maleza. Se propone la puesta en valor y rehabilitación para su uso relacionado con la vía verde y la arqueología industrial minera. Desde este punto se llega hacia el puerto de las Muñecas por una vía forestal de bastante pendiente, y hacia Ventoso por un bosque de pinos.



Depósito nº 2 de los puertos de Callejamala desde el Sur.



Detalle de una de las embocaduras que comunicaban con lastolvas interiores del depósito.



Aspecto interior del depósito.

Descripción

Desde Saltolobo discurría una línea de ferrocarril minero de adherencia hasta las Minas de Alén, de donde procedía el mineral que se transportaba hasta los Puertos de Callejamala. El túnel de trazado curvo de 100 m. de longitud, posee una embocadura de sillería caliza. El trazado del plano inclinado, de 800 m., comunicaba la salida del túnel con el Depósito II de Alén en Callejamala.

Localización

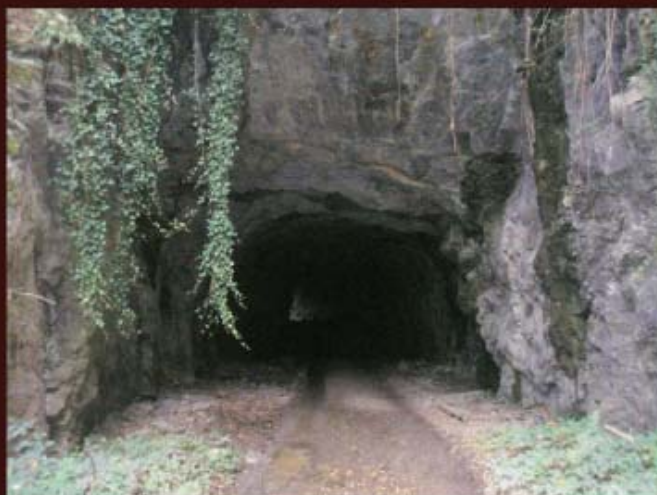
A la zona baja del plano y al túnel se accede por Callejamala (vía de Alén) y a la zona alta por Saltolobo (desde la pista de Las Muñecas).

Estado Actual / Observaciones

Se propone el acondicionamiento y la señalización, tanto del túnel, como del punto de partida del plano inclinado.



Trinchera formada por el plano inclinado de Saltolobo.



Boca Norte del túnel.



Boca Sur del túnel.

Descripción

Pretiles del puente ubicados en ambas márgenes del río Callejamala. Construidos en sillería caliza, y con 4 m. de altura. Este puente permitía el transporte de mineral desde el plano inclinado de Saltolobo hasta la vía de Alén.

Localización

Se encuentra a la altura del Depósito del Puerto II de Callejamala.

Estado Actual / Observaciones

Los pretiles se conservan muy sólidos. Se precisa su acondicionamiento y señalización para uso didáctico.

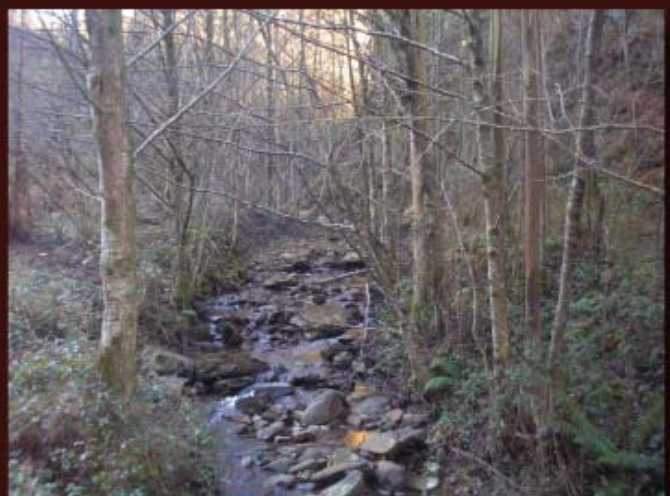
El entorno es de alto interés ecológico, por la presencia de un bien conservado ecosistema de ribera, y en medio de los dominantes cultivos de eucalipto.



Los dos pretiles del puente semiocultos por la vegetación.



Aspecto del río Callejamala desde la parte superior del pretil de la margen izquierda.



Vista del río Callejamala, cerca del puente, desde la que se observa la vegetación de ribera relativamente bien conservada.

MACHÓN DE LA LÍNEA DE BALDES DE MINA FEDERICO

Descripción

La Línea de Baldes provenía de la Mina Federico en Alén (Vizcaya) y tenía una longitud de 3.611 m. Su construcción data de finales del s. XIX.

Localización

Junto al Depósito II de los Puertos de Callejamala.

Estado Actual / Observaciones

Se conserva tan solo el machón, el cual se encuentra deteriorado y cubierto de maleza. Requiere limpieza y señalización, como elemento didáctico junto a los Puertos de Callejamala.



El machón de la línea de baldes se adivina a la izquierda del depósito II de Callejamala oculto entre la maleza.



En el plano podemos observar la línea de baldes recta que desde la Mina Federico transportaba el mineral hasta el puerto II de Callejamala para su posterior traslado por el tren de la vía de Alén hasta el cargadero del puerto de Castro.

Descripción

Cargadero de mineral de estructura metálica en cantilever construido en 1937. Mide 94 m. de largo, 14 m. de alto y 6 m. de ancho.

El actual cargadero es la tercera de las grandes infraestructuras de embarque del mineral perteneciente al sistema de infraestructuras de las Minas de Dícido; el cual sustituye al derruido durante la guerra civil, del que sólo se conserva la pilastra de 19 m. construida en sillería.

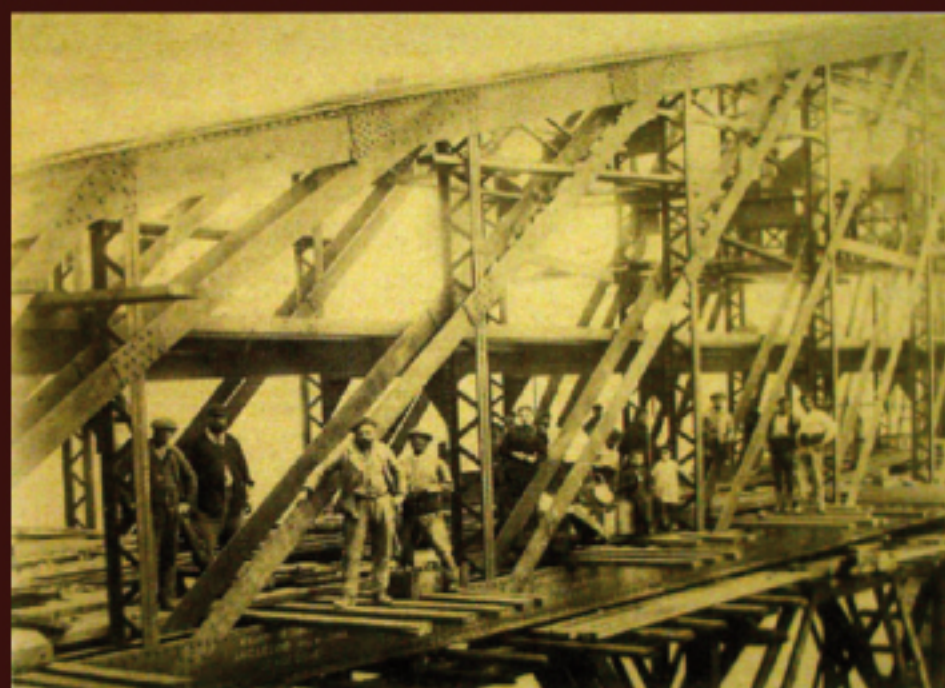
El mineral se transportaba desde el depósito (dentro de la propia infraestructura) a través de una cinta transportadora para su posterior embarque.

Localización

A 800 m. de la playa de Dícido (Mioño), se accede desde el paseo recientemente rehabilitado.



El primer cargadero a principios de siglo XX.



Construcción del cargadero de Dícido.



El cargadero en la actualidad.

Estado Actual / Observaciones

La estructura de hierro se halla superficialmente deteriorada. La base se encuentra en buen estado.

Todo el entorno del cargadero, junto con las instalaciones anejas, han sido rehabilitadas en 2010, a excepción del propio cargadero para el que aún no se ha encontrado solución a su grave deterioro.

Este cargadero fue salvado en el año 1886 de ser demolido para chatarra, mediante compra por el Ayuntamiento de Castro Urdiales al precio simbólico de una Peseta. En el año 1995 es declarado bien de interés cultural con la categoría de "monumento" por el Gobierno de Cantabria, a instancia de la Escuela Taller del Ayuntamiento de Castro Urdiales.



El cargadero desde la zona de acceso inferior.



Vista del cargadero desde el túnel del depósito.



Estructura del cargadero.

