



Rutas

Bizkaia

en bici

BIZKAIA



Ruta 11

Gallarta > La Aceña



**Bizkaia**

foru aldundia  
diputación foral

### Ficha técnica

- **Gallarta - La Aceña**
- **Eje Margen Izquierda-Zona Minera del Plan Director Ciclable**
- **Recorrido:** 18 km (sin contar el regreso)
- **Tiempo estimado con paradas:** 2 horas y media
- **Dificultad:** baja
- **Tráfico:** escaso
- **Tipo de bici recomendado:** híbrida o de montaña



## En bici por Bizkaia

En los últimos años en Bizkaia estamos dando pasos en la promoción y uso de la bicicleta como medio de transporte. Estas rutas son una invitación a dejar el coche en casa y a disfrutar de la bici sin prisas y sin agobios. Se trata de rutas seguras y asequibles para todos y todas.

Andar en bici es divertido, saludable y ecológico. Sirve para mucho más que para hacer ejercicio de vez en cuando. La puedes usar para ir a estudiar o al trabajo, para hacer las compras, para quedar con gente o simplemente para pasear por tu ciudad oir de excursión. Son muchas las **VENTAJAS** que la bici nos ofrece:

- Nos mantiene en forma, es **saludable** y es un estupendo antídoto contra el estrés y la agresividad.
- Es el medio de transporte más **económico**.
- Nos da mucha independencia y es **rápida** en ciudad. Más que el coche en distancias menores de 7,5 km.
- Pero sobre todo es **necesaria**, necesaria para frenar el deterioro del Planeta. Un informe de Naciones Unidas estima que en 50 años las temperaturas mundiales ascenderán entre 1,4 y 5,8 °C por las emisiones de gases a la atmósfera. Esto provocará climas extremos, inundaciones, tornados, la desaparición de un 25% de la riqueza biológica actual... Pero mejor no pensar en qué puede pasar e intentar poner remedio. Es verdad que todo no está en nuestras manos, pero tu aportación es fundamental para salvar el Planeta. ¡¡Utiliza la bici y deja el coche!!

Andar en bicicleta no es peligroso en sí mismo. Lo que genera el peligro son los coches. Algunos **CONSEJOS** nos pueden ayudar a defendernos de ellos:

- Prevé el itinerario evitando los recorridos más peligrosos.
- Si circulas por calles o carriles estrechos donde no hay espacio para que te adelanten respetando el 1,5 m de seguridad, hazlo por medio del carril. Nunca junto a los vehículos aparcados.
- Mantén tu bici a punto. Revisa frenos, cubiertas, dirección y luces periódicamente.
- Por la noche utiliza luces y reflectantes. Evita la ropa oscura.
- Respeta el código de circulación. Indica los giros. El casco es obligatorio en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas y en condiciones extremas de calor.
- Atención a los vehículos que se desvían a la derecha. A menudo se generan situaciones de peligro.
- En las rotondas compórtate como otro vehículo más y, salvo que vayas a tomar la primera salida, no renuncies a los carriles centrales.
- No utilices cascos de música.

En esta ruta viajamos al pasado siguiendo los pasos de un antiguo tren minero que unía la industrial Margen Izquierda con los montes mineros de Las Encartaciones. En la Ruta I recorrimos parte de la vía La Galdames, hoy lo hacemos desde Gallarta hasta La Aceña, sin desniveles reseñables y por una vía segura, salvo el tramo inicial.



## Cómo llegar

Como ya es costumbre en esta colección, la ruta parte de una estación de tren. En este caso la de Gallarta, de Renfe. Podemos llegar a ella cómodamente con nuestra bici desde Muskiz, Barakaldo o Bilbao, entre otras. Además, también podemos acudir al lugar a través del bidegorri que une Portugalete y Muskiz (ver Ruta I).

