



La Vía Verde de Castro-Traslaviña, historia de un pasado ferroviario minero

Transportar el mineral desde las altas montañas cántabras hasta los cargaderos costeros de Castro Urdiales fue el cometido de varios atrevidos trenes mineros, cuyos abandonados trazados dan paso a rutas espectaculares en las montañas cántabras como la Vía Verde de Castro – Traslaviña de 8,3 km ejecutada por el Ayuntamiento que lleva su mismo nombre.



Texto y fotos: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

¡Nos ponemos en ruta! Se accede a la vía verde desde el barrio de Brazomar, concretamente en la rotonda de este barrio de Castro Urdiales pero atentos porque el acceso a la vía habrá que hacerlo por un camino con escaleras hasta la zona del antiguo apeadero. Esta rotonda en la que se distingue una fábrica de anchoas 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.

Esto, al tiempo que permite acceder desde Castro, significa que no será una entrada accesible para todas las personas. En caso de no poder acceder por las escaleras, se aconseja comenzar la ruta en Santullán (km 2,5) o incluso en Otañes.

Si se decide empezar en Brazomar discurrirémos atravesando una húmeda trinchera muy ferroviaria cubierta por una bóveda arbórea dejando a la derecha el bosquecillo de Valverde. Después la vía pasará por el túnel de Valverde o de Mioño, es recto, asfaltado e iluminado aunque siempre será bueno ir provistos de luces en las bicis o linternas por si la técnica fallara. El túnel atraviesa la elevación montañosa de El Cueto, deja atrás Castro Urdiales

FICHA TÉCNICA

Localización: Entre el barrio de Brazomar y el túnel de Herreros (límite con Bizkaia), pasando por Otañes. Castro Urdiales. Cantabria.

Longitud: 8,3 km

Usuarios:  Apta en el tramo Santullán – y la estación de Mioño.

Tipo de firme: tramos de asfalto y de tierra compactada y grava.

y se interna en el valle de Mioño. La vía se abre así a un amplio espacio de prados verdes salpicados de casitas orlado de altas montañas arboladas y rocosas. Es el primer envite de lo que un poco más allá será la imponente cordillera Cantábrica.

La vía verde llega a la antigua estación de Mioño (km 1,2). Entre la estación y el campo de fútbol la vía continua como una calle más con poco tráfico. Por este camino que atraviesa verdes prados termina en la carretera que comunica las pedanías de Lusa y Santullán (km 2) donde la traza original del ferrocarril fue cercenada por la autovía A 8. Sin necesidad de pisar asfalto, a la derecha, sobre la acera que acompaña a la carretera pasamos bajo la autovía y llegamos a Santullán (km 2).

Alcanzando las primeras casas y entrando por la CA 252 hay que girar a la izquierda y en el barrio El Campillo tomar el antiguo trazado de la vía, hoy asfaltado para dar acceso a las viviendas unifamiliares recientemente construidas en la zona. Continuaremos en línea recta por este tramo hasta el Puente de San Juan (km 3) sobre el río Mioño. Desde aquí la vía se nos presenta sin interrupciones ya hasta su final.

Superado el puente, apenas a unos metros, el asfalto da paso a la plataforma del ferrocarril, convertida en un grato camino rural que se adentra de lleno en el tramo medio del valle del río Mioño. Aquí, los sentidos se pierden por



un amplio espacio de verdes prados y armónicos caseríos encerrados entre la suave ladera sobre la que avanza la vía y una alta crestería caliza de verticales y rocosas paredes. La cadena montañosa, desde la peña de Santullán hasta el alto de La Cruz de Otañes, acaparará gran parte de nuestra atención por sus abruptos rasgos.

Poco después de dejar a un lado la destartalada casilla ferroviaria del Ca-

patáz (km 4,1), la vía del antiguo tren de Castro-Traslaviña cruza, de manera transversal y a nivel, la carretera que sube a la barriada de Los Corrales (km 4). Esta carretera nos brinda la oportunidad de enlazar con la abandonada vía del ferrocarril minero Castro-Alén, cuya plataforma casi se ve esculpida en las paredes rocosas de la ladera contraria. Esta otra ruta sobre antiguo ferrocarril lo dejamos para otro número de la revista.





Proseguimos sobre la traza del ferrocarril Castro-Traslaviña y apuramos los últimos retazos de verdes prados que se alargan hacia la casa torre de Otañes.

A partir de la estación de Otañes (km 5) todo cambia de modo radical. La suave ladera izquierda se convierte en la cara occidental de pico La Helguera, una vertical y ciclópea pared

rocosa. En tan imposible superficie, el ferrocarril tuvo que arañar la pared y escalonarse sobre un arriesgado espacio aterrazado. El resultado es un elevado balcón a Otañes y su lejana iglesia. Esta localidad será otro buen punto intermedio de acceso a la vía. Además, la antigua estación ha sido recuperada como un albergue y punto de alquiler de bicicletas.

Más información en www.viasverdes.com





60 reportajes sobre Vías Verdes en Carta Local

La Federación Española de Municipios y Provincias y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) iniciaron en abril de 2018, una colaboración para la inclusión de reportajes y noticias sobre Vías Verdes en esta revista “Carta Local”, que llega a los municipios y a otras sedes.

Desde hace seis años (abril 2018), la FEMP y la gerencia de Vías Verdes de la FFE colaboran periódicamente para dar a conocer las vías verdes de forma directa a los más de 8000 municipios y diputaciones que reciben mensualmente la revista “Carta Local” editada por la FEMP.

Ambas entidades entienden que el contenido de los reportajes es acogido con gran interés entre los receptores de la revista porque las vías verdes son claramente un recurso con mucha incidencia, uso e impacto a nivel local y provincial.

Son contenidos que permiten visibilizar a las instituciones promotoras y gestoras de las vías verdes (ayuntamientos y provincias básicamente) y dinamizar estos itinerarios así como difundir los proyectos y actividades realizadas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Con este último reportaje publicado se alcanzan los 60 artículos de Vías Verdes en “Carta Local” y seis años de colaboración continuada. Todos ellos se encuentran disponibles en <http://femp.femp.es/cartalocal> y en www.viasverdes.com.

¡Gracias FEMP por seguir difundiendo las vías verdes!

A partir del paso superior (km 6) dejamos atrás cualquier traza urbana y toda amplia panorámica. El abierto valle del Mioño se estrecha por efecto de las altas montañas que lo abrazan y dejan a la vía bajo un frondoso bosque de eucaliptos, uno de esos espacios que aún son capaces de empequeñecer la soberbia humana.

En este escenario la vía toma la apariencia de un camino montañoso perfilado de colores caducos donde se incrementa bastante su pendiente y se enfrasca en las húmedas trincheras forradas de musgo, helechos y enredaderas.

Pronto alcanzaremos uno de los grandes hitos de esta jornada, el imponente viaducto de los Vados (km 7). Tres arcos sustentan a esta mole convertida en un mirador de excepción. Finalmente, y tras una recta la ruta gira a la derecha y se sumerge en una profunda trinchera excavada en roca y forrada de musgo. A la salida de ésta acaba el recorrido por el ferrocarril Castro - Traslaviña (km 8,3). La maleza se ha comido el tramo que nos separa del largo e impracticable túnel de Herreros y ha borrado del mapa el homónimo poblado minero. Quién sabe si algún día este tramo se podrá recuperar para regalárselo a la vía verde. Y hasta aquí nuestra vía verde de hoy.