Descripción

Túneles de acceso (70 m. de largo) de mampostería con bóveda de hormigón; depósito y tolva del mineral, excavado en roca natural con refuerzo de paredes en mampostería; túnel entre el depósito y el embarcadero, escaleras de acceso al embarcadero y a la zona superior del depósito; y túnel paralelo de plano inclinado (110 m. de largo) que continúa en otro tramo de 45 m.

Localización

Se ubican al oeste y al sur del mismo cargadero.

Estado Actual / Observaciones

Rehabilitado en su totalidad en 2010, por encargo del Ayuntamiento de Castro Urdiales. La obra ha sido realizada por el Ministerio de Medio Ambiente a través del Plan E.



A la derecha, depósito de mineral y tolva.



Infraestructuras con los restos del antiguo puerto de carga de mineral a la izquierda.



Escaleras de acceso al plano inclinado de las instalaciones.

38 TALLERES Y FRAGUA DE DÍCIDO

Descripción

Edificio de planta rectangular de 234 m². de superficie, construido en mampostería y ladrillo refractario visto. Se utilizaba como taller y fragua.

Localización

Cerca de la Playa de Dícido, a 700 m. del centro de Mioño y a 300 m. del Cargadero de Dícido.

Estado Actual / Observaciones

En mal estado, con la cubierta hundida y los forjados muy deteriorados; se conservan los muros exteriores. De urgente rehabilitación para salvar la fisonomía original del edificio. Se propone su rehabilitación como equipamiento vinculado a la vía verde.



Situación de los talleres de fragua junto al antiguo puerto de Dícido.



Vista de los talleres desde el camino a Arcisero



Estado actual de la construcción, desde el paseo hacia el cargadero .

Descripción

Espigón de 50 m. de largo construido en caliza y hormigón. Los restos de infraestructuras que quedan entre el puerto y cargadero formaban parte de la antigua zona de embarque del mineral.

Localización

Se encuentran entre el cargadero y la Playa de Dícido.

Estado Actual / Observacion

Salvo el espigón, el resto de las infraestructuras están ruinosas. Se conservan los muros, por lo que se precisa su restauración y señalización para evitar mayor deterioro. Parte de la infraestructura se usa como acceso a zonas de baño y de pesca. La restauración debiera tener en cuenta estos nuevos usos.



Zona de transporte y carga de mineral mediante vagones de cadena flotante y ferrocarril de adherencia.



Restos del puerto con la actual escalera de acceso.



Puerto de Dícido en la actualidad.

40 INSTALACIONES MINERAS DE LA COTA 100

Descripción

En la cota 100 de la falda Oeste del Monte de Dícido se ubicaban Oficina, almacén, depósitos de mineral y de agua, lavadero, talleres e instalaciones de transporte (ferrocarril de adherencia y de cadena flotante). Quedan los restos de los soportes de hormigón de la zona de depósitos y lavadero.

Localización

A 1 Km. desde el centro de Mioño, por la N-634 y 500 m. si se accede por el camino de la mina.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su habilitación como punto didáctico, protegiendo las ruinas que se conservan.



Estado actual de los lavaderos de la Cota 100.



Instalaciones de la cota 100 a principios del siglo XX durante el funcionamiento de las Minas de Dícido.



Túnel próximo a las instalaciones de la Cota 100.

Descripción

Estaban orientadas al control y mantenimiento de las infraestructuras de transporte y avituallamiento de las Minas de Dícido: dos depósitos de agua, fragua, taller, polvorín, almacén, talleres de reparaciones, de carpintería, y el tambor del plano inclinado.

Localización

En la ladera oeste, entre la cota 100 y Campo Ezquerro.

Estado Actual/Observaciones

Aunque deterioradas, se mantiene buena parte de la estructura de algunos edificios: Casa Bernabea, talleres, tambor, depósitos... Se propone su restauración y habilitación como espacio de interpretación de las Minas de Dícido.



Vista general de las instalaciones de la cota 230 en las primeras décadas del siglo XX. El edificio de la izquierda con la figura al lado de la Casa Bernabea y por debajo del depósito de agua. En el centro se percibe claramente el tambor del plano inclinado, y en la parte inferior de la foto están los edificios para reparación y construcción de vagonetes y taller de carpintería.



Edificios en ruinas de antiguos depósitos en la cota 230.



Vista aérea de los antiguos edificios y depósitos

Descripción

Explotación a cielo abierto situada al sur del pico aro, con una superficie aproximada de unos 600 m. De largo por 120 m. De ancho, y un desnivel de 200 m., Y que conforma de una cavidad de 5.000.000 m³ aproximadamente. Forman parte de la concesión minera "Anita".

Localización

En el Monte de las Minas de Dícido. Se accede desde Mioño. Por la pista que atraviesa la cota 100, y 230, a 2 kms. del centro de Mioño.

Estado Actual

Su orografía presenta zonas que parecen asentadas, y otras relativamente activas con derrubios probablemente recientes. Se propone su estudio geotécnico y su uso didáctico y como mirador dentro del itinerario de rutas verdes y arqueología industrial minera.



Zona Norte de la corta del Pocillo, desde Campo Ezquerra.



Vista panorámica del Pocillo de Oeste a Este



Zona sur de la corta del Pocillo en la que puede observarse la recuperación de sus laderas. A la derecha de la foto aparece el transformador de la corriente eléctrica.

Descripción

Escombreras formados por acumulación de residuos de mineral de hierro a lo largo de las diferentes épocas de su extracción.

Localización

Se extienden por toda la ladera oeste del Monte de Dícido, desde la cota 100 hasta la cota 400.

Estado Actual /Observaciones

Se propone su estudio sobre su estabilidad y geotecnia para su mantenimiento, y posterior uso didáctico.



Varias de las escombreras que abundan por el Monte Dícido; las de la foto se encuentran bajo la cota 185.



Vista aérea de las escombreras del Monte Dícido



Sobre los muros de contención de un plano inclinado en la ladera oeste del monte de Dícido, se observan dos acumulaciones de residuos de mineral. Como puede verse, algunas escombreras se consolidan por la propia revegetación anatural de las mismas.

Descripción

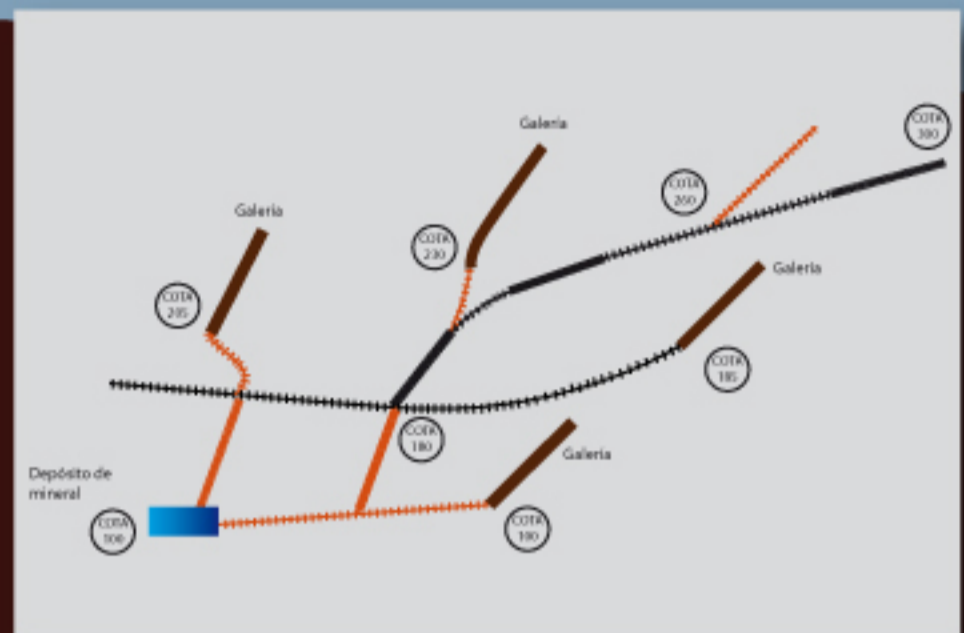
Machones de ferrocarril aéreo, infraestructuras de cadena flotante, ángulos, y planos inclinados. Se aprecian en los trazados el atrincheramiento, los muros de contención, y cabezas de planos, casi siempre construídos en mampostería caliza.

Localización

Se extienden por toda la falda oeste y sur del Monte de Dícido.

