Bizkaia

TRASLAVIÑA-CASTRO TRENBIDEA
FERROCARRIL TRASLAVIÑA-CASTRO

Sopuertako meategiak Castroko portuarekin lotzeko proiektuaren berri 1873an eman zuten, baina, Gerra Karlista tarteko, ezin izan zuten egin. 1890ean, Castroko Udalaren interesa piztu zuen berriro proiektuak, eta, azkenean, 1894an Muskizko Memerea auzotik abiatu, Sopuertako harana zeharkatu eta Castroraino helduko zen trenbidea eraikitzeko eta ustiatzeko kontzesioa eman zioten Jose Martinez de Pinillosi; Artzentalesetik (Traslaviña) igaroz, trenbide horren adar batek Santander-Bilbao trenbidearekin bat egin zuen. Hasierako proiektuan bide zabaleko trenbidea aurreikusi bazuten ere, berehala bide estuko trenbidea aukeratu zuten, lanak merkatzeko helburuz. Azkenean, Muskiz-El Castaño trenbidea ez zuten eraiki, eta trenbide nagusia Traslaviña-El Castaño-Castro izan zen. Arenao eta San Pedro Galdames geltokien artean trenbide-adar bat eraikitzeko baimena eman zuten 1896an, baina mineralak garraiatzeko bakarrik. Mea garraiatu zuten lehen trenak 1898an iritsi ziren Castro Urdialesera, eta bidaiari-zerbitzua 1899an hasi zen. Hasiera-hasieratik, mea-garraioa izan zen garrantzitsuena trenbide horretan, eta trenbidearen ekonomia meategietako ustiapenen gorabeherei loturik egon zen. Urteak joan ahala, zerbitzuak gainbehera egin zuen inbertsio ezagatik, harik eta 1966ko urtarrilaren 15ean bertan behera utzi zuten arte.

Traslaviñako trenbidean aipagarriak dira Las Barrietaseko geltokia (1898) –Jose Bores Romerok eginikoa–, trenbidezainaren etxea, Hoyoko geltokia, Arenaokoa eta Herreros errekaren gaineko zubia, Gerra Zibilean suntsitu eta gero berreraiki zutena.

En 1873 vio la luz un proyecto para enlazar las minas de Sopuerta con el puerto de Castro, aunque la Guerra Carlista impidió que se llevara a cabo. En 1890 el ayuntamiento de Castro vuelve a interesarse por el proyecto y, finalmente, José Martínez de Pinillos obtiene en 1894 la concesión para construir y explotar un ferrocarril desde el barrio de Memeres, en San Julián de Muskiz, pasando por el Valle de Sopuerta, hasta Castro, con un ramal que, por el término de Artzentales, Traslaviña, enlazaba con el Ferrocarril Santander-Bilbao. Aunque la línea se proyectó en vía ancha, pronto se cambió a vía estrecha, con lo cual se esperaba abaratar las obras. Finalmente, el tramo de San Julián de Muskiz-El Castaño no se llegó a construir, pasando a ser la línea principal Traslaviña-El Castaño-Castro. En 1896 se concede un ramal entre las estaciones del Arenso y el barrio de San Pedro de Galdames, exclusivamente para el transporte de mineral. Los primeros trenes de mineral llegan a Castro Urdiales en 1898, y en 1899 se inició el servicio de viajeros. Desde los orígenes, el tráfico de mineral fue el más importante en este ferrocarril, por lo que su vida económica estuvo vinculada a las fluctuaciones de las explotaciones mineras. Con el tiempo y la falta de inversiones el servicio fue decayendo hasta que fue suprimido el 15 de enero de 1966.

En la línea del ferrocarril de Traslaviña destacan las estaciones de Las Barrietas (1898), obra de José Bores y Romero, la casa del guardavías, la estación del Hoyo, la de Arenao y el puente sobre el arroyo Herreros, destruido en la Guerra Civil y reconstruido posteriormente.