

hasta el

TUÉTANO

Revista cultural
Número 20

SEPARATA OFICIAL

Madrid, España
Mayo 2025

El arte de CONECTAR ALMAS



Número 20.

Mayo 2025

Sexto año

Revista Cultural

Sin ánimo de lucro

Edición ejecutiva y

Maquetación final:

Agustina Gutiérrez

Fundador:

**Fernando
Criado**

Edita:

Castellón Digital SL

Caballeros, 13

13001 Castellón

Imprime:

Llar digital

Depósito Legal:

CS 1188-2019

ISSN: 2695-5997

Es un proyecto de



Tarifa, 21.

Fresno de la Vega

24223 León.

Casa de Fresno

casadefresno@crijuar.com

Los autores y

colaboradores

son propietarios

y responsables

independientes de sus

escritos e ilustraciones.

Queda prohibida sin

autorización escrita

previa, cualquier tipo de

copia o reproducción, por

cualquier medio, de los

artículos e ilustraciones

contenidas en esta revista

SUMARIO

2/ **In Memoriam**

Carmen Hidalgo Branquis
Aldo Olcese Santoja

3/ **Editorial**

El arte de conectar almas

5/ **José Ángel Sesma Muñoz**

Juan II de Aragón

16/ **M^a Luz Mangado Alonso**

Silvia Baleztena

21/ **Pedro Criado**

El último viaje de un maragato

25/ **Francisco Moreno del Collado**

El capitán de carabineros

31/ **María Luisa Ruiz Bedia**

José de Azas

36/ **H. Salvador Martínez**

Enrique, infante de Castilla

48/ **Fernando Criado**

Rodrigo de Escobedo

51/ **Paul E. Larson**

Lazarillo de Tormes, pregonero

60/ **M^a José Fernández Martín**

Santa Hildegarda de Bigen

69/ **Miguel Ángel Ajuriaguerra**

Jesús María San Martín

Frank Gehry

73/ **Juan Pérez Cubillo**

José María Alvariano

81/ **Fernando Criado**

Plauto

87/ **Joaquín Gallego**

Juan de Herrera

92/ **Jorge García López**

Cervantes, una vida

100/ **Francisco Pérez-Fernández**

Francisco López-Muñoz

Vidas extrañas

107/ **Eva Celada**

Leonardo Da Vinci

113/ **Marisa García-Verdugo**

Juan: Soldado desconocido

119/ **Alberto Yagüe López**

El Cid Campeador

125/ **Marta Macho Stadler**

Las hermanas Bowman

129/ **Adolfo J. Domínguez Monedero**

Alejandro Magno

137/ **Antonio Manuel Ramos Marín**

José Antonio de Saravia

140/ **María Martínez**

Eloísa y Abelardo, amor imposible

150/ **Agustina Gutiérrez Vázquez**

Marga Gil Roësset

151/ **Diego Rodríguez Reis**

Carlos Genoveva de Eón

160/ **Carrie Gibson**

La historia de Jemmy

164/ **Fernando Criado**

Joseph Russell Smith

170/ **Soledad Castillo Jara**

George Orwell

175/ **Elisa Belmonte Usuarios**

Mujeres y gastronomía

182/ **M^a Celia Roperó Serrano**

Egeria, una viajera a Oriente

187/ **Beatriz Villacañas**

Poemas del Recuerdo

189/ **Fernando Criado**

La agricultura con drones

195/ **Luis Villegas Cabredo**

Los cargaderos de Castro Urdiales

202/ **Francisco A. Marcos Marín**

Lengua e historia de la palabra "español"

206/ **Joseph T. Snow**

Del Cuaderno de Joseph T. Snow

208/ **Inés Rodríguez Criado**

La Celestina. Fragmento del Acto XVII

210/ **M^a Ángeles López Santa-Olalla**

Mujeres por el mundo dando ejemplo

211/ **Delfín Nava Castillo**

Los lentes de leer

213/ **Pedro Criado**

Frío

214/ **Alberto Yagüe**

El Zaguán. Los poemas del zaguán

218/ **Jorge Yagüe**

En el estudio de Jorge Yagüe

219/ **Carlos Sáez**

Destello Eléctrico

220/ **Enrique García Trinidad**

Elogio de la pereza

221/ **Fernando Criado**

Nuevos cuentos

226/ **Francisco López Muñoz**

Homenaje a la Guardia Civil

228/ **Ion K. Collas**

Cartas a los autores

Portada

Matilde Criado. Acrílico sobre guarro

Contraportada:

La locura devorando al genio.