Estado actual / Observaciones

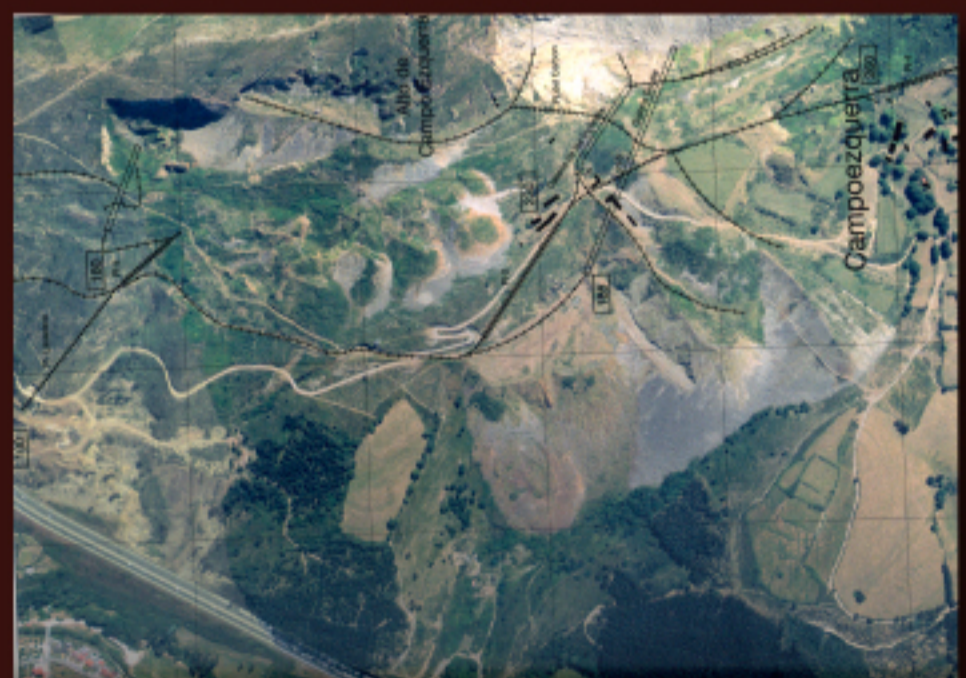
Se propone reconstruir el itinerario de buena parte de los trazados del ferrocarril de cadena flotante; además de la señalización del recorrido y la posible reconstrucción de dicho ferrocarril para uso didáctico y recorrido de las minas de Dícido.



Esquema de las instalaciones de transporte con la ubicación de los planos inclinados de las minas de Dícido, una vez instalado el lavadero de mineral en la Cota 100.

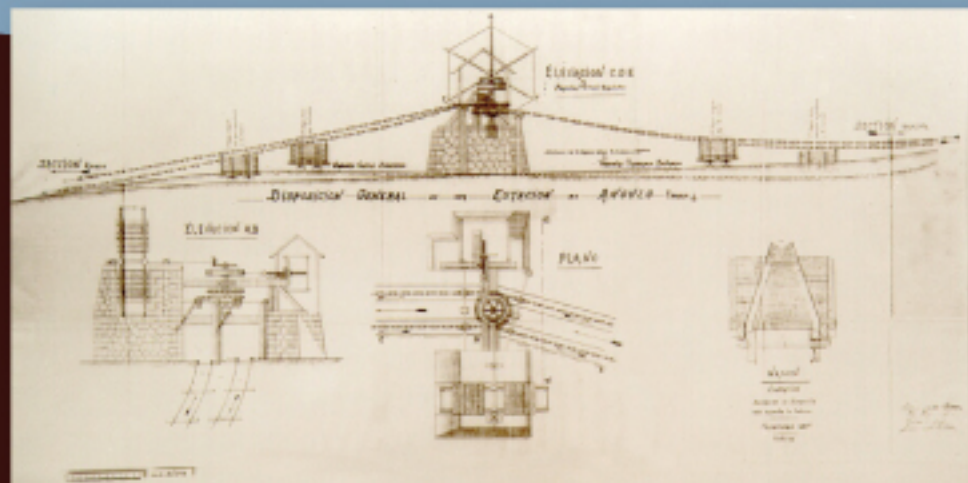


cabeza del plano inclinado en 2003



Ortofoto en la que aparece señalada la red de transporte en la ladera Oeste del monte de Dícido.

“Cuando se proyectó la cadena flotante de Dícido ya se contaba con la experiencia probada en este tipo de transporte. En la década de los setenta del siglo XIX ya se usaban en la cuenca hullera del Lancashire y en otras en Inglaterra, Alemania, Bélgica, Francia y Argelia. En el año 1879 se construyó en Constantina una de 7km. de longitud para llevar a la playa los minerales de hierro de las minas de Ainedma, con resultado muy satisfactorio. También en el distrito minero de Bilbao se contruyó otra de 1km. de longitud para la Sociedad Franco- Belga de las minas de Somorrostro. En el año 1883, lo experimentado del sistema convivía aun con la novedad de un modo de transporte minero no demasiado extendido como lo demuestra el interés con que se acogían las noticias con ellas relacionadas en las publicaciones técnicas de la época. El ferrocarril de cadena flotante de Dícido tenía 3150 km.de longitud entre las estaciones de carga y descarga (...). (“La Minería en Castro Urdiales” María Luisa Ruiz Bedia, págs. 41-42. Ayuntamiento de Castro Urdiales, 2010).



Plano de planta y alzado de una estación en ángulo en el que se recoge el sistema de enganche y desenganche de los vagones.



Cabeza de plano inclinado en la parte superior de la ladera oeste del pico Haro (monte de Dícido).



Ruinas de la estructura que soportaba el ascensor en el primer sistema de transporte (línea de baldes) de las minas de Dícido, posteriormente reutilizado, y que permitía el paso del mineral por debajo de la N-634 para su posterior conducción a la zona de embarque en la costa de Dícido.

Descripción

Son las extracciones que se corresponden con la sección B de la concesión minera "Anita", "Guillermo" y "Vulcano", en la zona oeste del Monte de Dícido.

Localización

Desde la cota 185 hay un cruce de caminos, el que se orienta hacia al norte nos lleva a varias extracciones de diferente desarrollo.

Estado Actual / Observaciones

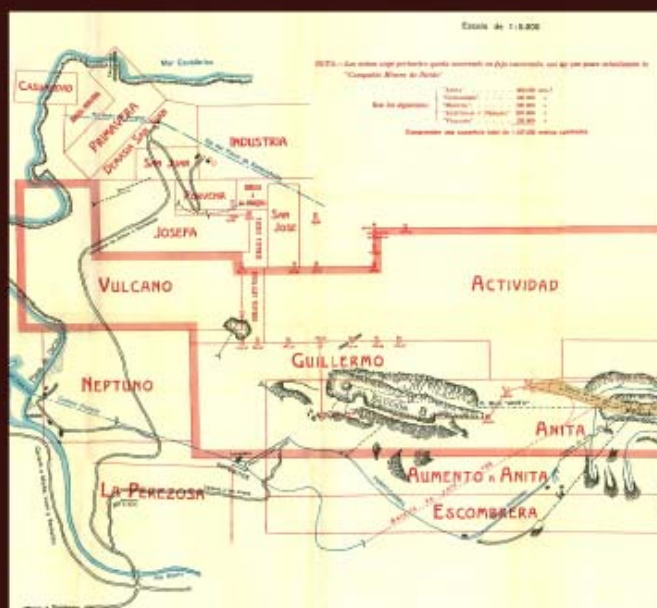
Se propone su señalización y desbroce para mejorar el acceso, y plantear el uso didáctico del yacimiento.



Vista Aérea de las extracciones de mineral en las concesiones de la ladera oeste del Pico de Haro.



Restos de explotación a cielo abierto de la concesión minera "Vulcano".



Plano parcial de las concesiones mineras en la ladera oeste del monte Dícido.

Descripción

Pueblo minero habitado por empleados de las Minas de Dícido desde finales del XIX hasta finales de los años sesenta. Actualmente existen una veintena de casas en ruina.

Localización

Es accesible desde Lusa (a 2 kms.) y desde Mioño (a 2,5 kms.); se encuentra muy cerca del Pocillo.

Estado Actual / Observaciones

Se propone la señalización y mantenimiento de las ruinas, así como el estudio para la posible rehabilitación y uso de las mismas como albergue con fines educativos.



Vista parcial del poblado de Campo Ezquerra en junio de 2007.



Vista parcial del Campo de Ezquerra



Vista aérea del poblado de Campo Ezquerra.

Descripción

Traza ferroviaria que partía de las inmediaciones del Pocillo, atravesando el este de Campo Ezquerra, hasta las Minas de Setares.

Localización

Se accede desde el Pocillo, o desde Campo Ezquerra. La antigua traza conecta por pistas forestales hasta Setares y Los Corrales, por la cuesta de Los Pendingsones.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su señalización y mantenimiento como ruta de interconexión en el conjunto de la red de Rutas Verdes. Con la señalización adecuada pueden conectarse Campo Ezquerra con Setares.



Senda que conecta Campo Ezquerra con Setares a unos 500 metros del poblado minero de Campo Ezquerra.



La senda atraviesa algunos yacimientos mineros como la cabeza de plano inclinado que se ve en la foto tras el espino y que formaba parte de las infraestructuras de transporte que trasladaban el mineral desde las extracciones mineras entre El Pocillo y Setares hasta su embarque en la costa de Dícido.



