



Vías Verdes y
Arqueología minera

**CASTRO
URDIALES**
¡ven, deja huella!

VÍAS VERDES Y YACIMIENTOS MINEROS: UN PAISAJE CULTURAL

El municipio de Castro-Urdiales está ligado históricamente a la minería y en su territorio subsisten diferentes vestigios desde la Edad Media, siendo los más relevantes los vestigios mineros pertenecientes a las explotaciones mineras de hierro desde finales del s. XIX hasta mediados del s. XX, la mayor parte vinculados a las minas de Dícido y de Setares, así como a los sistemas de transporte y carga de las minas del Covarón y Alén en Vizcaya. Los vestigios mineros componen un paisaje cultural que se extiende principalmente en la zona oriental del municipio, desde el casco urbano de Castro hasta Santullán, Lusa, Mioño, Otañes, Sámano, Ontón y Baltezana.

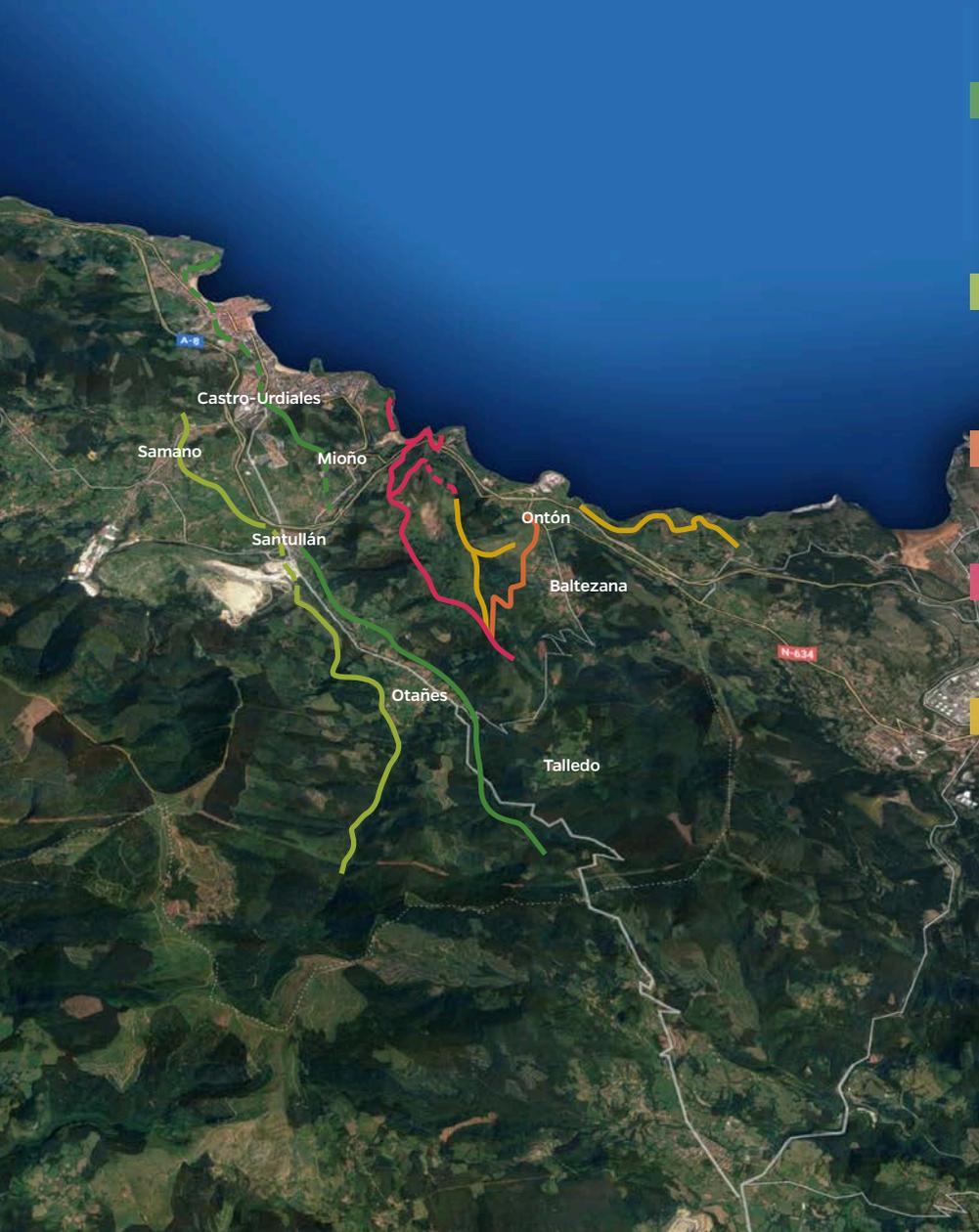
La mayor parte de estos vestigios pueden recorrerse y observarse desde las vías verdes, y algunos están muy presentes en el mismo casco urbano de Castro: el ferrocarril Castro-Traslaviña, el ferrocarril minero Castro Alén (estos dos últimos inventariados por el Ministerio de Medio Ambiente como

