

PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL DEL JUEGO Y DEL DEPORTE: VIA VERDE CASTRO URDIALES - TRASLAVIÑA



Autor

DIEGO GRANDE FERNÁNDEZ

Año 2011



ÍNDICE

1. HISTORIA
2. FICHA TÉCNICA
3. DESARROLLO DE LA VIA
4. MAPA
5. PERFIL TOPOGRÁFICO
6. DATOS DE INTERÉS
7. ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA VIA
8. INDICE FOTOGRÁFICO
9. BIBLIOGRAFÍA



1. HISTORIA

La construcción de la línea de ferrocarril Castro - Traslaviña, hay que enmarcarla en el desarrollo económico que se está operando en el municipio a finales del siglo XIX, como consecuencia de la creciente actividad minera en Castro Urdiales y Vizcaya. Se trataba de comunicar el Puerto de Castro con las líneas ferroviarias de Vizcaya, y el transporte y embarque del mineral de las explotaciones mineras de Sopuerta, Arcentales y Las Muñecas. La configuración topográfica del terreno, la voluntad de servir a las concesiones mineras y de atravesar ciertos centros de población, determinaron la conveniencia del trazado aprobado, en el que se practicaron actuaciones de envergadura. Entre ellas, la más importante era salvar el puerto de las Muñecas, en el límite entre Vizcaya y Cantabria; ello se consiguió gracias a la construcción de un túnel de 1950 m., el 2º más largo de los ferrocarriles de vía estrecha. También hubo que vadear los ríos de Rucalzada y la carretera de Balmaseda (mediante el viaducto de Los Vados,); el río Cabrera se salva con el puente de San Juan en Santullán; y la ría Brazomar y la carretera de Sámano se atraviesan con el puente de Brazomar ya desaparecido. Entre Mioño y Castro, las faldas del monte Cueto se atraviesan mediante un túnel de 400 m. y otro túnel de 80 m., el del Vizonde, permitirá prolongar el ferrocarril hasta las zonas de embarque de mineral en Urdiales. La vía tenía varios apeaderos, y dos estaciones en Otañes y Mioño, y otra en Castro.



La estación de Castro estaba equipada con un edificio de viajeros, un muelle cubierto y otro descubierto para mercancías, un depósito de agua para las locomotoras, una placa giratoria para locomotoras y cinco para vagones, cocheras para material tractor y remolcado, muelle para carbón y retrete.

El edificio de viajeros disponía de varias dependencias (vestíbulo, factoría, mostrador de equipajes, sala de espera, despacho y habitaciones), sobredimensionadas



1. Antigua estación de Castro Urdiales

para lo que era una estación de segundo orden. Comenzó a edificarse en 1899 y para ubicarla en el emplazamiento elegido, muy próximo a la población, fue necesario derribar la muralla medieval, convirtiéndose la propia estación y sus vías en una nueva muralla que impidió el crecimiento por esa zona hasta fechas muy recientes. El monumental edificio de viajeros fue diseñado por Eladio Laredo, que le organizó con un estilo clasicista. En él destacaban un elevado pórtico en el cuerpo central hasta la segunda planta, al que se accedía mediante una escalera de dos tiros, franqueado por dos cuerpos laterales que desarrollaban en sus fachadas arcos entrelazados inscritos en un rectángulo coronado por una palmeta. El remate del edificio se hacía a base de columnillas sobre las que iba apoyado el alero. En las dependencias auxiliares se siguió un esquema compositivo



similar pero a escala más reducida. Como materiales se emplearon principalmente ladrillos y piedra, y muy poco hierro que había sido el material predominante en las estaciones ferroviarias. El contraste cromático entre el rojo del ladrillo y el color claro de la piedra se resaltó con la cerámica esmaltada de Zuloaga, que albergó sus composiciones geométricas, de animales y motivos clásicos en frisos, cornisas y antepechos. La construcción de esta estación concluyó en 1902 y hasta 1974, fecha en que fue inexplicablemente derribada, constituyó una de las edificaciones más singulares de la villa.

En general, se procuró rebajar los costes de establecimiento de la línea ajustándose a las condiciones topográficas del terreno, manteniéndose pendientes del 2% y excepcionalmente del 3%. De todas las expectativas que acompañaron el nacimiento de esta línea, algunas quedaron sin hacer, por ejemplo, el enlace con la línea de Triano.