Restos de plano inclinado y residuos de mineral que se ubican entre la mina Ceferina y el poblado minero de Setares, cerca de la vía minera.

Descripción

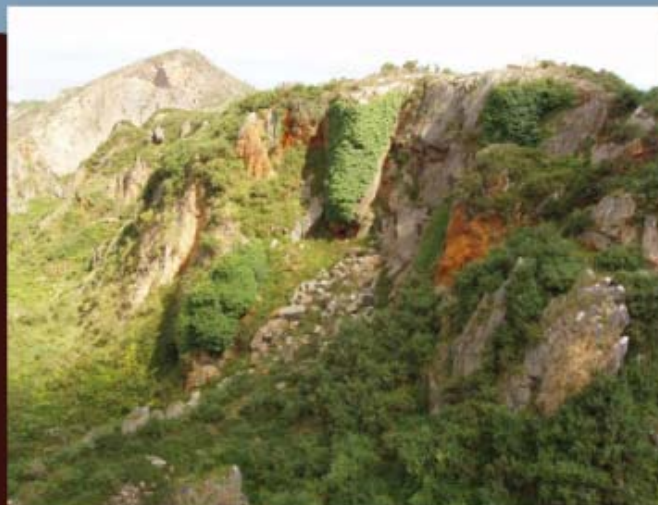
Explotaciones de mineral a cielo abierto entre el Pocillo y Setares.

Localización

Se encuentran al sur del Pico Aro. Se accede andando desde Campo Ezquerra, Lusa, Santullán, o Los Corrales.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su señalización como parte del itinerario didáctico de las Minas de Dícido. Además deben protegerse algunas zonas con quitamiedos y señalización de seguridad.



La antigua explotación de hierro recubierta por nueva vegetación.



Vistas de las ruinas de una de las explotaciones que se encuentran cerca de la Mina Ceferina



Vistas desde el complejo minero

Descripción

Explotación de mineral de hierro a cielo abierto de unas 46 Has. con varias bocaminas en su desarrollo. Se explotó desde finales del s. XIX hasta los años setenta del siglo pasado.

Localización

Se encuentran cerca de las ruinas del pueblo de Setares, y se puede acceder desde una pista (la cuesta de los Pendingones) (2 kms.) o desde Los Corrales (2,5 kms.)

Estado Actual / Observaciones

Se propone su señalización y acondicionamiento como espacio didáctico, formando parte del itinerario de vías verdes y mineras. Es necesario el estudio geológico del entorno de la explotación. Estudiar la posible apertura de galerías.



La mina Ceferina en 1910.

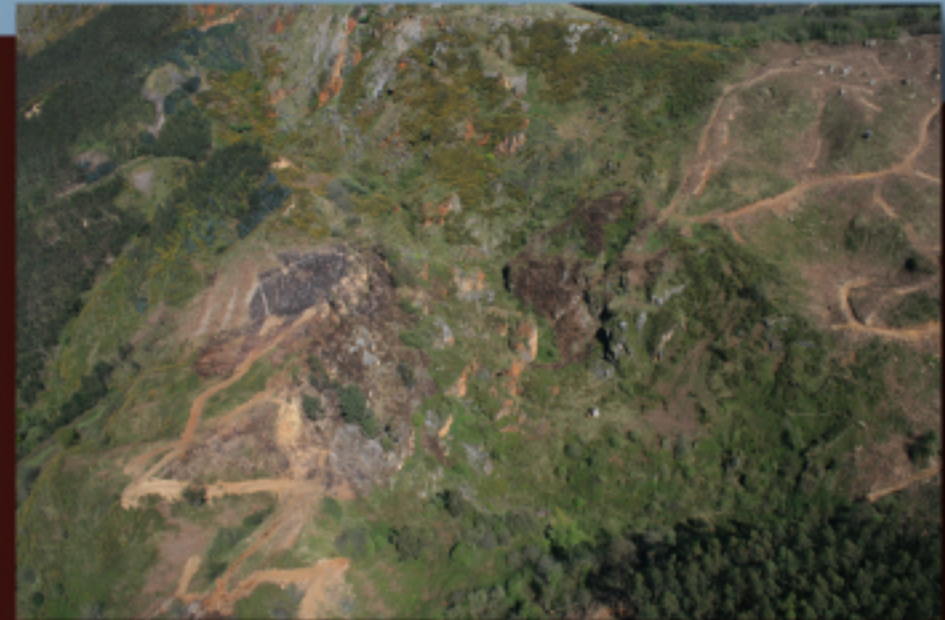


Vista de la Mina Ceferina



Bocamina Ceferina

“La gran corta a cielo abierto que fue la mina “Ceferina” es ahora un espacio ojival de contornos irregulares que se desarrolla sobre una superficie de unas 46 hectáreas, dispuesto en dirección Noroeste- Sureste, coincidiendo con la coronación de la sierra que se prolonga desde el pico Haro. En la parte más profunda de la depresión es donde se localizan las galerías abiertas para la extracción de mineral, que hoy están taponadas por desprendimientos, y también hay otras más dispersas y alejadas en iguales condiciones. Todo el ámbito de la explotación ha sido revegetado, en ocasiones espontáneamente, pero sobre todo porque se han realizado plantaciones de especies arbóreas de crecimiento rápido para aprovechamiento industrial. Los accesos- pistas forestales- practicados con objeto de permitir la entrada de personas y maquinaria para atender estas plantaciones han modificado la configuración del antiguo espacio minero, a la vez que han posibilitado el acceso al interior de la corta, aunque este es peligroso por la existencia de abundantes grietas, taludes inestables y pasos muy estrechos (...)”. (La Minería en Castro Urdiales. María Luisa Ruiz Bedia, pág: 94. Ayuntamiento de Castro Urdiales 2010).



Vista aérea de la corta de la Mina Ceferina. En la foto puede observarse un edificio que albergaba el transformador de corriente de la mina. La corta se ha recuperado con la vegetación autóctona del lugar formándose un abedul que subsiste a pesar de las explotaciones intensivas de eucalipto y de los incendios de residuos y malezas.



En el centro de la imagen cabeza de plano inclinado construido en sillarejo que se encuentra en el interior de la corta de La Ceferina.



Detalle de la explotación minera de La Ceferina, a principios del siglo XX, en la que se puede observar a los mineros realizando las tareas de arranque y transporte del mineral.

Descripción

Ruinas del poblado minero, residencia de los trabajadores de la compañía minera de Setares. Fue habitado hasta mediados de los años 60 momento en el que sus moradores se trasladan a Ontón, Baltezana y Castro. Llegó a tener unos 1000 habitantes, y entre sus edificaciones se puede vislumbrar iglesia, frontón, escuelas, etc.

Localización

Se encuentra a 2,5 kms. de Otañes, y se accede por una pista en buen estado. Desde Baltezana, a 3 kms, por la carretera a Otañes, y desviándose por una pista a la derecha.

Estado Actual / Observaciones

De interés didáctico para entender el entorno minero. Se propone su señalización y restauración que evite la desaparición de las ruinas; estudio de las posibilidades de rehabilitación como albergue.



Vista panorámica del poblado de Setares



Imagen aérea del poblado de Setares



Vista parcial del pueblo minero de Setares

Descripción

Edificios de servicio a la Compañía Minera de Setares, construidos en mampostería revestida y hormigón.

Localización

Se encuentran a unos 400 m. del núcleo de Setares, en dirección a la Gracera por el trazado del antiguo ferrocarril minero.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su señalización y propuesta de restauración como albergue o equipamiento para la interpretación del entorno minero.



Edificio de talleres al pie de la ruta de La Gracera.



Edificación que servía de polvorín de las Minas de Setares.



Vista aérea y localización.

Descripción

Trazado del ferrocarril minero de 2,3 kms.de longitud entre las Minas de Setares y la cabecera del plano inclinado de Saltacaballo, ubicada en la falda nordeste del Pico Haro, y que se utilizaba para transporte de mineral desde 1.885.

Localización

Desde Setares se dirige en dirección norte dejando a su derecha el Valle de Baltezana, hasta el sitio de Merino, dejando a la derecha la desviación a La Gracera, para continuar al interior, siempre en dirección norte por una zona de prados y eucaliptales, hasta vislumbrar la Punta de Saltacaballos, por encima de la Autovía A-8.

Estado Actual / Observaciones

Señalización y acondicionamiento como vía verde minera. Es necesario delimitar bien el trazado en la segunda parte del itinerario.



Trazas que aún se mantienen bien definidas sobre el terreno de lo que fue el primer ferrocarril minero de la Compañía Minera de Setares.



El trazado atraviesa zonas de pradería con zonas de cultivo intensivo de eucalipto.



Camino de eucaliptales, a 1 km. de Merino, en las proximidades de la traza del plano inclinado que transportaba el mineral al cargadero de Saltacaballos. Ver foto panorámica y croquis del yacimiento nº 54

Descripción

Traza del plano inclinado de unos 350 m. que transportaba el mineral del complejo minero de Dícido a los depósitos y embarcadero de Saltacaballos.