itinerarios de Vías Verdes), y los trazados de ferrocarril minero vinculados a los cargaderos de mineral de la costa oriental de Castro-Urdiales, entre Dícido y Baltezana y entre Ontón y el Covarón. Conforman estos yacimientos un singular paisaje en el que se muestran además de las propias rutas, pilas-tras, viaductos, depósitos, lavaderos, tolveras, talleres, bocaminas, galerías, yacimientos a cielo abierto, escoriales, cabezas de planos inclinados, etc. Este impresionante conjunto de vestigios mineros representa una parte muy significativa de la historia de Cantabria directamente unida al desarrollo industrial de Cantabria y el País Vasco, y de una notable importancia dentro de la historia de la minería en España; representa, además, un ejemplo singular de la ingeniería minera que ha dejado un paisaje en el que la reunión de la acción del hombre y la naturaleza adquieren formas únicas en aquellas zonas en las que las explotaciones mineras o las infraestructuras de transporte bordean los acantilados de esta parte de la costa Cantábrica.



Más información sobre el programa de vías verdes y arqueología industrial minera en:

<http://viasverdes.castro-urdiales.net/>



1

Vía Verde de Castro - Traslaviña

Desde el casco urbano de Castro hasta el túnel de Herreros próximo al límite con Vizcaya. Los tramos mejor acondicionados se encuentran tras la rotonda de Brazomar hasta Mioño (pasando por el barrio de Valverde) y Lusa (2,5 kms.); y entre Santullán y las proximidades del túnel de Herreros cerca del límite con Vizcaya (5,5 kms.).

2

Vía Verde de Castro - Alén

Desde el casco urbano de Castro-Urdiales hasta las minas de Alén en Vizcaya. Los tramos actualmente accesibles comienzan en el barrio del Prado (carretera de Sámano) hasta Santullán (2,5 kms.); desde la fábrica de Dolomitas hasta los Puertos de Callejamala, en Otañes (5,7 kms.).

3

Vía Verde de Setares

Entorno de las antiguas minas de Setares. Desde las ruinas del poblado minero de Setares y la punta de la Gracera, y Merino (2,5 kms.). Vestigios mineros en el barrio del Manzanal (0,6 kms.).

4

Vía Verde de Dícido

Entorno de las antiguas minas de Dícido. Desde la playa de Dícido, en Mioño, hasta las inmediaciones del Cargadero de Dícido en la cala de piedra (0,5 kms.). Desde la cota 100 hasta Campoezquerria (1 km.)

5

Vía Verde del Piquillo

Entorno minero del cargadero del Piquillo y antiguo trazado del ferrocarril minero de las minas de Covarón en Vizcaya. Desde el Piquillo hasta el límite con Vizcaya, pasando por el túnel de la Galerna. Enlace con la vía verde de Itxaslar en Vizcaya (1,6 kms).

Arqueología minera

Las vías verdes de Castro-Urdiales articulan un paisaje cultural en el que identificamos la actividad minera en el municipio desde el s. XIX hasta mediados del s. XX. Además del cargadero de mineral de Dícido (Bien de Interés Cultural) observamos un conjunto de vestigios mineros entre los que destacan túneles, planos inclinados, depósitos de mineral, bocaminas, y otras infraestructuras que conforman un patrimonio cultural de enorme importancia y que explica la historia reciente de la ciudad de Castro-Urdiales.



Vía Verde de Castro - Traslaviña

Viaducto de Los Vados de la vía verde Castro - Traslaviña, desde la CA-250. Tiene 95 m. de longitud y ancho de 3,8 m. Por debajo transcurre el arroyo Rucalzada. Está construido en sillería caliza formando tres vanos en arco de medio punto sobrepasado. Los pilares son troncopiramidales de planta cuadrada, estando remarcados a modo de impostas. Ha sido realizado con sillería de caliza unida con cemento. Se encuentra a 2,5 kms. de la estación de Otañes, y a 1,4 kms. del final de la vía verde en el túnel de Herreros.