Quedó finalmente con una longitud de unos 20 Km. Con dos ramales que tomaban diferentes direcciones desde Jarrarta (Sopuerta), uno



2. Vista del cargadero exterior de Urdiales

que llegaba hasta San Pedro de Galdames y otro que enlazaba con la línea Bilbao- Santander en Traslaviña. Para hacer posible la salida al mar del mineral de hierro transportado por este ferrocarril fue necesario construir un enlace entre la estación de Castro Urdiales y la ensenada de Urdiales, donde se habrían de



instalar dos puntos de embarque.

Se construyeron dos embarcaderos metálicos en voladizo. El más importante y longevo de ellos se construyó y comenzó a funcionar en 1899. Tipológicamente constaba de bóveda de fábrica provista de gruesos contrafuertes que permitía salvar una depresión marina rocosa, y a continuación de ella, dos vigas en celosía de forma

triangular formadas por montantes comprimidos y diagonales estiradas, ancladas en uno de los extremos al estribo de mampostería y articuladas en



3 - Cargadero interior de Urdiales. Principios de siglo XX.

un punto intermedio, que avanzaban por el otro extremo hacia el mar. Las vigas sostenían un tablero sobre el que iban tendidas unas vías que conducían las vagonas de mineral hasta un aparato basculador que permitía volcar la carga en una tolva que vertía directamente a los barcos. La longitud total de la estructura de 56 m. de los cuales 20 m. media el brazo anclado a tierra y 36 m. el pescante, y la altura sobre el nivel del mar en pleamar 15 m. El embarcadero tenía una capacidad de carga de 900 toneladas/día y permitió cargar buques de hasta 6.000 toneladas/día que fondeaban bajo la estructura en una zona con un calado de 7,5 m.



Dos años antes de la puesta en uso de este cargadero, en 1896, se construyó otro ubicado más al interior de la dársena y por lo tanto resguardado, pero impracticable para los barcos grandes. Era de tipología similar pero con una disposición distinta. Constaba de una armadura de acero de brazos desiguales y arrostamientos diagonales, con una longitud total de 47 m. (28 m. la parte volada y 19 m. la culata anclada a tierra firme), sobre cuyo tablero discurrían directamente las vías hasta el extremo, donde había una tolva para vertido a las bodegas de los buques. Esta estructura metálica iba apoyada sobre una obra de fábrica de sillería consistente en un grueso pilar cimentado en la roca y una pilastra intermedia desde la que volaba el pescante. Este cargadero tenía una altura de 15,5 m. sobre el nivel del mar y estaba emplazado en una zona de menor calado, de ahí que solo pudiesen acceder buques pequeños. Dejo de usarse en los primeros años de la década de los setenta y aun hoy quedan visibles restos de fábrica de su apoyo.

2. FICHA TÉCNICA

Vía verde no acondicionada.

LOCALIZACIÓN: Desde la punta de San Andrés (Urdiales) hasta el túnel de Herreros (límite con Vizcaya).

LONGITUD: Primer tramo (Castro - Santullán): 1,2 kms. Tramo restante (Santullán - túnel Herreros): 5,5 kms.

USUARIOS: Apta para ciclistas, senderistas y discapacitados.

TIPO DE FIRME: Primer tramo (Castro - Santullán), urbano. Tramo restante (Santullán - túnel Herreros), pista sin asfaltar.



DIFICULTAD DEL RECORRIDO: Baja

Infraestructura: Plataforma continua. 1 puente, 1 viaducto y 1 túnel.

MEDIO NATURAL: Entre la ensenada de Urdiales, el bosque de Valverde y el valle de Otañes.

Fauna: Camachuelo, mirlo, zorzal, jilguero, carbonero común, estornino, urraca, arrendajo, corneja, cernícalo, ratonero, colirrojo tizón y taravilla común. Musaraña, zorro, ratón de campo, lagartija roquera y eslizón.

Flora: Fresno, castaño, roble, encina, avellano, eucalipto, corneja, acacia, sauce, madroño, laurel, espino y endrino. Plantas como el heléboro, helecho, zarzamora, rusco, primula, lechetrezna y cortaderia.