## Km 0: Gallarta

Salimos de la estación de Gallarta por la única vía posible. El ánimo inicial nos ayuda a subir la pendiente de 200 metros que separa la vía férrea de las primeras casas. Superado el desnivel, encontramos un carril-bici que seguimos a la izquierda. A pocos metros, junto a un pequeño parque, el bidegorri desemboca en una acera para renacer poco más adelante. En vez de seguir el asfalto rojo, continuamos por la carretera a la búsqueda de una calle que describe el carácter de esta ruta: la Avenida del Minero. Está muy cerca. Es la arteria principal de Gallarta, con tráfico calmado gracias a los siempre bienvenidos pasos de cebrá elevados. La tomamos a la izquierda y nos adentramos en el corazón del pueblo, un pueblo antiguo, conocido desde el siglo XV como Gallarreta, pero con un corazón que late joven tras una complicada operación de trasplante. En 1960 se decidió derribarlo. No sin polémica y lucha, siete mil quinientas personas perdieron sus casas a golpe de barreno y dinamita para posibilitar la explotación de uno de los pocos lugares donde aún quedaba el codiciado hierro vizcaíno. Como veremos, el tiempo no ha borrado esa profunda cicatriz.

La avenida zigzaguea por el pueblo. A nuestra izquierda un humilde parque lleva el nombre de la hija más insigne del municipio, también de cuna humilde: Dolores Ibárruri Gómez, más conocida como La Pasionaria. Nació no lejos de aquí, en 1895, en el seno de una familia pobre y numerosa. A los quince años tuvo que abandonar los estudios, trabajó en un taller de costura y como sirvienta, pero se convirtió en una importante líder comunista, llegando a ser Secretaria General del PCE. Encarnó la lucha por la igualdad de género y, a pesar de la cruel discriminación que esclavizaba a la mujer en los albores del siglo XX, consiguió romper las cadenas de su condición y elegir su destino.

Seguimos pedaleando por la Avenida del Minero hacia el lugar que vio crecer a La Pasionaria. Al final de la calle, llegamos a una rotonda. Dejándonos llevar por la pendiente, en el siguiente cruce, encontramos el Museo de la Minería del País Vasco, ubicado en el edificio que albergó durante años el matadero de Abanto y Ciérvana. Es nuestra siguiente parada.

## Km 2: Museo Minero y Mina de Agruminsa

Sobran razones para visitar este museo y a sus gentes, a quienes debemos agradecer el gran trabajo voluntario que, no sin pugnas y desvelos, ha permitido salvar un amplio legado de la historia minera de Bizkaia. Pero, además, la entrada es gratuita para quienes vamos en bici. Ojalá se extienda este bonito ejemplo proveniente de personas más relacionadas con vagonetas que con bicicletas, pero que son conscientes de que el planeta necesita más ciclos y menos coches.



Después de recorrer el museo y de conocer los utensilios utilizados en las minas, es el momento de asomarnos a la Mina de Agruminsa o de Bodovalle –donde se asentaba Gallarta antes del derribo masivo– y comprobar de lo que era capaz un enjambre de sudorosos mineros de cuerpos tiznados de hollín. La vista es impresionante y al asomarse al pozo –siempre con cuidado– parece que aún resuenan los ecos de picos, mazas y barrenas.

Dejamos atrás la mina y el museo, y volvemos sobre nuestras pedaladas hasta la rotonda. Continuamos hacia arriba a la búsqueda de la plataforma de la antigua vía La Galdames. Tras una pequeña cuesta, encontramos otra rotonda, en la que nos desviamos a la derecha, descendiendo. A unos metros, a la izquierda, encontramos una curiosa estructura de hierro oxidado,

y debajo un tremendo tubo junto a una caseta, es el pozo de ventilación de la mina. Junto a él nace una carretera y, adosado a ella, un arcén-bici compartido con peatones que va a guiar nuestro camino en los próximos kilómetros. Lo seguimos.

### **Km 3: Ferrocarril La Galdames**

Las viejas minas abandonadas traen a nuestra imaginación el traqueteo y el humo azabache de aquel tren. A primeras horas de la mañana resonaban los ecos de sus pitidos en todo el valle mientras cientos de mineros caminaban macilentos entre risas y miradas perdidas a enfrentarse al sólido mineral a cambio de un mísero salario. Las mujeres se dirigían a los lavaderos de mineral o construían cartuchos de dinamita por un jornal aún más bajo. Además, trabajaban tenazmente en casa, no sólo para cuidar y mantener a su familia, sino también a temporeros llegados de otros lugares a cambio de algo de dinero. Con lo que –según estudios modernos– los ingresos de las féminas superaban en muchos casos al de sus maridos a costa de una penosa doble jornada.