Ana Roperó Gutiérrez.

Carboncillo y acrílico sobre papel.

Interior de portada

Encuentros con el pasado, carta u oración medieval

Interior de Contraportada

Para leer

LOS CARGADEROS DE MINERAL EN LA COSTA DE CASTRO URDIALES

A finales del siglo XIX y principios del XX Cantabria tuvo una importante actividad minera que se refleja en la amplia red de ferrocarriles asociados a la misma y que surgieron a lo largo de la región. En este artículo vamos a referirnos a los proyectos ligados a su Costa Oriental y, en concreto, a los yacimientos de mineral de hierro existentes en la zona de Castro Urdiales y en el área vizcaína al sur de este municipio.

La exportación por mar de estos productos condujo a la necesidad de construir cargaderos metálicos en voladizo que permitían a los barcos acercarse a la costa y disponer de suficiente calado de agua bajo sus quillas. Estos singulares puentes están conformados, normalmente, por vigas en celosía apoyadas en un estribo que se ubica en el acantilado y en una pila cimentada en la rasa costera y desde aquí salen hacia el mar grandes voladizos (o “cantilevers”, en inglés). Debido a estos vuelos, deben anclarse convenientemente los apoyos interiores que se encuentran en la orilla de la costa, de modo de evitar el vuelco de estas estructuras cuando toda la carga del mineral se encuentra en el borde volado sobre el mar. La *figura 1* muestra la posición de estos cargaderos a lo largo de la costa castreña y la *tabla 1* resume diferentes datos de los mismos, los cuales se describen seguidamente.

El cargadero de Saltacaballo (*figura 2*) pertenecía a la compañía minera de Setares que se constituyó en el año 1886 para explotar una mina de hierro ubicada en el monte Setares, cerca del pueblo de Otañes. La estructura de este puente, ubicado en la Punta de Saltacaballo, al oeste de la ensenada de Tejilla y no lejos de Mioño, se inauguró en 1888 y estaba constituida por dos vigas metálicas en celosía, con sus uniones roblonadas, y grandes voladizos. Estas vigas, de 62 m de longitud total (de los cuales 28 m eran en voladizo), apoyaban en un estribo ubicado en el acantilado y en una pila de fábrica de sillería y mampostería caliza cimentada sobre la costa rocosa (que se elevaba 11 m sobre el nivel de la pleamar). Esta bella estructura sirvió de modelo a los futuros cargaderos que se hicieron no lejos de este lugar. La compañía minera estuvo activa hasta los años 50 del siglo XX. El cargadero se mantuvo hasta 1977 en que fue desguazado; en la actualidad se conserva su pila y un largo depósito del mineral con tolvas.



Figura 1: Situación de los cargaderos de mineral, en voladizo sobre el mar, a lo largo de la costa de Castro Urdiales (Google mapas y LVC)



Figura 2: Cargadero de Saltacaballo – 1888 (foto Blog Minería de Castro Urdiales –nubarron).

| Situación del CARGADERO – Compañía o FC Mineros | Años de servicio | Año de desaparición | Longitud (m) del voladizo |
|--|------------------|---------------------|---------------------------|
| Punta de Saltacaballo – Minas de Setares | 1888 - 1950' | 1977 | 28 |
| Puerto de Castro Urdiales – FC Castro-Alén | 1895 - 1937 | 1961 | 36 |
| Ontón (El Piquillo) – FC. Minas de Cobarón | 1896 - 1975 | 1985 | 65 |
| Mioño - Dícido (I) | 1886 - 1894 | 1894 | --- |
| Mioño - Dícido (II) | 1896 - 1937 | 1937 | 46 |
| Mioño - Dícido (III) | 1938 - 1970 | Existe (BIC) | 47 |
| Ensenada de Urdiales (Interior) - FC Castro a Traslaviña | 1898 - 1960' | 1970 | 28 |
| Ensenada de Urdiales (Exterior). Idem. | 1899 - 1966 | 1970 | 36 |
| Sonabia (Castro Urdiales) – Minas del monte Candina (Liendo) | 1899 - 1930' | 1940' | 18 |

Tabla 1: Características de los principales cargaderos de mineral de hierro de la costa castreña (LVC).