PATRIMONIO CULTURAL: Yacimientos de la vía de Traslaviña (restos cargaderos de Urdiales, túneles del Vizconde, de Valverde y de Herreros, estación de Otañes, depósitos de La Carmelita, puente de los Vados...)

CÓMO LLEGAR: Hasta Castro Urdiales, por la A-8 y la N-634. En transporte público, ver Cómo llegar.

3. DESARROLLO DE LA VIA

A la vía de Traslaviña se puede acceder desde Castro, Mioño, Lusa, Santullán, Los Corrales y Otañes. Iniciaremos nuestro itinerario (km. 0) desde la rotonda de Brazomar, donde la antigua vía empieza a ser verde. Llegamos a la rotonda en la que distinguimos la fábrica de anchoas Lolín, y que distribuye los accesos al casco urbano, a la N -634 y a Sámano (CA 520), a Santullán (CA-250), a Otañes (CA-250), y a la autovía A-8. Si venimos desde la Calle Leonardo Rucabado, de frente, observamos los restos del pretil del que fue Viaducto de Brazomar. Accedemos a la parte superior del pretil por un camino con escaleras a la zona superior y recuperamos el



antiguo trazado de la vía de Traslaviña. Observamos el andén del antiguo apeadero de Brazomar, zona restaurada por el Taller de Empleo de Rutas Verdes en el año 2008 (programa del Servicio Cántabro de Empleo en colaboración con el Ayuntamiento de Castro Urdiales). Desde el apeadero entramos en una zona atrincherada y una vez atravesada, el firme de la vía verde se convierte durante unos 200 m. en la red viaria que da acceso a una urbanización de chalets. Continuamos en línea recta por una zona de densa vegetación que nos acerca al bosquecillo de Valverde y al túnel del mismo nombre de casi 400 m. (yacimiento nº 9) cuya rehabilitación se prevé realizar en el año 2010 para poder atravesarlo en condiciones de seguridad. Tras pasar el Túnel de Valverde, llegamos a Mioño, dejando un restaurante a la derecha y un invernadero a la izquierda. Un campo de fútbol construido sobre las instalaciones ferroviarias estrecha la vía verde a la llegada de a la Estación de Mioño. A partir de la Estación de Mioño, el trazado continúa recto, unos 600 m. hasta Lusa, atravesamos una zona de llosa, con prados y huertas divisando al fondo el monte de Dícido y la peña de Santullán transformada por la cantera. Entre los pueblos de Lusa y Santullán pasa la autovía Bilbao-Castro Urdiales que interrumpe unos 200 m. del trazado original del camino de la vía, para retornarlo al norte de Santullán. Para retomar la vía verde podemos coger la CA-250 en dirección a Santullán y antes de llegar al núcleo urbano girar a la izquierda y bajar por un acceso de fuerte pendiente al cementerio de Santullán. También podemos llegar por Lusa, atravesando el pueblo en dirección al río Cabrera, cruzándole por un puentecillo, tomamos la pista ascendente hasta el paso por debajo de la autovía subiendo por un camino par luego bajar atravesando un establo; nos estamos aproximando por la margen izquierda del río hasta un puentecillo que nos llevara al antiguo trazado de la vía, hoy asfaltada para dar acceso a los chalés recientemente construidos en la zona. Desde aquí, continuaremos en línea recta por un vial asfaltado hasta el Puente de San Juan. Desde aquí la vía se nos presenta sin interrupciones hasta su final. Dejamos atrás el puente de San



Juan y entramos a un tramo habilitado como vía verde (cuya obra se espera finalizar en el 2011), con una parte asfaltada para bicis, y otra compactada en áridos para peatones. La plataforma del ferrocarril, convertida en vía verde se adentra atravesando trincheras, taludes sobre el monte, y suaves laderas en las que domina el verde de los prados. Divisamos al oeste la cadena de montañas que desde la Peña de Santullán, con su cantera, el Alto de la Cruz de Santullán, y la Cruz de Otañes, acaparan nuestra atención por sus abruptos rasgos.