El sosegado pedaleo nos lleva hasta La Balastera, uno de tantos poblados que surgieron al calor de la minería. Avanzamos en la ruta y vamos descubriendo junto al camino y en las laderas vestigios de la historia extractiva: restos de cargaderos y planos inclinados que empujaban sin desvelo el preciado hierro vizcaíno. Atravesamos el primer túnel, conocido como Calcos Viejos, y enseguida llegamos a Los Castaños. Un pequeño parque salpicado de pinos y eucaliptos nos anuncia, contradiciendo el nombre de la localidad, las que serán las especies arbóreas más presentes en el recorrido. Los bosques autóctonos de roble y castaño que antaño poblaron estos lares también desaparecieron con el mineral.

El asfalto rojo sigue guiando nuestro paso categóricamente y nos introduce en el barrio de El Once, también de origen minero hasta el punto que debe su nombre a su ubicación en el kilómetro homónimo de la vía La Galdames. Aquí terminaba –y aún pueden contemplarse sus restos– el plano inclinado de El Saúco, el más largo del territorio.

Nuestro pedaleo es apacible, sin desniveles notables. Aquellos trenes mineros no podían transitar por pendientes superiores al 4%. Por ello había que diseñar túneles como el de El Sobaco, una verdadera obra de ingeniería considerando la fecha en que se construyó. Al salir del mismo, el asfalto rojo se despidе y circulamos por el arcén entre eucaliptos hasta el siguiente cruce. Atravesamos una angosta carretera que sube desde el barrio de Santelices (Muskiz) hasta La Arboleda.





### **Km 7: Vía verde**

Entramos en una vía verde exclusiva para peatones y ciclistas. Como hasta ahora, hacemos gala de una actitud de respeto en pro de la convivencia entre ambos modos. Nos introducimos en el valle del río Barbadún a través de una cómoda pista pedregosa. Vamos serpenteando para superar las depresiones de riachuelos y arroyos que nacen en los montes de Triano y corren presurosos a alimentar el Barbadún. Las rocas cortadas a pico y barrena para abrir paso al antiguo tren nos remontan al pasado... eran otros tiempos y la fuerza que construía estas infraestructuras nació de manos ásperas y robustos brazos.

La biodiversidad del lugar está gravemente herida por los monocultivos de pino y eucalipto que se extienden tiñendo las laderas de verde lacio, incluso en invierno. En los pequeños tramos donde perdura la vegetación autóctona, como en el entorno del Río Mayor —otro afluente del Barbadún que cruzamos—, páridos y zorzales encuentran alimento y cobijo. También las mariposas, los escarabajos y otros insectos eligen estos lugares para reproducirse y alimentarse. Parece que prefieren los abigarrados colores de flores, líquenes, helechos, musgos, arbustos y árboles al monocromático verde de las plantaciones forestales. Aquí la primavera pinta de esplendor el equilibrio natural y el otoño anuncia el frío con una rica amalgama de ocres, amarillos y naranjas.

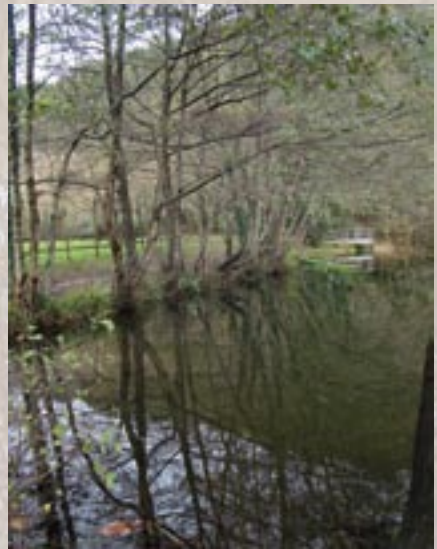
### **Km 14: Área recreativa de Atxuriaga**