RUTA 1

Vía Verde de Castro - Traslaviña

Localización. Entre Brazomar y el túnel de Herreros. El tramo más accesible y acondicionado es el de Santullán - Herreros (5,5 kms.). **Medio natural.** Bosquecillo de Valverde, monte Cueto, río Cabrera, monte La Helguera, arroyo Rucalzada. **Patrimonio.** Apeaderos de Brazomar y Los Corrales, túneles de Valverde y Herreros, estaciones de Mioño y Otañes, depósito de mineral de la Carmelita... casa torre de Otañes (BIC) en Los Corrales; pueblo de Otañes con edificios de interés por su arquitectura medieval y rural. Viaductos de San Juan en Santullán, y viaducto de Los Vados sobre el arroyo Rucalzada.

Itinerario.

Desde la Rotonda de Bazomar se accede por un camino con escaleras hasta la zona del antiguo apeadero (también se puede acceder en bici o andando por la cuesta que queda a la izquierda de la gasolinera de Brazomar); se continúa por una trinchera, y a continuación un tramo asfaltado y otro con vegetación hasta la boca norte del túnel de Mioño, dejando a la



Estación de Otañes, actualmente rehabilitada como albergue turístico. Es el área de descanso de la vía verde de Castro - Traslaviña.

derecha el bosquecillo de Valverde. Pasamos el túnel de Valverde (400 m.) y continuamos ya en Mioño por un vial asfaltado pasando una zona de chalés hasta la Estación, dejando a la derecha el campo de fútbol, para continuar por una recta asfaltada y con acera hasta Lusa. En Lusa se interrumpe el trazado; para recuperarlo giramos a la derecha por la acera de la carretera comarcal hasta las primeras casas de Santullán, desde donde giramos a la izquierda para conectar con el trazado original de la vía verde a la altura del cementerio de Santullán.

A partir de Santullán, la vía de Traslaviña nos ofrece un trazado continuado de 5,5 kms. que identificamos por la señalización del programa de Vías Verdes. Enseguida nos encontramos con el puente de San Juan sobre el río Cabrera.

Observaciones.

El paseante y el ciclista deberán recordar que la vía verde tiene diferentes firmes, algunos irregulares, y en varios tramos existe tráfico motorizado coincidiendo con zonas residenciales. El tramo más accesible y continuo es el tramo Santullán - Túnel de Herreros, señalizado y accesible; no obstante a partir del túnel de Los Vados es posible coincidir con tráfico forestal.



Boca norte del túnel de Valverde. El túnel mide 380 m. y comunica el barrio Brazomar con el pueblo de Mioño, una vez atravesada la falda de monte Cueto dejando atrás el bosquillo de Valverde. Sus embocaduras son de sillería y mampostería caliza, la bóveda originaria era de ladrillo, actualmente revestida de gunitado de mortero tras su rehabilitación en el año 2011.



Túneles en la calle Leonardo Rucabado recientemente rehabilitados. A la izquierda el túnel de la vía verde del antiguo ferrocarril de Castro - Alén, y a la derecha el túnel de la vía verde del antiguo ferrocarril de Castro - Traslaviña.



Vía verde de Castro - Traslaviña por la pradera entre Los Corrales y la estación de Otañes.

Infraestructuras Ferroviarias y mineras de la Vía Verde de Castro - Traslaviña



Otros vestigios de la vía verde de Traslaviña: atrincheramiento de la antigua vía, y muros de contención en Urdiales; túnel de la calle de Leonardo Rucabado, recientemente rehabilitado; pretil del viaducto de Brazomar; estación de Miño; casa de la capataza (los Corrales); apeadero de Los Corrales; puente sobre la vía verde CA-523; túnel de Herreros, cerrado en la actualidad (punto de conexión con las infraestructuras ferroviarias de Vizcaya (vías verdes de los Montes de Hierro)).



Puente del antiguo cargadero exterior de Urdiales, del ferrocarril de Castro - Traslaviña, en la punta Pepina de la ensenada de Urdiales. Forma un arco de unos 30 m. de luz. Construido en 1898, estuvo en uso hasta 1966.

El cargadero exterior de Urdiales, final de la vía de ferrocarril de Traslaviña a Castro, a comienzos del s. XX.



Túnel del Vizconde, de 170 m., excavado en roca caliza con embocaduras de mampostería y parcialmente abovedado con ladrillo macizo. Comunica las calles Leonardo Rucabado con la avenida Menéndez Pelayo y la playa de Ostende.



Puente de san Juan sobre el río Cabrera cerca de Santullán. 47 m. de longitud, y 17 m. de altura, construido en sillería caliza, con tipología de arco de medio punto.



La vía verde entre la estación de Otañes y el viaducto de Los Vados en una zona en la que se observa el muro del depósito de mineral de la Carmelita.