El cargadero del puerto de Castro Urdiales (figura 3) estaba situado frente a la colina rocosa donde se ubican la iglesia de Santa María y el Castillo, en el exterior de la vieja dársena de esta localidad y al abrigo del promontorio donde se encuentra la ermita de Santa Ana. Aquél prestó servicios desde 1895 hasta los años 30 del siglo XX. Pertenecía a la compañía minera Castro-Alén que disponía de un ferrocarril desde las minas del monte Alén (Sopuerta - Vizcaya) hasta el puerto de Castro a través del cual, y sirviéndose del cargadero, se introducía en barcos para su exportación. Su estructura era de dos vigas metálicas de celosía biapoyadas (en el muelle y en un gran macizo de mampostería pétreo cimentado sobre la rasa costera) y con grandes voladizos hacia la mar. Su longitud total era de 66 m, de los cuales 36 m eran en vuelo. Permitía la carga de barcos cuyo calado no superara los 2,5 metros, de modo que no tuvieran problemas de quedarse varados en las bajamares.

En agosto de 1937, durante la Guerra Civil, los apoyos metálicos del cargadero sobre el macizo de piedra fueron destruidos y el cargadero volcó hacia la mar.

Posteriormente, se rehízo este apoyo con hormigón armado y la estructura se recolocó en su posición original, aunque ya no volvió a utilizarse, ni el cargadero ni el ferrocarril; y en

1961 fue desmantelado para chatarra.

El cargadero de Ontón (figura 4), o del Piquillo, pertenecía a la compañía minera Chávarri Hnos. que explotaba las minas del Hoyo y Covarón (Musques - Vizcaya) y de Ontón (Castro Urdiales - Cantabria). Para ello construyó un ferrocarril de ancho de vía de 0,75 m y de unos 3 km de largo, de los cuales 1,6 km transcurrían por Cantabria. Antes de la Guerra de 1936 cambió de dueño al



Figura 3: Cargadero del puerto de Castro Urdiales – 1895 (blog fotos antiguas de Castro Urdiales – Paco Ureta).

adquirirlas una empresa holandesa y desde los años 50 pertenecieron al empresario castreño Vicente Elosúa. La explotación se desarrolló entre 1898 y 1975, cuando se cerraron las minas. El cargadero todavía se mantuvo hasta 1985, en que un temporal lo dañó y posteriormente se desmanteló para chatarra.

El cargadero fue proyectado en 1896 por el arquitecto Alberto de Palacio y Elissague; este había diseñado y construido (1888-1892), junto al ingeniero Saint- James, la Estación de Atocha de Madrid; y, asimismo, junto a su hermano el ingeniero Silvestre de Palacio, el puente transbordador de Portugalete, conocido como “Puerta de Vizcaya”, sobre la ría del Nervión, y que fue declarado en 2006 Patrimonio de la Humanidad de la Unesco.

Este cargadero fue el mayor de los que se construyeron en esta época en la costa de Castro Urdiales. Tenía una longitud total de 100 m, de los cuales 65 m eran volados hacia la mar. Su anchura era de 6,20 m y su altura sobre el nivel de la pleamar de 17 m.