Tras siete kilómetros, el camino prosigue hacia nuestro destino. Atravesamos dos cruces y en ambos seguimos de frente. Dos nuevos túneles nos recuerdan que pedaleamos por la plataforma de la vía férrea. Franqueado el segundo, llegamos a un polígono industrial. Lo bordeamos dejándolo a la derecha. Pasados los talleres, un camino asfaltado nace a la izquierda en dirección al área recreativa de Atxuriaga, construida sobre los terrenos de las minas Tardía y Berango. En días festivos, con buen tiempo, en este lugar suele haber bastante tránsito de vehículos y peatones, por lo que conviene extremar la precaución.

Pedaleamos entre robles americanos, fresnos y arces, y pasamos sobre un riachuelo. Nada más hacerlo, giramos a la izquierda. Enseguida encontramos un pozo de extracción, hoy lleno de agua y repoblado con truchas arco iris para deleite de los pescadores, no tanto de los peces.

### **Km 17: La Aceña**

El mismo camino que pasa junto al estanque nos conduce a La Aceña, otra aldea de origen minero situada a los pies de la sierra de Galdames. Aquí aún pueden descubrirse restos de vetustos andenes y no resulta difícil imaginar una tropa de mineros marchando al tajo con bocadillos de mucho pan y poco queso envueltos en papel de periódico, y prestos a comenzar una jornada de más de doce horas. A mediodía las hijas llegaban al yacimiento con tarteras repletas de cocido que ayudaban a sus padres a reponer energías. Toda esa comida la habían preparado las mujeres la noche anterior, ya que durante el día también participaban en la actividad minera. Todo el trabajo era poco para sostener la precaria economía familiar. Es el fin de la ruta.



## El regreso

Podemos regresar por el mismo camino, es la alternativa más segura. Sin embargo, al llegar al lugar donde tomamos el arcén-bici, junto al pozo de ventilación de la mina de Agruminsa, conviene dejarse guiar por el asfalto rojo a la izquierda. A lo lejos veremos Muskiz, inconfundible por las humeantes chimeneas de Petronor, y al fondo, el ancho azul. El bidegorri nos lleva hasta el barrio de Santa Juliana. Lo atravesamos con precaución y llegamos a Gallarta tras cruzar varias carreteras. Enseguida reconocemos el pequeño parque donde el carril-bici desaparece para renacer de nuevo metros más allá, ya cerca de la estación del tren.



Otra posibilidad es hacerlo por carretera –primero por la BI-3632 hasta el cruce de Arenao y luego por la BI-2701– hasta Muskiz, donde también hay una estación de tren. Esta opción es más corta, pero más peligrosa. Sin embargo, nos ofrece la visita a la Ferrería de El Pobal, sin duda uno de los conjuntos industriales más relevantes de Bizkaia que, dentro de nuestro viaje al pasado, nos traslada a un taller fabril del siglo XIX.



## Puntos de interés

Cibeles, la diosa Madre Tierra, debió bendecir nuestro territorio al rellenar sus entrañas de un hierro de tan alta calidad. Aquí han llegado barcos de diversos lugares de Europa en busca del oro ocre que a lo largo de los siglos ha marcado el desarrollo económico y ha dejado su impronta en los pueblos, la cultura y el paisaje.

La historia de la **actividad extractiva** en nuestro territorio está dividida en dos etapas muy diferenciadas. La primera fue la explotación tradicional. Hasta mediados del siglo XIX la propiedad de las minas era comunitaria y las gentes del lugar eran libres de arrancar el mineral siempre que no perjudicaran a nadie. Dos acontecimientos históricos propiciaron el paso a un segundo período de explotación intensiva. El primero fue la invención del convertidor Thomas-Bessener, un procedimiento para obtener acero al que el mineral vizcaíno se adaptaba perfectamente. A éste se sumó la abolición del Fuero de Bizkaia tras la última guerra carlista, lo que permitió la explotación y exportación del mineral en bruto. Surge así la ocasión para conseguir pingües beneficios del hierro y los capitales locales y extranjeros se invierten en empresas mineras. El proceso genera gran demanda de fuerza de trabajo que es satisfecha por población de la España rural que llega en migraciones masivas.