Localización

La cabecera se encuentra al final del trazado (descrito en el nº 51).

Estado Actual / Observaciones

Señalización y punto de observación del entorno minero y de la costa oriental de Cantabria y Vizcaya.



Desde uno de los ramales de la vía minera de Setares, en Merino, se accede al plano inclinado que se vislumbra l fondo.



Plano inclinado de Merino donde se puede observar los muros cubiertos de vegetación.



En la parte superior izquierda de la foto se representa en color naranja el plano inclinado de Merino que conectaba las explotaciones de Dícido y Setares. En la parte inferior, en línea discontinua, se representa el plano inclinado que descendía el mineral hasta el cargadero de Saltacaballos.

FERROCARRIL MINERO SETARES-SALTACABALLOS (POR LA GRACERA)

Descripción

Desde el cruce de Merino sale un ramal de 450 m. en dirección Este hasta la cabecera de un nuevo plano inclinado. Se construye en 1.891.

Localización

Atraviesa la falda sur del Monte de la Gracera.

Estado Actual / Observaciones

En la falda del monte de la Gracera, la ruta se sostiene mediante muros de contención que han sufrido desprendimientos hacia el barrio del Manzanal.

Entre el cruce de Merino y la punta de la Gracera, divide la ruta un valladar de alambre, probablemente para evitar la caída del ganado. Se propone señalización y acondicionamiento como vía verde.



Trazado del ferrocarril y la ruta del mineral desde la mina de Setares y los diferentes pasos que necesitaban para llegar a Saltacaballos donde esperaban los búques de carga.



Final de la ruta de la Gracera en una zona en la que el firme está soportado por unos enormes muros de contención; a la izquierda la cabecera del plano inclinado que transportaba el mineral a los depósitos y lavaderos del Manzanal, en Baltezana.



Vista del pico de La Gracera y la ruta del antiguo ferrocarril minero.

Descripción

Tiene 400 m. de longitud y permitía transportar el mineral extraído en Setares a los lavaderos de El Manzanal, en Baltezana.

Localización / Observaciones

Desde el final del trayecto de la Gracera hasta el ferrocarril minero a la altura del barrio de Manzanal.

Estado Actual

Señalización para uso didáctico. Estudio para su recorrido y comunicación del acceso entre la Vía de Baltezana con La Gracera.



Infraestructuras de acceso del plano inclinado en las proximidades del lavadero de mineral de la compañía de Setares.



Sobre la ladera del manzanal se observa la traza del plano inclinado.



Vista panorámica de las vías verdes de Setares, entre Baltezana y Ontón y de la traza del plano inclinado de la Gracera.

Descripción

Trazado del ferrocarril minero de adherencia que discurría desde el sistema de Setares - Baltezan hasta el Cargadero de Saltacaballos. Tiene unos 2,5 kms. de longitud.

Localización

Parte desde el final del plano inclinado de Setares y atraviesa el barrio del Manzanal (Baltezana) donde se encuentran las instalaciones mineras. Desde la iglesia de Ontón, en dirección Oeste hacia la costa (debajo de la A-8) a través de varios túneles que cruzan la ensenada de la Tejilla hasta la Punta de Saltacaballos.

Estado Actual / Observaciones

Se propone proyecto de ejecución que contemple la viabilidad del acondicionamiento de los túneles para el paso de peatones y bicicletas, además del estudio para la recuperación del vertedero de anhídrita en la Tejilla, y la restauración de los yacimientos mineros.



La vía minera a la altura del depósito de La Cercazosa, entre el barrio del Manzanal y la iglesia de Ontón.



La vía una vez se atraviesan los túneles, llegando a la ensenada de La Tejilla, cerca de los depósitos de mineral de Saltacaballos.



Vista panorámica de La Tejilla en la que se observa, la traza los túnel y los depósitos de mineral.

Descripción

Trazado de ferrocarril minero y plano inclinado por el que se transportaba el mineral desde las minas de Setares hasta el lavadero del barrio del Manzanal (Baltezana).

Localización

Desde Setares, hasta el lavadero el trazado es de unos 1.300 m. aunque 400 m. son de plano inclinado ubicado entre los trazados de ferrocarril de adherencia.

Estado Actual / Observaciones

El trazado se haya oculto por la maleza, y el muelle de la cabecera del plano muy alterado. Se propone su desbroce y replanteo para su señalización y uso como ruta alternativa, aunque la pendiente restringe su accesibilidad a peatones.



Cabecera del ferrocarril en las proximidades de Setares. Principios del siglo XX.



Plano del trazado de las vías de ferrocarril de las minas



Via de Setares llegando al barrio El Manzanal en Baltezana

59 DEPÓSITO DE MINERAL E INFRA-ESTRUCTURAS DE FERROCARRIL AÉREO EN EL MANZANAL

Descripción

Construido a finales del XIX en sillarejo de caliza con muros de de 1 m. de ancho, y de 45 x 85 m . de superficie en planta. Cerrado por los lados y en el frente, la parte posterior es la propia falda del monte que completa el depósito; además se conservan las 5 pilastras de la línea de baldes. Este depósito almacenaba el mineral proveniente de la mina "Sorpresa".

Localización

Se ubican al pie del Monte de la Gracera sobre la vía del trazado del ferrocarril minero Setares – Baltezana y muy cerca de la zona de talleres, en el Manzanal. Por encima del Depósito se conservan las pilastras que sostenían la vía aérea que descargaba el mineral procedente de las Minas de Alén.

Estado Actual / Observaciones

Se incluyen en la ficha nº 72 del catálogo del Plan General. El POL clasifica esta área como ÁIE Reordenación para su desarrollo mediante un PSIR.



Interior del depósito del Manzanal en el que se aprecia el muro construido sobre el talúd, y en el interior las tolvas que permitían la descarga de mineral. Al fondo pueden observarse los talleres de la Compañía Minera de Setares.



Vista general del depósito desde la vía minera de Setares a su paso por el barrio del Manzanal, en Baltezana.



Vista aérea del depósito de mineral en el barrio del Manzanal. A la derecha puede observarse la traza del plano inclinado. (yacimiento nº 56).

Descripción

Construcción de finales del XIX en mampostería revestida de mortero y ladrillo, con estructura de cubierta en cerchas de madera; albergaban talleres, oficinas y el centro médico de la Compañía Minera de Setares.

Localización

En el Barrio de Manzanal, a ambos lados de la vía.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentra en estado ruinoso, a pesar de estar incluido en el Catálogo de Protección del Plan General. Se propone la conservación de las estructuras existentes, además de un estudio para la reconstrucción y posible uso como albergue y centro de interpretación de las Minas de Setares.



Los talleres de mantenimiento de la Compañía Minera en 1994.



Restos de los Talleres del Manzanal en la actualidad. El edificio se ha convertido en una ruina a pesar de estar protegido por el Plan General de Ordenación.



Vista de las ruinas al pie de la vía minera de Setares

61 TUNEL Y MUROS DE CONTENCIÓN ENTRE EL MANZANAL Y ONTÓN

Descripción

Construcción de un túnel excavado en piedra de 10 m. de longitud, 3,5 m. de ancho y 4 m. de alto.

El túnel se ubica en una zona en la que la vía verde está sostenida por un muro de contención de 22 m. de longitud, y a su salida de otro de 20 m., con una altura que oscila entre 1,5 y 6 m.

Localización

Se encuentra a la altura del barrio de la Cercazosa, cerca de los Depósitos de Mineral.

Estado Actual /Observaciones

Nos encontramos en un tramo de la vía minera de Setaresb.

Se encuentra en buen estado y se propone su señalización y acondicionamiento como vía verde entre el Manzanal y Ontón, para su posterior conexión con Setares, La Gracera, Merino (por el Sur), y Saltacaballos (por el Norte).



El túnel, y en primer plano, los muros de contención de la ruta entre Baltezana y Ontón.



Vista aérea del tramo de la vía minera de Setaresb en la que se localiza el túnel y los muros de contención, cerca de los depósitos de mineral en Cercazosa. la flecha blanca señalala localización del pequeño túnel.

DEPÓSITO DE MINERAL EN LA CERCAZOSA

Descripción

Construido a finales del XIX en sillarejo de caliza con muros de 1 m. de ancho, y de 20 x 40 m. en planta, el fondo lo cierra la ladera del monte; se conservan las 7 pilastras que sostenían la cadena flotante que comunicaba este depósito con el lavadero de mineral de la Compañía de Setares.

Localización

Están en la Cercazososa, a 200 m. de los Depósitos del Manzanal.

Estado Actual / Observaciones

Se encuentran en buen estado, y se propone su restauración y señalización como hito para uso didáctico.



Vista de los depósitos sobre el muro de contención de la vía minera. En la zona superior los pilares que soportaban el plano inclinado.



Vista lateral del depósito. Al fondo puede observarse el viaducto de la A-8 a su paso por Ontón.