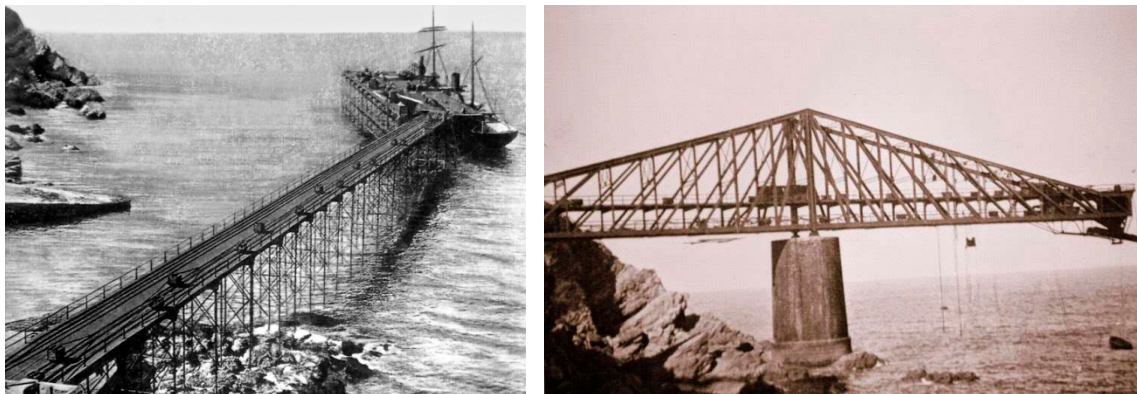
En la actualidad de esta infraestructura se conservan los depósitos de mineral, la pilastra del cargadero y la plataforma de este ferrocarril minero (figuras 5 y 6). Esta se ha convertido en una espectacular vía verde que bordea los bellos acantilados costeros hacia el este, en dirección al túnel de la Galerna, pasado el cual y a unos 300 metros se encuentra el límite con el municipio vizcaíno de Musques (o Muskiz en vasco o euskera).

Embarcadero y cargaderos de Dícido.

Su existencia está ligada a las minas de hierro de Dícido, en la zona de Mioño, que comenzaron a ser explotadas a partir de 1874 por la Dícido Iron Ore Limited, y a partir de 1880 comenzó la exportación del mineral por mar.



Figuras 4 a 6: Cargadero El Piquillo en Ontón - 1896 (foto de Gustavo Gillman, 1902 - Mineralogía Topográfica Ibérica - MTI blog). Restos de la pila del cargadero y depósitos del mineral y vía verde del Piquillo en Ontón (LVC).



Figuras 7 y 8: Cargaderos de Dícido en Mioño: Primer muelle embarcadero - 1886 (Blog Fotos antiguas de Castro Urdiales – Paco Ureta). El primer cargadero, en voladizo, que existió - 1896 (MTI blog Mineralogía Topográfica Ibérica” - Archivo J.M. Sanchis).

El primer embarcadero (1886) de Dícido en Mioño (figura 7). Para facilitar el embarque del mineral se construyó un primer cargadero, cerca de la playa próxima al lugar que nos ocupa. El mismo estaba constituido por un muelle de 156 m apoyado sobre pilotes metálicos; esta estructura fue derribada por un fuerte temporal de mar en 1894.

Este suceso, acaecido en la víspera de la Nochevieja de ese año, es recogido por Martínez Cerezo (2019) de un extracto de un periódico del 17 de febrero, donde se aprecia su trasfondo económico y social:

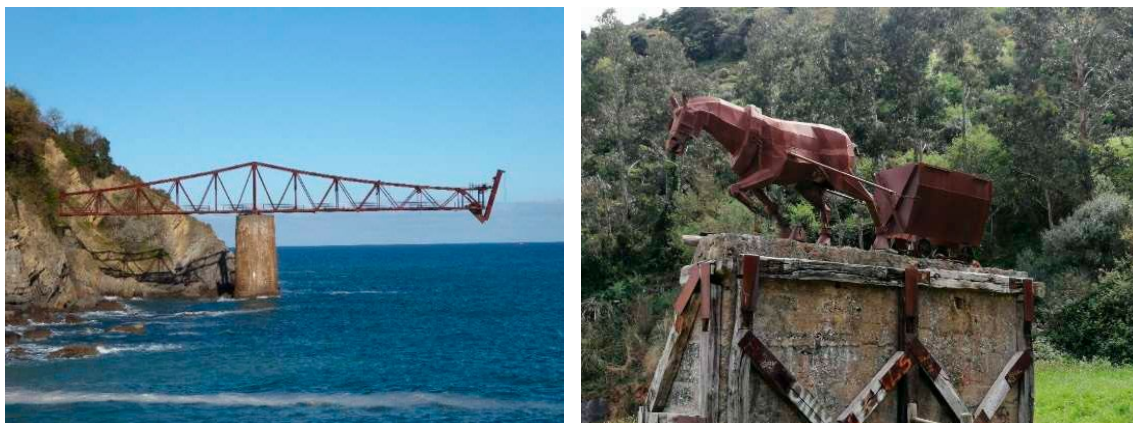
“En Dícido, entre Castro y Saltacaballo, fue arrancado por el furioso temporal el magnífico muelle-embarcadero que estaba asegurado en diez mil libras esterlinas. Además de esta pérdida considerable, hay que lamentar la consiguiente paralización de embarque de minerales, que era allí muy activo y subvenía al sustento de muchos centenares de familias. En este concepto, tal destrucción es una verdadera calamidad provincial”.