Vía Verde de Castro - Alén

RUTA 2

Vía verde de Castro - Alén

Localización. Entre Castro y Callejamala (Otañes), la antigua vía tenía una longitud de 11 kms., si bien los tramos más aprovechables comienzan a partir del Prado (Sámano) hasta Santullán (2 kms.) y pasando Santullán, por la ladera del Pico de La Cruz hasta los Puertos de Callejamala, en Otañes (5,7 kms.). **Medio natural.** Valle de Sámano, peña de Santullán, pico de la Cruz, valle de Callejamala (Otañes), río de Callejamala. **Patrimonio.** El Camino de Santiago (el tramo mejor conservado se encuentra entre Santullán y el Moral, atravesando la Llosa de Sámano); muros de contención sobre la ladera del pico de la Cruz; vista a casa torre de Otañes en Los Corrales (BIC); Otañes (arquitectura rural, iglesia de Llovera, casonas y palacetes); depósitos de mineral de Callejamala.

Las Vías Verdes de Castro-Alén (a la izquierda), y de Castro-Traslaviña (a la derecha) a su paso por el valle de Otañes.



Itinerario.

Primer tramo. Accedemos a la vía de Alén por el Prado, frente a la cervecía, para continuar hasta Santullán, pasando por Ornás. Esta es una vía que nos conduce a un mosaico de caminos muy interesantes para recorrer la Llosa de Sámano. Una vez dejamos Ornás, a unos 500 m. la vía se interrumpe con la autovía. Giramos a la derecha y hacia abajo, y poco después a la izquierda por un camino que nos deja a la entrada de Santullán por la CA-252. Para recuperar la vía Alén, cruzamos Santullán buscando siempre la CA-250. Nos dirigimos a la salida del pueblo en dirección Otañes. **Segundo tramo.** Pasada la cantera encontramos una carretera a la derecha que nos conduce hasta la fábrica de Dolomitas del Norte. A la altura del depósito de aguas giramos a la izquierda buscando el antiguo trazado del ferrocarril Castro - Alén entre una plantación de eucaliptos. Más adelante observamos la vía entre muros de contención y la trinchera excavada en roca, al pie del Pico de la Cruz, desde donde divisamos el barrio de Los Corrales y la casa torre de Otañes (BIC), pasamos por el cruce de Pedrueza (desde ahí se puede enlazar con la vía verde de Castro - Traslaviña atravesando el barrio de Los Corrales) y continuamos en dirección sur hasta Llovera. Pasamos por debajo de un puente (acceso a Otañes), a unos 500 m. pasamos por el túnel de Llovera y a menos de 2 kms. llegamos al final de nuestro itinerario: los Puertos de Callejamala (dos enormes depósitos de mineral). Los ciclistas de montaña y los montañeros utilizan esta vía para continuar por la pista forestal hasta Ventoso, Alén, las Muñecas o el Pico Mello en Muskiz.



La vía verde Alén a su paso por la falda del Pico de la Cruz, entre Santullán y Otañes. El firme de la vía verde en este tramo se soporta por unos enormes muros de contención construidos en piedra caliza.



Túnel de Llovera de la vía verde de Alén, entre el barrio de Llovera de Otañes y los Puertos de Callejamala.

Observaciones.

Este trazado es aún un proyecto de vía verde, pero perfectamente practicable. Hay que tener cuidado, no obstante, con el tráfico motorizado, especialmente con el tráfico y las maniobras de carga y descarga de madera entre Llovera y Callejamala.

Infraestructuras ferroviarias y mineras de la Vía Verde de Castro - Alén



Pilastras de Dombergón en el valle de Sámamo. 10 pilas de sección trapezoidal construidas en silería y sillarejo caliza de planta cuadrada de 7 m. de lado y estructura trapezoidal, alcanzan 11,25 m. de altura. Sobre ellos se sostenían las vías del ferrocarril minero de Castro Alén que vadeaba en este punto la carretera de Hoz y el río de Sámamo. Fueron construidas hacia 1890.



Los Puertos de Callejamala, final de la vía verde de Alén. El primero de los depósitos ocupa una superficie de unos 2.000 m², dividido en dos compartimentos, construido en sillarejo de piedra caliza con tres aperturas en arco de medio punto en los muros anterior y posterior, y cuatro en el muro lateral, desde el que salían los vagones cargados de mineral. El segundo de los depósitos ocupa una superficie de unos 2.500 m² y un solo compartimento, construido en sillarejo de caliza. Almacenaban el mineral que provenía mediante ferrocarril aéreo desde las Minas de Alén.

Vía
Verde de
Setares





RUTA 3

Vía Verde de Setares

Localización. En las juntas vecinales de Ontón y Mioño. Los tramos practicables se encuentran entre Setares y La Gracera 1,5 kms. y en el barrio del Manzanal de Baltezana (Ontón) 0,5 kms. Medio natural. La corta de las antiguas minas de Setares, Fresneda en la vía de Setares - La Gracera, valle de Baltezana, monte de La Gracera. **Patrimonio.** Los dos tramos practicables pertenecen al complejo minero de Setares. Además de las minas de Setares y las ruinas del poblado minero, podremos observar en este entorno los antiguos depósitos de mineral, el plano inclinado y otras instalaciones mineras localizadas en el Manzanal (Baltezana, Ontón).