En el Km. 3,1 poco después de dejar a un lado las ruinas de la casa ferroviaria de la capataza, la vía verde cruza, de manera transversal y a nivel, la carretera que sube al barrio de Los Corrales. Esta carretera nos brinda la oportunidad de enlazar con la antigua vía del ferrocarril minero de Castro-Alén, cuya plataforma se atisba esculpida en las paredes rocosas de la ladera contraria, al pie del Pico de la Cruz. Proseguimos sobre la traza del antiguo ferrocarril Castro-Traslaviña, apuramos los últimos retazos de pradera que se alargan hacia la Casa Torre de Otañes, que observamos a nuestra derecha desde el apeadero de los Corrales, en medio de una finca en la que sobresalen cuatro hermosos cipreses. Continuamos hasta la estación de Otañes (Km. 4) yacimiento. La estación se está rehabilitando por el Taller de Empleo de Rutas Verdes para acondicionarla como establecimiento de turismo rural. En su entorno se encuentra un área de descanso y desde el andén se divisa el pueblo de Otañes. Al que podemos acceder desde una carretera local; desde aquí también podemos ascender por pista forestal a la zona minera de Setares y conectar con la antigua vía minera. A partir de la estación el paisaje se hace más abrupto. La suave ladera izquierda se convierte en la cara occidental del monte La Helguera, que se atraviesa por rocosos taludes ganados a la montaña mediante elevados aterrazamientos desde los que se divisa el valle y pueblo de Otañes. Es un bello tramo en el que prevalece la vegetación autóctona salpicada de eucaliptus. Sobre la ladera nos llama la atención un enorme muro de mampostería,



restos de lo que fue el depósito de mineral de las minas de La Carmelita. A partir del paso superior del Km. 5 (carretera entre Otañes y Baltezana) dejamos atrás cualquier traza urbana y a medida de que el valle se estrecha nos adentramos por un paisaje en el que dominan las plantaciones de eucaliptos, a veces salpicadas por ejemplares de vegetación autóctona y en el que se atraviesa por húmedas trincheras forradas de musgo, helechos y enredaderas.



4 -Viaducto de los Vados.

Pronto alcanzamos uno de los hitos de esta jornada, el imponente viaducto de los Vados (Km. 7,1; Yacimiento nº 16). Tres arcos sustentan a esta mole convertida en un mirador de excepción, sobre el río Cabrera y por encima de la CA-250. Tras las sensaciones que sobre el vacío pudiera provocar el viaducto, el trazado del ferrocarril acomete una ascensión de recrecida pendiente jalonada de pequeñas trincheras y balcones.

La vegetación dominante es la del cultivo intensivo de eucaliptos, que se extienden por laderas de notable pendiente, salpicadas a veces por manchas de vegetación caduca en las que se aprecian castaños, avellanos, robles y rubíneas. Finalmente y tras una recta, aparentemente larga, la ruta gira hacia el sur y se sumerge en una profunda trinchera excavada en una roca y forrada de musgo y de abundante vegetación que hace más húmedo y fresco la parte final del trazado, en las inmediaciones del túnel de Herreros, al pie de las ruinas del poblado minero, y en la que se distinguen los contrafuertes que sostenían el depósito y canalización del agua que desviaba el arroyo de Herreros cuando el tren estaba en funcionamiento. En este