El primer cargadero en voladizo (1895) de Dícido en Mioño (figura 8). En esta fecha se comenzó la construcción de una estructura de vigas metálicas de celosía con grandes ménsulas, conformadas con perfiles y chapas roblonadas. Según recoge el blog La Minería en Castro Urdiales, su longitud total era de 96 m, de los cuales 46 m eran volados; su anchura era de 6 m y su altura sobre la pleamar de 16 m, con un peso total de 300 toneladas. Esta estructura tenía dos plataformas horizontales a diferente nivel, con doble vía cada una, por donde circulaban las vagonetas; en 1929 se instalaron cintas transportadoras para el movimiento del mineral. La construcción del cargadero corrió a cargo de la compañía belga J.L. Lecocq, que había construido unos años antes la estructura de Saltacaballo.

Esta singular estructura fue proyectada por el ingeniero alemán Théophile Seyrig, que es reconocido por la construcción, entre otros, de dos espectaculares puentes en Oporto sobre el río Duero, el puente ferroviario de María Pía en 1877 (junto con Gustave Eiffel) y el puente Luis I en 1886. Este cargadero de Dícido estaba apoyado sobre una potente pila cilíndrica de fábrica pétreo de sillería caliza. La estructura metálica fue dinamitada durante la Guerra Civil por las tropas republicanas, en su retirada hacia Santander en agosto de 1937, y las vigas en celosía cayeron a la rasa costera.

El segundo cargadero en voladizo (1938) de Dícido en Mioño (figura 9). Se construyó aprovechando la pila del cargadero anterior, según proyecto de la Oficina Técnica de Altos Hornos de Vizcaya, que era la concesionaria de las minas de Dícido en estas fechas. La construcción y el montaje de la nueva estructura metálica fue llevada a cabo por las empresas Basconia y Gortázar Hnos. La ejecución fue difícil, pues la estructura hubo de conformarse directamente en la posición que ocupa, uniendo perfiles y chapas por roblonado, con la ayuda

de sencillos equipos auxiliares. No se pudieron ensamblar módulos completos en las cercanías y transportarlos hasta los apoyos, habida cuenta que el acceso hasta el mismo, a través de túneles estrechos, no lo permitía. Hoy en día, con los avances tecnológicos que ha tenido la construcción, probablemente todo el cargadero se hubiera montado en tierra, transportado en una gran barcaza y puesto en su lugar con los potentes medios de elevación con que se cuenta.



Figuras 9 y 10: Cargadero actual de Mioño – 1938, es BIC de Cantabria (LVC). Monumento al caballo minero en la playa de Dícido (Marisol Villegas).

Sus dimensiones son algo menores que las del cargadero destruido: Tiene una longitud total de 91 m y vuela sobre el mar 47 m. Su ancho es de 5 m, y su peso de 180 toneladas; el movimiento del mineral se hacía con cinta transportadora. Sólo disponía de un piso, a la altura de la segunda plataforma del cargadero anterior, lo que hizo que se tuviera que recrecer la pila unos 3 metros, lo cual se aprecia en su alzado; quedando su altura a 19 m sobre la pleamar.

De los ocho cargaderos en voladizo (o cantilever) que han existido en la costa castreña, este “Cargadero de mineral de Mioño” es el único que se conserva; y es un símbolo de una época ya concluida, en que la importante actividad minera del hierro cimentó parte del desarrollo que tuvo el municipio de Castro Urdiales en la última década del siglo XIX y primera mitad del XX. Por lo anterior, por su singularidad técnica, y por ser un hito paisajístico en la costa, en 1996 se le otorgó el máximo nivel de protección patrimonial, como Bien de Interés Cultural (BIC), Monumento de Cantabria.