Las **condiciones de vida** y de trabajo pueden calificarse –sin temor alguno– de inhumanas: las familias habitan hacinadas en barracones insalubres y se ven obligadas a comprar los productos de primera necesidad –no siempre en condiciones adecuadas– en determinados economatos o cantinas controlados por las empresas. La tasa de mortalidad es muy elevada debido a los accidentes laborales y a enfermedades asociadas a la falta de higiene (tifus, cólera, tuberculosis...). Este panorama despierta la conciencia obrera y la huelga se convierte en herramienta de lucha para exigir –excepto en la de 1917 que tiene un marcado carácter de cambio político– mejoras en el nivel de vida. La conflictividad social y laboral alcanza gran virulencia en aquellos tiempos donde las márgenes de la Ría estaban separadas por algo más que por un curso de agua.

Todo ello –con su cara y su cruz– generó un importante desarrollo industrial que fue el motor de la economía vizcaína durante décadas. Hoy, independientemente de quién lea la historia, hay huellas palpables de ese pasado cercano. Visitemos algunas:

La **Mina de Agruminsa** es sin duda una de las más espectaculares. Se inauguró con gran polémica porque para ello hubo que derruir la antigua Gallarta. Fue la última mina en clausurarse en 1993 y, además del gran pozo que puede verse –que alcanza una profundidad de 20 metros bajo el nivel del mar siendo el lugar con menor altitud de la CAPV–, tiene kilómetros de galerías subterráneas otrora rebosantes de hierro. Esperamos que los trámites para declarar este antiguo yacimiento patrimonio cultural –sin resolución mientras se escribe esta ruta– lleguen a buen puerto, porque su desaparición significaría, sin duda, una pérdida irremplazable para generaciones presentes y futuras.



Todo el mineral que se extraía de las minas tenía que ser transportado. **La Galdames** fue uno de los ferrocarriles que surgieron en el fragor extractivo. Lo construyó la compañía inglesa Bilbao River Cantabrian Rail en 1876 para trasladar el hierro de la cuenca del Barbadún hasta los cargaderos de La Benedicta en los muelles de Sestao y Portugalete. Sus 22,4 kilómetros de raíles clavados en inquebrantables traviesas convirtieron este tren en el convoy minero más largo de su época, llegando desde La Aceña hasta la Ría de Bilbao, a la que se accedía tras cruzar Sestao por el túnel de la Benedicta. El **túnel del Sobaco**, otro de los seis que recorría, era el más conocido y espectacular. Tenía y tiene doscientos metros de longitud, y fue llamado así porque su forma de curva impide ver la luz al final de la galería. Su explotación terminó en 1968, ya en manos de Babcock & Wilcox, y se dismanteló cuatro años después.

Aún sobreviven numerosos vestigios del periodo minero, aunque corren el riesgo de ser borrados por el tiempo. Para que esto no ocurra, el **Museo de la Minería del País Vasco** ha dedicado nobles esfuerzos que ha traducido en grandes logros. Es una entidad sin ánimo de lucro formada por personal voluntario. Fue creada en 1986 y desde entonces ha realizado un admirable trabajo de recopilación de material y documentación procedente de las minas para protegerlo y darlo a conocer. Sus nuevas instalaciones son un reconocimiento a ese quehacer. La visita resulta obligada.

Tampoco desmerece conocer la **Ferrería de El Pobal**, otro museo vivo de la industria del hierro, pero de su etapa tradicional. Fue construida por los Salazar a comienzos del siglo XVI. Consiguió sobrevivir adaptándose a los nuevos tiempos y mantuvo la producción hasta 1965, siendo la última de su linaje. Hoy el complejo ofrece la visita a la ferrería, el molino harinero, el palacete, dos hornos de pan y la infraestructura hidráulica encargada de generar la energía que daba vida al sistema.



