

INGENIERÍA VITAL

CARGADERO MINERAL DE DÍCIDO CASTRO URDIALES



Las obras comenzaron en el verano de 1989 y finalizaron en la primavera de 1991. DM

El ingeniero alemán Théophile Seyreg, autor del puente de Don Luis I en Oporto, diseñó esta estructura

suelta la carga fuesen devueltas a tierra por el otro nivel. Podía llegar a cargar 2.600 toneladas diarias. El 13 de agosto de 1937 en plena Guerra Civil española fue dinamitado.

Un año después en 1938 nuevamente la Dícido Iron Ore, encarga la construcción del actual, en esta ocasión a las empresas Basconia y Gortázar Hermanos. Aprovecharon que el pilar central no fue volado para hacer descansar sobre él un nuevo brazo, añadiendo mejoras con el empleo de un único piso dotado de una cinta transportadora que llevaba el mineral sin necesidad de introducir en el cargadero las vagonetas y además de perfeccionar la compleja red de túneles y galerías que salvaban los desniveles de la abrupta geografía costera.

En 1940 la progresiva caída en la producción provocó que disminuyeran considerablemente los embarques, siendo más rentable el transporte mediante camiones y quedando por ello inútil el cargadero, manteniendo su servicio hasta el año 1970.

Al finalizar la vida activa, Agruminsa, filial de Altos Hornos y propietaria del cargadero, vendió las instalaciones y tras pertenecer a la empresa Derivados del Flúor, pasó a ser propiedad finalmente del Ayuntamiento de Castro Urdiales en 1986 tras el pago simbólico de una peseta.

Durante años se especuló con su posible demolición, pero la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) en el año 1996 (BOC 16/04/1996) como 'monumento', ha permitido su conservación. En la actualidad se muestra muy deteriorado con avanzado estado de corrosión, pérdida de elementos y deformaciones que afectan su seguridad estructural, por lo que resulta ineludible su rehabilitación.

La firma del convenio entre el Gobierno de Cantabria y el Ayuntamiento de Castro Urdiales, para su rehabilitación en febrero de 2021 (BOC 18/02/2021), esperamos que nos permita seguir disfrutando de esta grandiosa obra de la ingeniería civil, única en el norte de España y en un enclave de arraigado pasado minero.

El último cantiléver

Castro Urdiales tiene una interesante y olvidada historia minera cuyos vestigios están abandonados en muchos rincones

El municipio de Castro Urdiales, el más oriental de Cantabria, tiene una interesante y olvidada historia minera cuyos vestigios están abandonados por muchos de sus rincones. Quizás desconozcan su pasado minero y las vinculaciones con la extracción mineral y el proceso metalúrgico y siderúrgico con Vizcaya, además de exportaciones al mercado británico y holandés.

El momento más álgido de la minería se produce a finales del siglo XIX y primeros del XX, cuando los montes de la margen izquierda de la ría Nervión y su prolongación hasta Castro se convirtieron en el yacimiento de hierro más importante de Europa, alimentando el desarrollo de la industria.

Se explotaron numerosas minas y la evacuación mine-

ral se realizaba a través de ferrocarril hasta la costa, donde se construyeron varios cargaderos, convirtiéndolos en el elemento final y a la vez clave del sistema de transporte guiado. Llevar rápidamente el mineral desde los puntos de extracción hasta la costa fue el objeto de las compañías mineras y para ello no escatimaron en inversiones.

En Mioño se conserva el único de los siete cargaderos de mineral que existieron en las costas de Cantabria: el de Dícido. Cantabria llegó a tener en sus costas siete de los trece cargaderos de mineral que existían en todo el territorio español.

La historia minera de la zona de Dícido se inició en 1880, con el asentamiento de varias compañías mineras donde destacaban la Dícido Iron Ore y la Minera Setares.

En 1886 se construyó en la ensenada de Mioño, una zona de gran calado y que facilitaba el atraque, el primer muelle embarcadero con 156 metros de longitud, que sería destruido por un fuerte temporal

marino el 30 de diciembre de 1894. Es entonces cuando la Dícido Iron Ore emprende la construcción de un cargadero, concretamente un cantiléver, un voladizo sobre el mar, (un voladizo es un elemento estructural rígido que está apo-

EN DATOS

- ▶ **Identificación:** Cargadero de Dícido, Mioño (Castro Urdiales).
- ▶ **Coordenadas:** 43°22'08.8»N 3°11'42.8»W
- ▶ **Díámetro max. pila:** 9,5 metros
- ▶ **Altura pila:** 15 metros
- ▶ **Longitud pescante:** 45 metros
- ▶ **Capacidad de carga:** 200 Tn/hr
- ▶ **Bien de Interés Cultural:** 1996

CARLOS J. HOZ ROSA
Vocal de la Junta Rectora. CICC
Cantabria. Colegio de Ingenieros
de Caminos, Canales y Puertos



yado solo por un lado a un elemento del que sobresale), siguiendo las técnicas de vanguardia que la ingeniería civil propone para la construcción de puentes y que ya funcionaba en el cargadero cercano de Saltacaballos, perteneciente a las minas de Setares. La estructura fue ejecutada por la empresa belga de Auguste Lecoq de Hal en 1896, sobre un diseño del ingeniero alemán Théophile Seyreg, autor del puente de Don Luis I en Oporto, y socio de Gustave Eiffel.

Diseño alemán

Con 94 metros de longitud y seis de anchura, descansaba sobre un gran pilar circular de sección variable con diámetros de 9,5 metros en base y ocho en coronación, realizado en piedra de sillería, con una altura total de más de 15 metros y que soportaba la estructura de hierro en voladizo, como el que se mantiene en pie actualmente, pesaba cerca de 300 toneladas, su estructura de dos pisos con doble vía y tolvas, permitía que por uno llegasen las vagonetas llenas y una vez