En los últimos años, a raíz del 75 aniversario de su construcción en 2013, ha surgido un importante movimiento cívico que aboga por su rehabilitación y puesta en valor como recurso turístico de la Costa Oriental, de modo que pueda celebrarse su centenario en 2038 con el cargadero en óptimas condiciones. Atendiendo a ello, el Ministerio de Cultura licitó en 2017 un estudio previo para analizar la viabilidad de la rehabilitación del cargadero de Dícido. La empresa INES Ingenieros Consultores realizó este estudio en 2018 y concluyó que la infraestructura era recuperable, al tiempo que valoró el coste de la intervención.

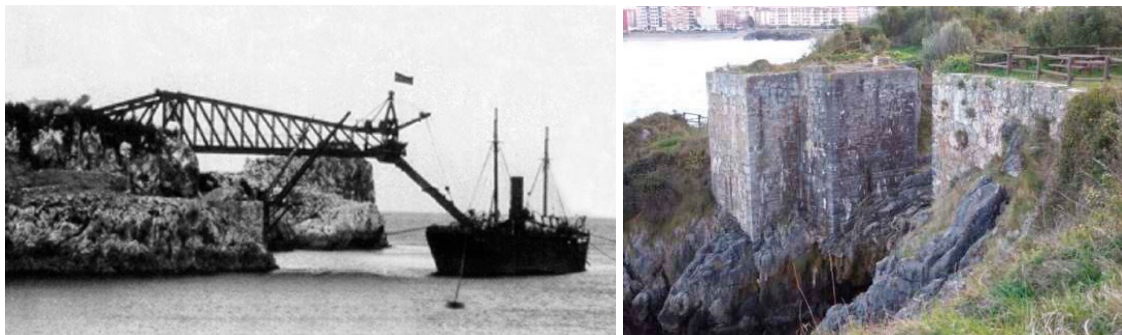
En enero de 2021 salió a licitación la redacción del proyecto de rehabilitación de esta singular estructura, que fue adjudicado, en concurso público, a INES Ingenieros Consultores, empresa especializada en el campo de la ingeniería civil.

Esta obra será financiada por los gobiernos de España y de Cantabria y el ayuntamiento de Castro Urdiales. Los trabajos de recuperación de esta singular estructura comenzaron en 2023 pero por su dificultad se paralizaron a los pocos meses; se han reanudado de nuevo en 2024, pero a fecha de hoy no se han concluido.

Añadir, que dentro de los monumentos que varios pueblos castreños han dedicado a los

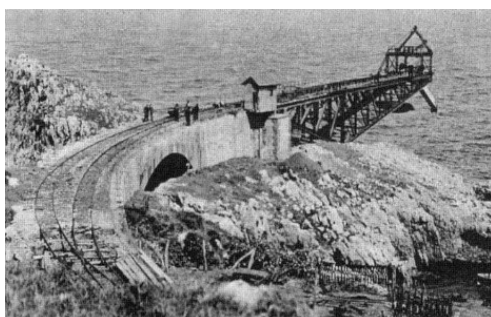
mineros y a su actividad, se ubica en la playa de Dícido, y no lejos del citado cargadero metálico, una bella escultura en reconocimiento al “caballo minero”, donde se representa a este sufrido animal arrastrando una vagoneta con mineral (figura 10).

Cargaderos de la Ensenada de Urdiales están relacionados con la construcción de la línea férrea Castro-Traslaviña y su objetivo era la carga de buques destinados al transporte de mineral de hierro de la zona de Arcentales y Sopuerta (municipios vizcaínos al sur del de Castro Urdiales). En esta abra, al oeste de la playa de Ostende, se ubicaron dos estructuras que fueron construidas a finales del siglo XIX, hacia 1897.



Figuras 11 y 12: El cargadero interior de la ensenada de Urdiales (blog fotos antiguas de Castro Urdiales – Paco Ureta) y plataforma de apoyo de citada estructura en la actualidad (LVC).

El cargadero interior de Urdiales (figuras 11 y 12) estaba en el promontorio cercano a la playa de Ostende y constaba de dos vigas metálicas en celosía biapoyadas con voladizos sobre el apoyo próximo al mar: Su longitud total era de 47 m, de los cuales el vano biapoyado era de 19 m y los voladizos tenían 28 m. Su altura sobre el nivel del mar era de 15,5 m. En la actualidad se conserva el macizo de mampostería donde apoyaba la parte volada (figura 12).