Vista de los depósitos al pie de la vía minera.

Descripción

Explotación minera en galería de escaso desarrollo, con entrada en arco de medio punto de sillaría caliza. La concesión data de 1.876.

Localización

Se encuentra justamente detrás de la Iglesia de la Concepción, en Ontón.

Estado Actual / Observaciones

Se conserva una galería con unos 10 m. de profundidad, a partir de los cuales se haya derribada.



Tras la Iglesia de La Concepción se encuentra la mina.



Bocamina

Descripción

Construido en sillería caliza y de unos 3 m. de ancho por 4,4 m. de alto, sobre el arcén de la N-634.

Localización

Se encuentra a unos 500 m. de los depósitos del Manzanal.

Estado Actual / Observaciones

Tan solo queda uno de los pretiles del puente que cruzaba la carretera. Se propone su rehabilitación para salvar la N-634 y continuar la ruta hacia la costa, es decir, hacia los cargaderos de la Tejilla en los acantilados de Saltacaballos.



Uno de los pretiles que aún subsisten al borde de la N-634



Ortofoto en la que se dibuja la traza de la vía de Setares desde el Manzanal hasta la ensenada de la Tejilla. En esta imagen se contiene mucha información: la disposición del lavadero de mineral, los planos inclinados para la carga y descarga en el depósito, la traza de la vía, y los túneles que ésta tenía que salvar para llegar a la zona de embarque en la costa. La flecha señala el puente para salvar la N-634 y del que se conserva un pretil.

Descripción

Tres túneles que comunican Ontón con Saltacaballos por los acantilados de la ensenada de La Tejilla; el primero salva la autovía A-8 y tiene una longitud de 370 m.; el segundo túnel tiene una longitud de 80 m.; el tercero es de 375 m.

Localización

Una vez atravesado el primero de los túneles se deja a la derecha la fábrica de Derivados del Flúor para acceder desde una zona atrincherada de 130 m. al segundo túnel, y pasado éste la ruta continúa por un talud de 165 m. al pie de un vertedero de anhidrita, zonas de atrincheramiento y talud para pasar al tercer túnel.

Estado Actual / Observaciones

Los túneles en general se encuentran en buen estado, salvo un tramo de unos 60 m. en el que se observan algunos desprendimientos.

Se requiere un estudio geotécnico riguroso que determine su acondicionamiento como vía verde.



Entrada a uno de los túneles.



Interior de uno de los túneles.



Último de los túneles llegando al depósito de la Tejilla

Descripción

Sistema de depósitos contiguos construidos en mampostería caliza, reforzados por contrafuertes y con divisiones que permitían seleccionar el mineral. Se extiende bajo la vía de Baltezana – Saltacaballos y ocupan una superficie de unos 1.500 m². Su planta es rectangular y adaptada a la orografía del terreno. Datán de 1.887.

Localización

Se encuentran en los acantilados de la ensenada de La Tejilla, al pie del antiguo trazado de ferrocarril, entre el túnel y el pilar donde se ubicaba el cargadero de Saltacaballos.

Estado Actual / Observaciones

Los depósitos se encuentran en buen estado a pesar del paso del tiempo (más de cien años), su aspecto es el de una ruina industrial tremendamente impactante por la proximidad del mar.

Se propone su uso como itinerario ambiental para lo que se precisa un asentamiento de la edificación para que pueda recorrerse en condiciones de seguridad.



Vista desde el Este de los depósitos de mineral; al fondo se observa la plataforma de Saltacaballos.



Antiguas instalaciones mineras de la Tejilla.



Vista desde el Oeste de los depósitos de mineral.

Descripción

Pilastra sobre la que se asentaba el Cargadero de Saltacaballos y las infraestructuras anejas de transporte y descarga del mineral.

El cargadero que aquí se asentaba se construyó en 1.887 y se mantuvo en pie durante 90 años.

Está construida en sillería caliza, tiene una altura de unos diez metros y una planta pentagonal de 160 m².

Localización

En la Punta de Saltacaballos.

Estado Actual / Observaciones

La pilastra se encuentra en buen estado, algunos de los elementos adyacentes, sobre todo los pilares de la vía originaria se encuentran muy deteriorados o hundidos en el fondo del mar.

Se propone su rehabilitación como mirador del Cantábrico, y la restauración de los elementos que aún se mantienen en pie.



Cargadero de Saltacaballos de la Compañía Minera de Setares Construido por la casa Auguste Lecocq en 1888.



Pilastra que soportaba el cargadero vista desde La Punta de Saltacaballos, al final de la traza del plano inclinado que accedía al antiguo cargadero.



Vista del cargadero en la actualidad desde los acantilados de La Tejilla. En primer plano las paredes de los depósitos de mineral.

Descripción

Explotación minera subterránea formada por varias galerías que se conectan entre sí y con el mar. Se puede acceder por la pilastra del cargadero, o por la parte superior si se viene desde Dícido, o en sentido contrario si se viene desde Baltezana. La mina estuvo en activo hasta los años setenta.

Localización

En la punta de Saltacaballos.

Estado Actual

La conservación interior de la mina es buena, y las expectativas de explotación para su apertura al público se atisban viables y de gran atractivo.

Se propone su estudio para la incorporación de la ruta verde costera y un plan de viabilidad para su visita.



Acceso a las bocaminas de San Juan, en las proximidades de la plataforma del cargadero.



Acceso a las bocaminas de San Juan.



Detalles de coladas formadas en las galerías.

Descripción

Enormes depósitos muy próximos entre sí situados a la mitad de la ladera del acantilado, contruídos en mampostería caliza de buena factura con elementos de hormigón armado y hierro. De planta rectangular adaptada a la pendiente del terreno, miden, el primero de ellos y más próximo a Mioño, 100 m. y ocupa una superficie aproximada de 750 m²; el segundo, mide 60 m. de largo y ocupa una superficie de casi 100 m².

Localización

Están muy cerca entre sí, prácticamente uno a continuación del otro y cerca de la Punta de Saltacaballos.

Estado Actual / Observaciones

Las estructuras construidas en piedra están muy bien conservadas, especialmente el segundo, en el que se sostienen las tolveras de carga del mineral. Se propone su restauración para el sostenimiento de la estructura y un estudio para su utilización como elemento del itinerario didáctico costero.



Uno de los dos depósitos de mineral ubicados en la punta de Saltacaballos. A la izquierda se aprecia el túnel de las tolveras para su posterior embarque para el cargadero de Saltacaballos. La fotos es de 1991; su estado actual es prácticamente simila pues su sólida construcción a resistido muy bien el paso del tiempo.



Vista interior del segundo depósito Saltacaballos.



Vista aerea de la punta de Saltacaballos en la que se aprecian los dos depósitos contruídos sobre el acantilado, bajo lo que fue el hospital minero. A la izquierda una línea de delata el plano inclinado que conducía a la plataforma del cargadero de Saltacaballos.

Descripción

Fue fundado por la Compañía Minera de Setares en 1.887 y estuvo en uso hasta 1.958, su rehabilitación como establecimiento hostelero ha alterado considerablemente el edificio, aumentando la volumetría y aspecto original.

Localización

Se encuentra a 2,5 kms. de Mioño, sobre una explanada por encima de la Punta de Saltacaballos.

Estado Actual / Observaciones

Transformado para su uso como vivienda y establecimiento de hostelería.

Se propone identificar el lugar con un panel explicativo que reproduzca el hospital minero de la Cía. Minera de Setares.



El antiguo hospital minero alberga actualmente una discoteca.



Vista aérea de la punta de Saltacaballos en la que está ubicado el edificio que albergaba al hospital minero de la Compañía de Setares. Sobre los acantilados puede observarse los dos depósitos de mineral (yacimientos nº69) así como las trazas de los que fueron las líneas de vagonetas de La Turbia (yacimiento nº 72).

La traza superior puede restaurarse como conexión de enlace de la vía de Setares con la vía de Dícido, quedando conectada de esta forma la N-634 con las vías verdes costeras.

Descripción

Itinerario minero de 2,5 kms. que permite unir el sistema de las Minas de Dícido con el de las Minas de Setares por la costa, aunque no corresponde con el trazado del ferrocarril minero.

Localización

Se accede desde La playa de Dícido por un camino que serpentea la ladera, o por la N-634, desde Valcaba.

Estado Actual

Se propone su rehabilitación como ruta costera que comunique la vías verdes mineras de la zona oriental del municipio.



Trazas de los caminos mineros en la punta de Saltacaballos.



la ruta atraviesa la ensenada de la Turbia, entre la Puntilla y la punta de Saltacaballos.



Foto aérea en la que se muestran las rutas mineras de Setares y de Dícido enlazadas en la punta de Saltacaballos. La ruta minera costera bordea la ensenada de La Tejilla y gira en La Puntilla en Dirección a la N-634 por encima de la playa de Dícido, cerca de la curva de Valcaba. La ruta enlaza a través de las Minas de San Juan (yacimiento nº 68) mediante túnel y firme habilitado para poder atravesarlo.