Itinerario.

Primer tramo. Para llegar a las ruinas del pueblo minero de Setares podemos coger una pista que hay a medio camino de la carretera entre Otañes y Baltezana (CA-523). También podemos acceder por la cuesta de los Pendingsones desde la vía verde de Traslaviña, en Los Corrales, o bien desde la estación de Otañes. Una vez en las ruinas del poblado minero de Setares nos dirigimos en dirección norte, por la antigua vía del tren minero hasta un cruce de pistas y un valladar tras el cual la vía gira a la derecha en dirección este



Sobre la vía verde de Setares, en Baltezana el depósito de mineral del Manzanal que almacenaba el mineral proveniente de las minas de Alén, en Vizcaya. Construido a finales del XIX en sillarejo de caliza con muros de 1 m. de ancho, y de 45 x 85 m. cerrado por los lados y en el frente, mientras que la parte posterior es la propia falda del monte la que completa el depósito; también se conservan las 5 pilastras de la línea de baldes. El ferrocarril minero comunicaba con el cargadero de Saltacaballos atravesando el pueblo de Ontón, y 3 túneles (hoy cerrados) que comunicaban con los depósitos de mineral de la Tejilla para su posterior embarque en el cargadero de Saltacaballos. Accesos: Partiendo de la carretera de Ontón a Baltezana se toma el primer camino a la derecha que accede a los antiguos talleres y lavaderos. Sobre ellos se localiza el depósito.



Ruinas del pueblo minero de Setares. De traza rectilínea, se conservan aún unas veinte casas del pueblo minero, en las que se distinguen las ruinas de la iglesia y un frontón. Fue la morada de los trabajadores de la mina Ceferina, del complejo minero de Setares.

hasta la punta de La Gracera, por un tramo por el que se divisa el Valle de Baltezana y el Abra de Bilbao. La vía está sostenida por un muro de contención y llega hasta la cabecera de un plano inclinado construido en fábrica de Sillarejo. Vuelta hacia atrás, hasta el valladar. Desde aquí ahora en dirección norte se puede comunicar por el trazado del tren minero (sin señalizar) con la N-634, y con la cota 100 de las minas de Dícido bordeando el Pico Haro, pero finalizada la pista no hay señalización y el camino hasta la torre que enlaza con la pista de las minas de Dícido es difuso y con maleza. **Segundo tramo.** Es muy corto en el recorrido pero de un alto contenido patrimonial. Comienza en el Barrio del Manzanal, la primera barriada del valle de Baltezana si se accede desde la N-634 en Ontón, por la CA-523. Inmediatamente divisaremos a la derecha las instalaciones mineras, dejando el coche en una plazoleta se puede acceder por unas escaleras o por un camino con bastante pendiente. El itinerario nos lo marca la propia plataforma de la vía del

ferrocarril minero. Desde este lugar se observan los enormes muros de los depósitos de mineral, las ruinas de oficinas, talleres y otras instalaciones. Estamos al pie del monte de La Gracera y se pueden observar la traza del plano inclinado. Siguiendo la ruta hacia el norte atravesamos un túnel y nos encontramos con otros depósitos que se surtían del mineral de hierro transportado en una línea de baldes desde Hoyo-Covarón, en Vizcaya.

Observaciones.

La visita a las antiguas minas de Setares debe realizarse con especial precaución sin introducirse en las bocaminas. Estas rutas, en cualquier caso, no están habilitadas ni señalizadas por el momento como vías verdes, por lo que debe transitarse siempre con especial cuidado.

Vestigios mineros de la Vía Verde de Setares en Baltezana



Traza del plano inclinado de La Gracera. Tiene 400 m. de longitud y permitía transportar el mineral extraído en Setares a los lavaderos de El Manzanal, en Baltezana para su transporte al embarcadero de Saltacaballos. Las trazas de los ferrocarriles mineros forman un complejo sistema de líneas que se van modificando a lo largo de la evolución de la explotación minera en función de las necesidades de extracción y transporte del mineral. En la foto observamos al pie de la vía de Setares los dos depósitos de mineral: el de El Manzanal, y el de Cercazosa.