último tramo, la ruta avanza contigua al arroyo de Herreros. Esta zona ha sido acondicionada recientemente por el Taller de Empleo de Rutas Verdes; siendo poco accesible para bicicletas, la atravesaremos andando por la trinchera que nos conduce hasta la entrada, por Cantabria, del túnel de Herreros. La calle de Leonardo Rucabado, una de las vías principales del casco urbano de Castro esta construida sobre la traza de la vía de ferrocarril de Castro a Traslaviña. En el punto intermedio, en la plaza Felix Rodríguez de la Fuente (frente al colegio público Arturo Dúo) se ubicaba la antigua estación de Castro Urdiales; desde aquí (Km.0), salía un ramal en dirección noroeste a la ensenada de Urdiales pasando por el túnel del Vizconde hacia una zona urbanizada. Atravesamos la N-634 y enlazamos con el paseo de Ostende, buscando el polideportivo y dejando a la derecha la playa. Una vez dejamos atrás el Polideportivo se adivinan vestigios del antiguo ferrocarril: zona de almacenamiento de mineral, trincheras de la vía construidas en mampostería, y las construcciones más singulares, los puentes y pretilos por los que se accedía a los antiguos cargaderos de mineral de Urdiales, sobre la piscina de Urdiales, lugar al que se acercan pescadores y bañistas. Si desde el colegio tomamos la dirección este de la calle Leonardo Rucabado, observaremos a nuestra derecha, las murallas del Castillo de Ocharan con el jardín botánico; el edificio neomudéjar en su interior; y a la izquierda, el Palacio de Ocharan. El conjunto está declarado Bien de Interés Cultural y constituye lo que fue la residencia de Luís Ocharan uno de los magnates de las minas de hierro de la cuenca minera vizcaína. A continuación un semáforo y el túnel de lo que fue la vía de Traslaviña. Paralelo a este túnel se halla otro perteneciente al antiguo ferrocarril de Castro-Alén. Sobre esta zona existe un proyecto del Ayuntamiento para recuperar los túneles y dignificar la escena urbana de esta parte de la ciudad. Una vez atravesado el túnel descendemos hacia la estación de autobuses, y poco después retomamos la vía verde de Traslaviña en la rotonda de Brazomar.



4. MAPA



5 - Mapa



5. PERFIL TOPOGRÁFICO



6. Perfil topográfico



6. DATOS DE INTERÉS:

Castro Úrdiales:

Fiestas patronales de: San Pelayo y san Andrés

Fiesta marinera de "El carmen". Celebrada el día 16 de Julio. La Bahía de Castro es centro de atención donde se podrá ver un espectáculo de color al ver las embarcaciones engalanadas dispuestas a acompañar a la Virgen del Carmen hasta alta mar donde se realizará una ofrenda floral.

Fiesta de Interés turístico nacional "Coso Blanco" - Fiesta de color y música, es una de las más importantes de la ciudad y está considerada de interés turístico nacional. Las creaciones artísticas de los carrozistas se muestran en el desfile que se celebra a las 11 de la noche en el parque de Amestoy, donde se ameniza con la presencia de las autoridades de la ciudad, comparsas y numeroso público que se agolpa para seguir "in situ" inmersos en una batalla de bolas de confeti y serpentinas. Antes del desfile de las carrozas, a las 11 de la noche, empiezan los fuegos artificiales, preámbulo de la larga noche.



7. Coso blanco.

Dos monumentales verbenas

con toro de fuego incluídas, darán a la noche un ambiente de magia y color.

Exposición de fotografía matemática "Anda con Ojo"

Carnavales.

Castillo de Castro Urdiales; Los orígenes de Castro Urdiales se remontan a 1163, año en el que el rey Alfonso VIII le dio leyes y derechos.



Por su salida al mar, llegó a tener gran importancia su relación con otras localidades cercanas, pero en el siglo XIV su progreso se detuvo y sus gentes se dedicaron a actividades pesqueras.

En 1814, cuando las tropas francesas pretendieron con engaños invadir la península y toda ella se levantó contra las tropas napoleónicas, el castillo de Castro Urdiales sirvió de refugio y salida para muchos de sus habitantes que partieron de estas costas para adentrarse en el mar en busca de lugares ajenos a todos estos enfrentamientos. Esta sólida fortaleza de planta pentagonal y elevados muros reforzados en sus esquinas por cubos circulares, es una enorme construcción de piedra totalmente hermética, carece de vanos y saeteras, y carece de elementos desde donde se pudiera ejercer la defensa. Solamente se podían realizar los ataques en las partes superiores de las torres circulares que es lo que más destaca de todo el edificio.



8. Castillo

Destaca también el faro, construido dentro de las dependencias del castillo, como guía de las embarcaciones a su paso por esta zona costera.



9. La playa de Brazomar

Playas; Brazomar , La playa de Brazomar junto con el Solarium de Don Luis forman una pequeña Bahía donde las aguas tranquilas le permiten la realización de juegos acuáticos sin peligro. La calidad de la arena de la Playa de Brazomar y la disposición del Solarium de Don Luis hacen de estos lugares los más visitados por castreños y turistas, siendo al mismo tiempo los más tradicionales de la ciudad.