Descripción

Tramos de líneas de vagonetas vinculadas a las explotaciones mineras de la zona de La Turbia, formados por dos trazos paralelos, el superior de 450 m. y otro inferior de 330 m. que conectan túneles, depósitos, bocaminas y un plano inclinado que comunica ambos recorridos.

Localización

Entre los acantilados de la Playa de La Turbia y la ladera de Oeste de la Punta de Saltacaballos. La línea superior coincide con el tramo de ruta verde que comunica el sistema de Setares con las rutas de Dícido.

Estado Actual / Observaciones

Su rehabilitación sería condición para poder visitar el complejo minero de La Turbia del que se da cuenta en el yacimiento número 73. Se propone su restauración previo estudio geotécnico de taludes y túneles. El final del tramo inferior resulta espectacular por su traza horadada en los acantilados calizos. Hay zonas muy peligrosas que requieren restauración.



Camino por donde iban las vagonetas por los acantilados de la playa de La Turbia



Sobre los acantilados se observa la traza de la línea de vagonetas.



Trinchera sobre la que se asentaba la línea de vagonetas, horadada sobre la caliza del mismo acantilado.

Descripción

Explotaciones mineras, en buena medida conectadas por un sistema de transporte y por infraestructuras comunes, localizadas en torno a la ensenada de La Turbia. Todas tienen escaso recorrido debido a los derrumbes y obras de la autovía. Su origen data de finales del XIX.

Localización

Se detectan cinco bocaminas en los extremos de las líneas superior e inferior descritas en el yacimiento nº 72. Una sexta se encuentra taponada por las obras de la autovía.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su estudio geotécnico para posible habilitación de una parte de las galerías; hasta entonces debe plantearse su cierre por razones de seguridad.



Sobre el mismo pedregal de La Turbia se aprecia la bocamina, en la que actualmente hay una toma de agua para el suministro de agua de Salta caballos.



Vista del pedregal de La Turbia desde la puntilla en la que pueden observarse las bocaminas de este complejo minero.



A la izquierda bocamina de La Turbia contigua a las paredes del depósito de mineral con el túnel de carga.

DEPÓSITO DE MINERAL DE LA TURBIA

Descripción

Dos depósitos construidos a base de muros de mampostería sobre planta rectangular adaptada a la pendiente del terreno.

Localización

Se encuentran al pie de la vía verde entre Dícido y saltacaballos, a la altura de la playa de La Turbia.

Estado Actual / Observaciones

Su estado es deficiente y los muros laterales están muy deteriorados, pero la forma escalonada ayuda a su definición formal.

Se propone su señalización para uso didáctico.



Uno de los depósitos de mineral de La Turbia. Se encuentra a unos 200 metros de la Punta de Saltacaballos.



La fábrica de estos depósitos es más austera que la de los construidos por las grandes compañías mineras.



Muros de contención del segundo de los depósitos de mineral de La Turbia.

Descripción

Construcción vinculada a las líneas de Vagonetas de unos 150 m. de longitud, que desciende hasta la Playa de La Turbia.

Localización

Desde la Playa de La Turbia hasta el extremo sur de la línea superior de vagonetas.

Estado Actual / Observaciones

Hay pequeños tramos derruídos y se encuentra invadido por la vegetación.

Se propone limpieza y señalización como elemento didáctico complementario a la vía verde.



Mina depósito y plano inclinado (a la derecha) en la Turbia.



En la foto puede observarse el encañonamiento que formaba el plano inclinado por el que descendían las vagonetas a la zona de carga. al fondo la playa o pedregal de La Turbia, nombre con el que mioñeses conocían esta zona por la turbiedad de las aguas que alcanzaban tonos rojizos como consecuencia de los vertidos provenientes de los lavaderos de las minas de Dicado.

Descripción

Se construyó en 1.875, y sólo se conserva su pilastra: un tronco de cono construido en mampostería y que ocupa una superficie de 75 m².

Localización

Se haya al pie de la fábrica de Derivados del Flúor. En Ontón.

Estado Actual / Observaciones

Se propone su señalización. Actualmente parte de su estructura se haya afectada por la construcción de la depuradora de Derivados del Flúor.



Los restos de la antiguo cargadero se encuentran a la izquierda de las instalaciones de bombeo de Derivados del Flúor, S.A.



Esquema del antiguo cargadero en voladizo de Millo, en Ontón.



Vista de la plataforma del cargadero cuya estructura se haya afectada por una depuradora de Derivados del Flúor.

Descripción

Conjunto de tres depósitos mineros situados al final de la vía del ferrocarril minero entre las Minas de Covarón y el cargadero del Piquillo. Están contruídos en mampostería caliza; el depósito central tiene una excelente fábrica y esta formado por dos cuerpos separados por un muro de 1 m que forman las tolvas que van a parar al túnel sobre el que se cargaban las vagonetas antes de su traslado al cargadero. El depósito central ocupa una superficie de unos 1.500 m², y sus muros alcanzan hasta los 15 m.

Localización

El Piquillo de Ontón, es el inicio de la Vía verde del mismo nombre.

Estado Actual / Observaciones

El Depósito central se conserva muy bien, y los ubicados al Este y Oeste están más deteriorados pero conservando lo sustancial de su estructura. Sobre el depósito situado más al Oeste se encuentran una escombrera que invade parcialmente el depósito.



El depósito del Piquillo visto desde la plataforma del cargadero, es el más grande y reciente de los contruídos en el Piquillo.



Vista del cargadero desde el Oeste. Al fondo la ensenada del Rebombal sobre la que transcurre la vía verde del Piquillo.



Zona de acceso a la plataforma del cargadero desde donde apreciamos las paredes del depósito de mineral.

Descripción

Del cargadero de Cantilever se conserva su plataforma construida en piedra de sillería con un refuerzo en hormigón; sobre su base aún se distinguen algunos perfiles metálicos de sujeción de la estructura metálica. En el entorno también se conservan algunos edificios mineros en estado casi ruinoso: Transformador, respiradero minas, edificio vestuarios...

Localización

Se haya al sureste de la Playa del Berrón, en Ontón, al comienzo de la ruta del Piquillo.

Estado Actual/ Observaciones

Se propone su restauración, señalización y puesta en valor dentro del entorno del Piquillo. Posible mirador del Cantábrico. Proyecto de restauración de los yacimientos arqueológicos mineros del Piquillo.



Antiguo cargadero de El Piquillo



Pilastra que sostenía el cargadero



Restos metálicos del cantilever de El Piquillo

Descripción

Explotación minera en parte a cielo abierto y mediante galerías, entre las que destaca la gran boca excavada sobre el acantilado que forman un cubo hueco.

Localización

Se haya al Oeste, muy cerca, de los depósitos de mineral del Piquillo.

Estado Actual/Observaciones

La enorme bocamina proporciona grandes posibilidades dentro del conjunto minero del Piquillo.

Elemento de interpretación para su uso didáctico.



En primer plano se observan los muros de lo que fue el primer cargadero de Piquillo. A la derecha hay una gran oquedad que penetra en los acantilados.



Conjunto de la explotación minera visto desde la fábrica de Derivados del Fluor S.A.



Impresionante cavidad sobre los acantilados del Piquillo, de lo que fué una extracción minera a 50 m. del cargadero del Piquillo. Al fondo puede observarse la entrada a la zona de galerías.

Descripción

La vía verde del Piquillo recorre el trazado del ferrocarril minero que en la zona cántabra tiene una longitud de 1,6 kms. por el que se transportaba el hierro extraído de las Minas del Hoyo-Covarón, en Vizcaya.

Localización

Entre el Piquillo (Ontón) y el límite con Vizcaya.

Estado Actual/Observaciones

La Consejería de Ordenación del Territorio en colaboración con el Ayuntamiento de Castro Urdiales ha rehabilitado este tramo de vía verde, inaugurado en junio de 2006.

La vía está a falta de su señalización e interpretación, además de incorporar algún elemento de mobiliario urbano.



Tareas de mantenimiento efectuadas por el Taller de Empleo de Rutas Verdes I en el año 2008.



Imagen que refleja todo el trazado del ferrocarril, bordeando la ensenada del Rebombal. Al fondo a la izquierda se adivina el túnel de la galerna (yacimientos nº 81).



La vía tras la restauración.

Descripción

Es el único túnel de la ruta del Piquillo; tiene 55 m. de longitud y está excavado en roca, sin embocaduras ni revestimiento.

Localización

Se encuentra a 900 m. del Piquillo de Ontón, inicio de la ruta del mismo nombre.

Estado Actual/Observaciones

Presenta alguna humedad. Recientemente su firme ha sido asfaltado como parte de la rehabilitación de la Vía del Piquillo.



La ruta del Piquillo antes de su restauración con el túnel al fondo.



Vistas del túnel en el año 2006.