Final de la ruta entre las ruinas de Setares y 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. La vía verde entre Setares y la punta de la Gracera, no acondicionada como vía verde, puede hacerse por una pista forestal sobre la falda del monte desde la que se divisa el valle de Baltezana, hasta llegar al cruce con el sitio de Merino para girar a la derecha hasta la punta del monte de la Gracera desde donde bajaba el plano inclinado hasta los depósitos de Baltezana. Volveremos sobre nuestros pasos sin intentar bajar por el plano inclinado pues tiene demasiada pendiente y es inestable.



Depósito de mineral de la Cercazosa. Construido a finales del XIX en sillarejo caliza con muros de 1 m. de ancho, y de 20 x 40, cerrando el fondo también con la ladera del monte; se conservan las 7 pilastras que sostenían la línea de baldes. Se encuentra a 200 m. del depósito de mineral de El Manzanal.

Vía Verde de Dícido

RUTA 4

Vía Verde de Dícido

Localización. Mioño, entorno de las minas de Dícido. Se localizan entre el Píco Haro y Campoezquerra, y entre la playa de Dícido y el cargadero de mineral de Dícido. Longitud. 4 kms. aproximadamente, divididos en varios tramos. **Medio Natural.** Costa cantábrica, paisaje minero de Dícido. Patrimonio. Instalaciones mineras de Dícido: Cargadero e instalaciones anejas (BIC), depósito de mineral, planos inclinados, bocaminas, pueblo minero de Campoezquerra, corta del Pocillo. **Patrimonio.** Instalaciones mineras de Dícido: Cargadero e instalaciones anejas (BIC), depósitos de mineral, planos inclinados, bocaminas, poblado minero de Campoezquerra y corta del Pocillo.

Vista aérea del paseo desde playa de Dícido hasta las inmediaciones del cargadero de mineral de Dícido (Bien de Interés Cultural)

Itinerario.

Para visitar el entorno minero de Dícido recomendamos dos itinerarios. **Primer itinerario.** Se inicia en la playa de Dícido, desde el espigón hasta el cargadero de Dícido, un paseo de unos 300 m. que transcurre por la ruta minera que transportaba el mineral de hierro extraído de las minas de Dícido hasta el cargadero para su embarque. Actualmente el paso al cargadero está interrumpido por desprendimientos en túneles y acantilado; no obstante el paseante puede contemplar los carteles que explican los sistemas de carga de mineral en las minas de Dícido, y contemplar el cargadero desde la playa de piedra. **Segundo itinerario.** Parte de la N-634, y puede tomarse a unos 500 m. del centro de Mioño, por la N-634 en dirección Bilbao, pasando la curva de Valcaba, a la derecha encontramos una pista asfaltada en su primer tramo que pasa por debajo de la autovía y nos conduce a la cota 100, en la que se puede apreciar unas obras de relleno, y algunas instalaciones mineras. También puede accederse a la cota 100 desde el cementerio de Mioño en el barrio de San Román de Mioño por un camino que también pasa por debajo de la autovía. Distinguiremos la cota 100 por una estructura de hormigón (restos de antiguos lavaderos de mineral). Desde ahí el recorrido continúa en dirección ascendente hacia el sur, vislumbrando zonas de explanada sobre los vertederos de los residuos de mineral, y la traza de los planos inclinados. Llegamos a la cota 250 en el que se mantienen en pie algunas instalaciones mineras (talleres), un poco más arriba hay una cabecera



Camino en dirección norte de la ladera del Pico Aro que permite observar el entorno de las antiguas extracciones mineras y unas magníficas vistas de Mioño y Castro.

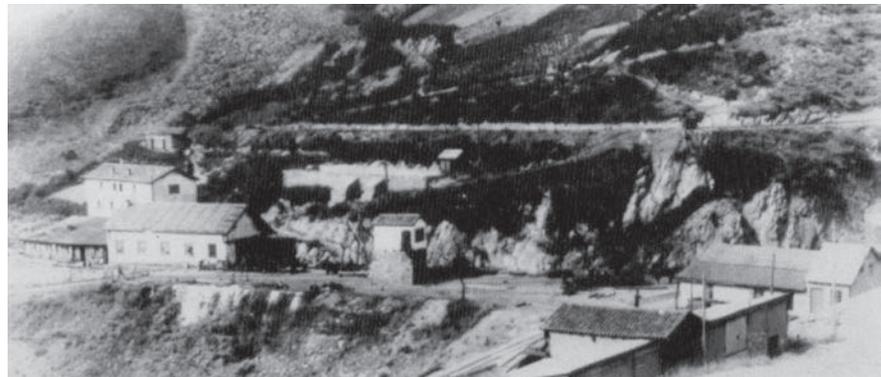


de plano inclinado y un transformador. Desde ahí se divisa la corta del Pocillo, y continuando en dirección sur llegamos a las ruinas de lo que fue el poblado de Campoezquerria. Desde aquí podría continuarse hasta Setares pero el camino es complicado y hay hundimientos sin señalizar que aconsejan no tomarlo. Si no queremos volver por la misma ruta, se puede tomar una pista con bastante pendiente que nos lleva hasta Lusa y enlazar con la Vía de Traslaviña. También podemos coger la pista en dirección norte hasta el repetidor y disfrutar de unas magníficas vistas de la bahía de Castro y del Abra de Bilbao.