El cargadero exterior de Urdiales (figura 13) era de mayores dimensiones que el anterior y se ubicaba en la cercana Punta de la Pepina, donde el calado existente permitía fondear buques más grandes. La estructura metálica de este cargadero difiere de los vistos hasta ahora, donde el canto del voladizo (o altura de la estructura sobre el plano horizontal donde apoya) se conseguía hacia la parte superior de la plataforma de rodadura; aquí, por el contrario, se forma un triángulo invertido y el canto estructural se dispone hacia la parte inferior y los vagones con mineral circulan por la parte superior horizontal de la estructura. Su longitud total era de 56 m, de los cuales 36 m eran volados, y su altura sobre la pleamar de 15 m. Para acceder a la estructura metálica se pasaba un puente que todavía existe y que salvaba una quebradura de la costa rocosa donde se ubicó el cargadero.



Figuras 13 y 14: El cargadero exterior de la ensenada de Urdiales ubicado en la Punta de la Pepina (blog fotos antiguas de Castro Urdiales – Paco Ureta). Puente de Punta de la Pepina de acceso al cargadero anterior en la actualidad (LVC).

Puente de Punta de la Pepina (figura 14). Está resuelto con una bóveda de hormigón en masa cuyos estribos, tímpanos y muros de acompañamiento son de fábrica pétreo caliza; esta construcción es un bello hito de la existencia de esta infraestructura ferroviaria minera.

El estado de conservación de la obra de hormigón es deficiente, el intradós de la bóveda presenta un hormigón disgregado, habiendo perdido parte del cemento conglomerante que unía los diferentes áridos constituyentes del material, los cuales ahora están parcialmente a la intemperie; por el alto valor patrimonial de esta construcción debiera ser reparada.

El cargadero de Sonabia. Era parte de la infraestructura de transporte de un complejo minero ubicado en el monte Candina de Liendo, en el límite noreste de este municipio con el de Castro Urdiales; aquí, en Sonabia, se ubicaba el cargadero que nos ocupa, en el borde occidental de la ensenada de Oriñón.

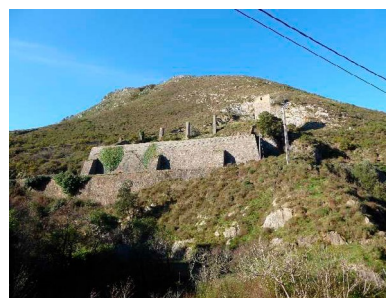
Estas minas comenzaron su explotación en 1899 y para el embarque del mineral de hierro en buques construyeron un cargadero del tipo cantiléver, cuya longitud total era de 30 metros y la parte en voladizo era de 18 metros, la altura de esta estructura metálica estaba a 11 metros sobre las mayores pleamares (Ojeda San Miguel). De estas instalaciones sólo quedan la pila del cargadero y restos de muros de edificaciones relacionadas con las operaciones (figura 15). Este complejo minero dejó de estar operativo en los años 30 del siglo XX.

A modo de epílogo, en el municipio de Castro Urdiales quedan restos de cargaderos, ferrocarriles, depósitos y poblados mineros (figura 16) que son testimonio de una época, que abarca desde finales de la centuria decimonónica hasta el ecuador del siglo XX, en que la actividad extractiva contribuyó al desarrollo económico y social de su población.

La figura 17 recoge un bello monumento con la siguiente leyenda: “En memoria a todos los mineros de la zona y con el reconocimiento a su trabajo, sufrimiento y valor ... 2017”.



Figura 15: Pila y restos de la infraestructura del cargadero de Sonabia en la ensenada de Oriñón – Castro Urdiales (LVC).



Figuras 16 y 17: Vestigios de la actividad minera de la compañía Setares cerca de Baltezana y monumento a los mineros en Otáñes (LVC).

Luis Villegas Cabredo

Prof. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Universidad de Cantabria. Real Academia de Doctores de España

Para ampliar:

AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES: “Patrimonio Industrial Minero”. <https://turismo.castro-urdiales.net>

VILLEGAS CABREDO, Luis: “Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas orientales de Cantabria: Trasmiera, Costa Oriental y Asón-Agiüera”. Editorial de la Universidad de Cantabria, Santander 2022.