Construcción de falso túnel por el Talle de Empleo Rutas Verdes II en año 2009, para salvaguardar a los viandantes de los pequeños desprendimientos de cayuela.

Descripción

Explotación minera subterránea de época moderna explotada desde los años cincuenta hasta los ochenta. La bocamina es muy amplia lo que permitía la entrada y salida de camiones; la galería se bifurca en varos ramales.

Localización

Se accede desde la ruta verde del Piquillo una vez pasado el Túnel de la Galerna; la bocamina se encuentra a 100 m. de la antigua vía del Piquillo, y a unos 300 m. del límite provincial con Vizcaya.

Estado Actual/Observaciones

Se propone su estudio geotécnico y uso didáctico como complemento a la ruta del Piquillo.



Entrada a la bocamina que se intuye al fondo.



Vista general de la trinchera a la que se accede desde la vía del Piquillo.

84 ÉL ÁNGULO. LÍNEA DE BALDES ENTRE ALÉN Y BALTEZANA

Descripción

Línea de baldes que transportaba el mineral desde las Minas de Alén, en Vizcaya, a los Depósitos de Baltezana, para su posterior transporte en tren de adherencia y embarque en el Cargadero de Saltacaballos. La línea de baldes tuvo una longitud total de algo más de 8,7 kms.

Localización

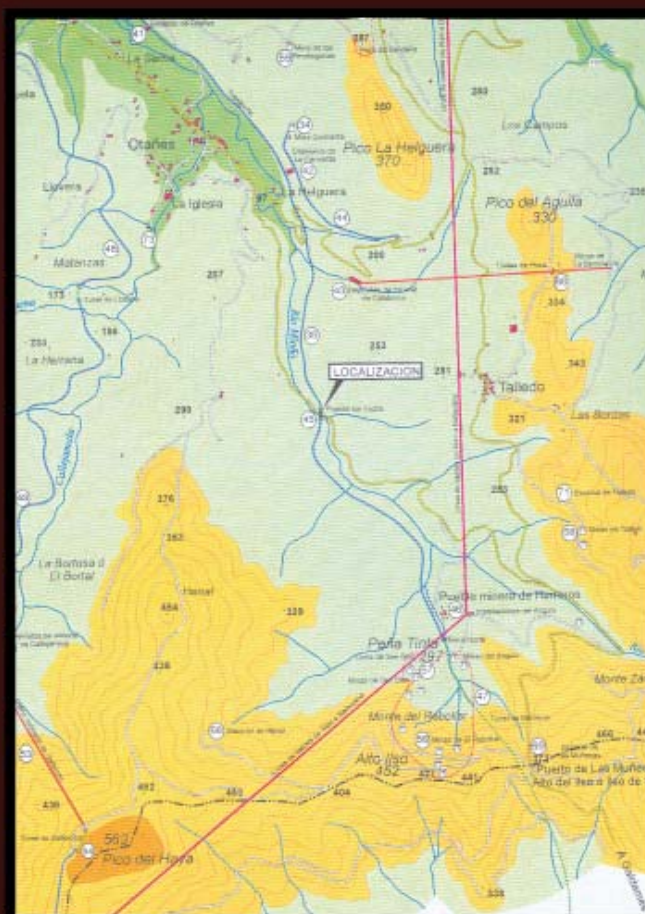
Las torres y la línea de baldes se encuentran destruidas y subsisten las ruinas de las instalaciones de El Ángulo, cerca del poblado minero de Herreros. Se accede desde una pista que se toma desde la carrera entre Otañes y Sopuerta, antes de llegar al Puerto de las Muñecas.

Estado Actual/Observaciones

Se propone el mantenimiento, limpieza y señalización de las ruinas, para incorporarlas en el itinerario didáctico de la zona de Herreros – Minas de san Blas y del Rebollar.



Ruinas de instalaciones mineras en el Ángulo.



Mapa en el que localiza el Ángulo, que recibe este nombre justamente por el cambio de dirección de la línea de valdes que proviene de las minas de Alén, en Vizcaya, para enlazar hasta los depósitos de mineral del Manzanal en Baltezana (yacimiento nº59).

Descripción

Instalaciones auxiliares y plano inclinado que formaban parte de las infraestructuras de transporte de mineral de la Mina de La Bernilla, de finales del siglo XIX. El plano inclinado mide unos 700 m.

Localización

Se puede acceder desde Talledo por el camino del Cementerio, a unos 400 m.

Estado Actual/Observaciones

Se plantea la limpieza y señalización de una de las ruinas y del plano inclinado para su uso como vía verde y didáctica.



El plano inclinado cruzando el robledal de Talledo



Ruinas de los talleres vinculados a las instalaciones del plano inclinado



El plano, oculto entre la maleza

Descripción

Depósitos y lavaderos de planta rectangular construídos en silal-rejo de caliza, con muros de un metro de grosor, dividido en dos cuerpos, y que ocupa una superficie aproximada de 1.100 m².

Localización

A 1,5 kms. de la Estación de Otañes; se puede acceder desde la misma vía por un camino de unos 150 m.

Estado Actual/Observaciones

Se encuentran en un estado razonable, cubiertos por la vegetación, aunque su estructura global se mantiene. Se propone su limpieza, señalización y mantenimiento para su uso didáctico.



Una de las bocas del depósito.



Parte interior del depósito, cubierto por la maleza.



El plano inclinado que bajaba las vagonetas desde la mina de la Bernilla (Talledo).

Descripción

Mina de explotación artesanal de escaso desarrollo, ubicada a 1,5 kms del pueblo de Talledo (Junta Vecinal de Ontón); muy próximo se halla una escombrera de mineral que decora el talud de la pista de acceso a la zona.

Localización

Se accede desde Talledo, por una pista en dirección sureste y desde la carretera de las Muñecas, a 1 km.

Estado Actual/Observaciones

Se encuentra en buen estado, aunque es un yacimiento de extrema fragilidad, susceptible de ser destruido por encontrarse dentro de un eucaliptal. La escombrera está parcialmente destruida. Se propone su cierre preventivo hasta programar adecuadamente las visitas guiadas.



Escombrera



Localización aproximada de las minas de Talledo

Descripción

Minas de escaso desarrollo mediante galerías de 50 a 100 m. Datán de diferentes épocas, incluso anteriores al siglo XVIII.

Localización

Se accede desde la carretera de las Muñecas, por una pista de 1km.

Estado Actual/Observaciones

Están bien conservadas con algún desplome puntual. Se propone su estudio arqueológico para datación y posterior propuesta de uso. No se descarta que haya minas de época romana. Debe plantearse el cambio de uso en el P. G. para evitar posibles deterioros, como consecuencia de la actividad forestal.



Entrada a la bocamina.



Entrada e interior de la mina.

Descripción

Pequeña explotación a cielo abierto de unos 3.500 m² y pequeñas galerías iniciadas a principios de siglo XX.

Localización

Por camino desde Herreros (el final de la vía verde de Traslaviña), o a través pistas forestales desde la carretera comarcal.

Estado Actual/Observaciones

La maleza oculta la explotación y algunas de las galerías se encuentran parcialmente destruidas. Se propone su señalización y uso didáctico, y se plantea el cambio de uso en el P. G. para evitar posibles deterioros como consecuencia de la actividad forestal.



Bocamina de tipología romana



Corta de San Blas en Peñatinta.



Vista general de la cota de San Blas, donde se ubicaban las minas.

Descripción

Pequeñas explotaciones mineras, probablemente pre-industriales; su longitud oscila entre 25 y 50 m., y la altura de sus galerías es de 2 a 5 m.

Localización

Se puede acceder desde la pista de las Muñecas, en el límite con Vizcaya.

Estado Actual/Observaciones

La mayoría de las minas se encuentran abandonadas; algunas de ellas han acumulado espeleoformas de gran belleza y singularidad. Se propone su cierre inmediato dada la fragilidad de las mismas, y un estudio arqueológico riguroso para una futura programación de visitas guiadas junto con otros yacimientos.



Detalle de las paredes de la mina El Rebollar.



Interior de la mina



Interior de la mina donde se aprecian las espeleoformas que se han generado con el paso del tiempo.

Descripción

Explotación de mineral de hierro de principios de siglo ubicada en Cotolino, y de la que se conserva una galería de unos 50 m. que atraviesa la Colina del mismo nombre.

Localización

Se encuentra a 1,5 kms. Del centro urbano de Castro, en pleno Parque de Brazomar.

Estado Actual/Observaciones

Hasta hace diez años se podía pasar, pero tras la construcción del Parque de Cotolino quedó enterrada, e inaccesible, salvo por el otro extremo, el norte, de la galería al que se accede desde el acantilado de la Costa si bien es inaccesible al peatón. La decisión sobre su apertura al público debetener en cuenta el impacto sobre zonas de costa de gran valor paisajístico y de nidificación de aves acuáticas.



La colina de Cotolino, donde está la mina.



Parte exterior de la mina, en los acantilados de Cotolino