Observaciones.

Debe tenerse precaución cuando se visita en entorno de las minas de Dícido, sin salirse del camino para evitar caídas a las oquedades de las extracciones mineras. Estas rutas, en cualquier caso, no están habilitadas ni señalizadas por el momento como vías verdes, por lo que debe transitarse siempre con especial cuidado.

Vestigios mineros en la cota 230 de las minas de Dícido



Instalaciones mineras de la cota 230 en dos fotos comparativas de la situación actual y las instalaciones operativas a mediados del s. XX. 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, y de carpintería, y el tambor del plano inclinado. Se ubican en la ladera oeste de Pico de Aro, entre la cota 100 y Campoezquera, muy cerca de la gran oquedad minera del Pocillo.



Cabecera de plano inclinado frente a la oquedad de la explotación minera del Pocillo (Mina Anita), formaban parte de la instalación de cadena flotante para transportar el mineral a la cota 100, y su posterior destino al lavadero o al embarque en el cargadero de la costa. En la foto también se observa la 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 de m³ aproximadamente. Forman parte de la concesión minera "Anita".



Panorámico de las minas de Dícido en la que se observan algunas de las rutas mineras en el entorno de la cota 230, la corta del Pocillo, y a su derecha el poblado de Campoezquera. Se aprecian de forma muy visible las escombreras de residuos de mineral.



El Cargadero de Mineral de Dícido (Bien de Interés Cultural)

El cargadero de mineral de Dícido fue construido en 1937 por la compañía Basconia y Cortazar Hermanos según un proyecto de Altos Hornos de Vizcaya (propietaria de la Cia. minera de Dícido), en sustitución del cargadero construido en 1895, realizado por la compañía belga J.L. Lecocq, según el proyecto de Théophile Seyrig, antiguo colaborador de Eiffel y que fue volado durante la Guerra Civil. Su función consistía permitir la carga de mineral de hierro a los barcos una vez transportado mediante líneas de baldes, ferrocarriles de adherencia y planos inclinados desde la zona de explotación de las minas de Dícido, a un kilómetro de distancia.

Este cargadero de mineral es el último de tipología de cantilever de los que existían en la costa cantábrica. Solo en el municipio de Castro-Urdiales llegaron a construirse 10 cargaderos de mineral (las minas de Dícido dispusieron de tres cargaderos en diferentes etapas). De todos ellos, siete coincidieron funcionando, a principios del siglo XX, y el único que conserva su estructura en hierro en todo su esplendor es el cargadero de Dícido, el que ha sido denominado como “el último cantilever”. Su estructura está formada por un pilar de 15 m. de altura en forma de tronco de cono, con sección circular que tiene un diámetro de 9 m. en su base, y 8 m. en la parte superior sobre la que se apoya la celosía metálica de casi 90 m. de largo.

Su importancia radica en las cualidades constructivas, y en el sistema de anclaje y sujeción sobre el acantilado costero. Es el emblema del conjunto de los vestigios de la minería de Castro-Urdiales, testimonio de las singulares infraestructuras de transporte y carga de mineral de las minas de Cantabria y Vizcaya.

Es además el único cargadero de mineral de tipología “cantilever” conocido en España. Contextualizando este monumento con los vestigios mineros, el cargadero de Dícido es el más importante monumento minero del cantábrico oriental, y si nos ceñimos a la arqueología industrial del hierro, es sin duda uno de los monumentos más importantes de España.

Fue declarado **Bien de Interés Cultural** por acuerdo del Gobierno de Cantabria de 9 de abril de 1996.



El cargadero de mineral se incrusta en el acantilado de la costa para dar salida y embarque del mineral de hierro extraído de las minas de Dícido, siendo el hito más destacable del paisaje cultural de las minas de Dícido en el que también podemos apreciar los túneles de acceso (de 70 m. de largo construido en mampostería con bóveda de hormigón); depósito tolva de mineral anejo al cargadero (excavado en roca natural con refuerzo de paredes de mampostería), túneles, plano inclinado y otros vestigios mineros.



Vía Verde del Piquillo

ruta 5

Vía Verde del Piquillo

Localización. Junta Vecinal de Ontón, en el Piquillo. Longitud 1,6 kms. (entre el Piquillo y el límite con Vizcaya). **Medio Natural.** Costa cantábrica, acantilados. Desde la Vía se divisa el Abra del Puerto de Bilbao. **Patrimonio.** Infraestructuras mineras del Piquillo: depósitos, plataformas del cargadero, bocamina.