Ostende, La playa artificial de Ostende de reciente creación ubicada en la zona más Occidental de la ciudad y en disposición en forma de Concha, permite el disfrute de las actividades playeras sin aglomeraciones. Sus aguas tranquilas y cristalinas permiten el baño sin peligro.

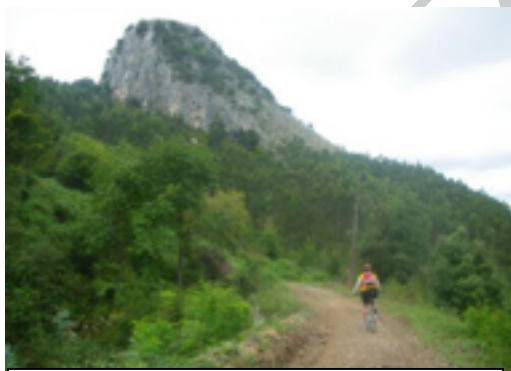
El pedregal, La arquitectura natural creó esta piscina que está ubicada en el barrio de los Marineros, en el casco urbano de la ciudad. Su entorno de gran belleza y sus aguas transparentes, permiten, cuando está alta la marea principalmente, disfrutar de un agua limpia y de un conjunto arquitectónico singular.



10 . El pedregal

Otras playas son Oriñon, Sonabia y Mioño.

Santullan:



11. Castro de la peña de Santullan

Monumento funerario Juan de Garay. Virrey de Cataluña

Situado en el Altar Mayor de la iglesia de San Julián.

25 de Julio Santiago Apóstol.

29 de Septiembre San Miguel.

Castro de la peña de Santullan; Este castro atribuido a Edad del Hierro II fue descubierto por F. González Cuadra en los años setenta del siglo XX, y estudiado posteriormente por el G.E.L.L.. Se trata de un enorme castro situado en posición muy dominante y rodeado por una gran muralla con piedras de mampostería a hueso, con varias puertas y que presenta cabañas en el interior. Ha proporcionado algunos objetos metálicos (una punta de lanza de hierro, anillas, etc.) huesos y



cerámicas toscas hechas a mano y con decoración plástica.

Mioño:

Fiestas patronales de San Roman: cabe destacar la cucaña marítima y la exhibición del deporte rural con Aizkolaris, levantamiento de piedra y deportes de iparralde.

Monumento al Minero en la plaza.

Máquina de tren que trabajaba en la mina.

En la playa Caballo tirando de un remolque, representación de cómo se trabajaba y obtenía el mineral.

Cargadero de mena, el único del norte de España en pie. Dirección cargadero la Ermita de la Virgen de Mioño, también escultura de Neptuno.

Las Barrietas: sin información.

Traslavía: Pertenece al ayuntamiento de Artzentales.

7. ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN LA VIA

Únicamente BTT y senderismo.



8. BIBLIOGRAFÍA

- Análisis, propuesta de actuación y proyecto de construcción en las infraestructuras abandonadas de la minería del hierro para su transformación en rutas verdes. Universidad de Cantabria. Fundación Torres Quevedo. Ayuntamiento de Castro Urdiales. Año 2005.

- María Luisa Ruiz Bedia, La minería en Castro Urdiales. Ayuntamiento de Castro Urdiales. 2010.

Recursos electrónicos:

- Vías Verdes;
<http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Itinerarios/Cantabria>
- <http://www.castro-urdiales.net/>
- Sobre Cantabria; <http://sobrecantabria.com/2010/05/24/las-fiestas-del-coso-blanco-en-castro-urdiales/>
- <http://www.piedrasobrepiedra.com/>
- <http://www.pueblosespana.org/cantabria/cantabria/miono/turismo>

9. INDICE FOTOGRÁFICO.

1. Antigua estación de Castro Urdiales.
2. Vista del cargadero exterior de Urdiales
3. Cargadero interior de Urdiales. Principios de siglo XX.
4. Viaducto de los Vados.
5. Mapa.
6. Perfil topográfico.
7. Coso blanco.
8. Castillo.
9. La playa de Brazomar.
10. El pedregal.
11. Castro de la peña de Santullan