## ¿Sabías que...?

Los vagones del ferrocarril, hambrientos de mineral, eran alimentados por líneas de baldes y planos inclinados. El **plano inclinado de El Saúco** fue el más largo e importante de Bizkaia. Fue construido en 1866 y llevaba el hierro extraído en las minas de El Saúco en Galdames hasta el Barrio de El Once en Abanto y Ciérvana: 3,7 kilómetros. Otro muy recordado por la gente del lugar es el **plano inclinado de San Fermín** (cuyas ruinas pueden verse después del primer túnel), ¡tenía una pendiente del 85%! También es llamativo el **cargadero mineral de La Balastera** que se utilizaba para cargar el hierro de una mina cercana.



## Información de interés

### • Abanto y Ciérvana-Abanto Zierbena

Ayuntamiento: ☎ 94-636.20.00  
[www.abanto-zierbena.org](http://www.abanto-zierbena.org)

### • Galdames

Ayuntamiento: ☎ 94-650.41.54  
[www.galdames.org](http://www.galdames.org)

### • Museo de la Minería del País Vasco

☎ 94-636.36.82  
[www.museominero.net](http://www.museominero.net)

### • Ferrería de El Pobal

☎ 629-271.516  
[www.bizkaia.net/elpobal](http://www.bizkaia.net/elpobal)



### • Teléfono de emergencias 112

### • Diputación Foral de Bizkaia

Departamento de Obras Públicas  
Tel.: 94-406.70.00

[www.bizkaia.net/herri\\_lanak/Bizikletak/ca\\_index.html](http://www.bizkaia.net/herri_lanak/Bizikletak/ca_index.html)



### ASOCIACIONES

#### • Biziz Bizi. Asociación de Ciclistas Urbanos

☎ 94-489.01.19  
[www.bizizbizi.org](http://www.bizizbizi.org)

#### • ConBici. Coordinadora en Defensa de la Bici

[www.conbici.org](http://www.conbici.org)

#### • Federación Vizcaína de Ciclismo

☎ 94-441.50.49  
[www.febici.com](http://www.febici.com)

#### • Fundación Ciclista Euskadi (Aula Pedagógica)

☎ 94-454.51.27  
[www.fundacioneuskadi.com](http://www.fundacioneuskadi.com)



### TRANSPORTE PÚBLICO PARA VIAJAR CON BICI

#### • BizkaiBus (sólo bicis con funda en vehículos con maletero)

☎ 902-222.265  
[www.bizkaia.net](http://www.bizkaia.net)

#### • Cercanías Renfe

☎ 902-240.202  
[www.renfe.es/cercanias](http://www.renfe.es/cercanias)

#### • Consorcio de Transportes de Bizkaia

☎ 94-476.61.50  
[www.cotrabi.com](http://www.cotrabi.com)

#### • El Bote Erandio-Barakaldo

☎ 94-467.00.35

#### • El Bote Portugalete-Las Arenas

☎ 94-496.47.03

#### • EuskoTren, EuskoTran y Funicular de Larreineta

☎ 902-543.210  
[www.euskotren.es](http://www.euskotren.es)

#### • FEVE

☎ 94-425.06.15  
[www.feve.es](http://www.feve.es)

#### • Funicular de Artxanda

☎ 94-445.49.66  
[www.bilbao.net/funicularArtxanda/jsp/home.jsp](http://www.bilbao.net/funicularArtxanda/jsp/home.jsp)

#### • Metro Bilbao

☎ 94-425.40.25  
[www.metrobilbao.net](http://www.metrobilbao.net)

#### • Puente de Bizkaia

☎ 94-480.10.12  
[www.puente-colgante.com](http://www.puente-colgante.com)





Ferrería del Pobal

BI-2701

Río Barbadún

Muskiz

Santelices

Km 14

Túnel de El Sobaco  
Km 7

Regreso 2

Río Mayor

Cargadero de mineral de La Balastera

El Once

# Gallarta

Km 17

Plano inclinado de El Saúco

La Balastera

Km 3

# La Aceña

Area recreativa de Atxuriaga

Los Castaños

Santa Juliana

Plano inclinado de San Fermín

Regreso 1

Km 0

Mina de Agruminsa

Museo de la Minería del País Vasco

Portugalete