Trazado del ferrocarril minero por el que se transportaba el mineral de hierro extraído de las Minas del Hoyo-Covarón, en Vizcaya. Tiene 1,6 kms hasta el límite con Vizcaya, y 1 km. más hasta el Hoyo - Covarón en donde se enlaza con la vía verde Itzasur hasta Pobeña, en Vizcaya. En primer plano los vestigios mineros del Piquillo.

Itinerario.

Para acceder llegaremos a Ontón por la autovía o por la N-634. A medio camino entre Ontón y el Haya, por la N-634 hay una desviación a la izquierda (si venimos desde Ontón) que nos lleva hasta el aparcamiento al inicio de la ruta, debajo del viaducto de la autovía A8. La vía verde del Piquillo recorre el mismo trazado del antiguo ferrocarril minero que transportaba el mineral desde las Minas de Hoyo-Covarón, en Vizcaya, hasta el Piquillo, donde se encontraba el cargadero de mineral, para su posterior embarque. Así pues, frente al aparcamiento encontraremos los yacimientos mineros de la zona del Piquillo: tres depósitos de mineral, túnel de Tolvas, las minas, una enorme oquedad excavada sobre el acantilado que comunica con las minas, algunos edificios mineros en ruinas y la pilastra del cargadero. Esta zona hay que recorrerla con mucha precaución pues aún no se ha acondicionado para su visita. Desde el aparcamiento, la ruta transcurre en dirección este, por un camino asfaltado que deja los acantilados a la izquierda y sobre el que divisaremos siempre delante, el túnel de la Galerna, y a su derecha una bocamina, y un derrumbe de lo que fue la antigua mina de la Galerna. Pasado el túnel, a unos 300 m. atravesamos el límite con Vizcaya, fin de la ruta; a partir de aquí es posible y recomendable andarla hasta el Covarón para más adelante enlazar con la ruta Itzaslur hasta Pobeña y la Playa de la Arena. Además del contenido patrimonial minero la ruta transcurre por una zona de acantilados muy bella con algunos elementos de interés geológico. Hacia el norte y nordeste, es posible encontrar los mercantes que esperan autorización para entrar en el Puerto de Santurce, por el abra de la Ría de Bilbao.

Observaciones.

La vía verde del Piquillo enlaza con la vía verde de Itzaslur, y ambas constituyen un trazado que coincide con el Camino de Santiago, muy frecuentado por peregrinos. La Vía Verde del Piquillo es también la ruta más oriental de la senda costera del litoral de Cantabria. La visita a las instalaciones mineras del Piquillo debe realizarse con máxima precaución pues no están señalizadas, y se enclavan en un medio irregular no acondicionado, sin adentrarse nunca a la zona de extracción minera.



Entre El Piquillo y el túnel de la Galerna por el antiguo trazado del tren minero sobre los acantilados.

Vestigios mineros en el Piquillo de Ontón



Mina del Piquillo, cerca de la plataforma del cargadero de mineral del Piquillo. Esta explotación minera está situada junto al cargadero de El Piquillo en la punta de acantilado situada al oeste del mismo. Está formada por una explotación a cielo abierto de pequeñas dimensiones, (1,2 hectáreas), abierta aprovechando las zonas de mineral y respetando la roca de caja lo que ha provocado que su morfología sea un caos de huecos y torres de piedra de forma totalmente irregular. Del interior de la excavación parten una serie de galerías con rumbos variables, sin duda buscando el filón de hierro. Una de las galerías conecta con la bocamina de La Cueva, una gran oquedad de sección cuadrada situada junto al cargadero del Piquillo.



Gran depósito de planta rectangular con dos tolvas separadas por un muro. Las paredes son de mampostería de caliza de gran tamaño, unidas por cemento, completándose por ladrillos macizos. Por la parte inferior se encuentra la salida de las tolvas, para cargar las vagonetas, terminando en una corta galería tallada en la roca, en cuyo fondo hay un respiradero que sale al exterior por medio de una estructura cilíndrica, de unos 5 m. de altura, de sillarejo, completado con ladrillos, tanto macizos como huecos, y de cemento. Debido a las grandes dimensiones del depósito, posee varios contrafuertes.



Vista de los vestigios mineros del Piquillo, al comienzo de la vía verde, con la plataforma del antiguo cargadero en primer plano; sobre ella los depósitos de mineral y a la izquierda las minas.





AYUNTAMIENTO DE
CASTRO-URDIALES



GOBIERNO
de
CANTABRIA



Cantabria
Infinita



<http://turismo.castro-urdiales.net>