



Artikutzako ttantak

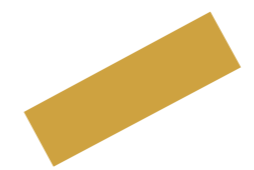


Artikutza
Natura

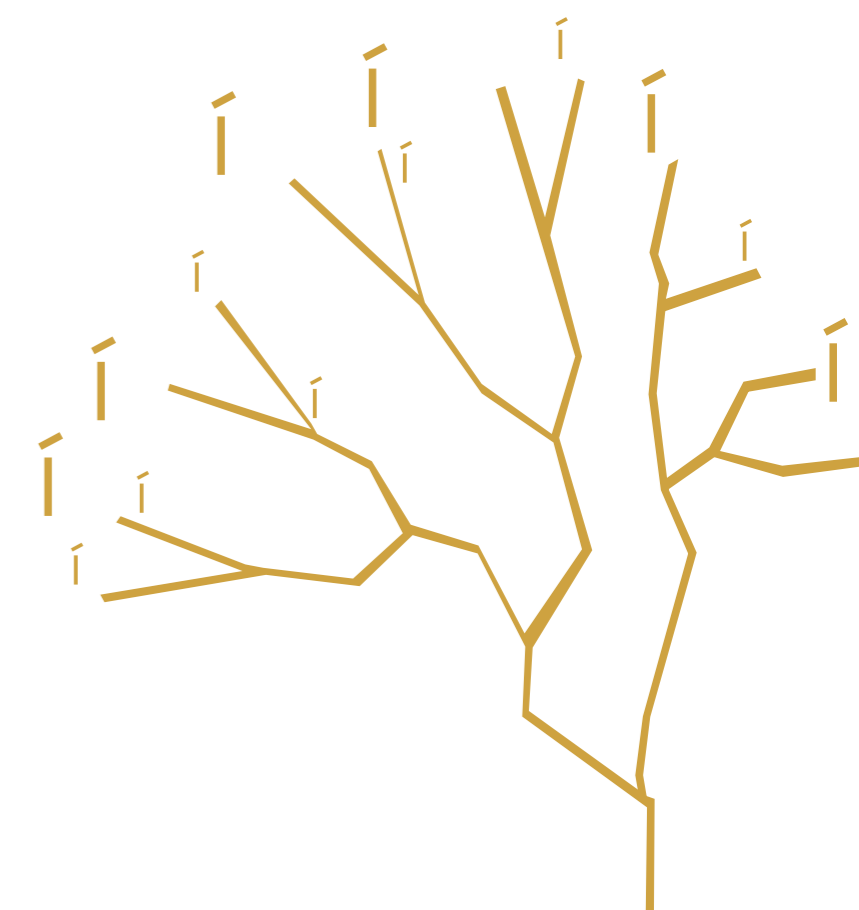
Teléfono: 690 720 264
(De lunes a viernes, 10:00 - 16: 00)
www.donostia-artikutza.org
arikutzanatura@donostia.org

nº2

Otoño - invierno 2011



ndice



ENTREVISTA

Antton Mendizabal y Juanjo Olaizola.....4

DESCUBRIR

2011, Año Internacional de los Bosques..... 8

ARTIKUTZA, EN IMÁGENES

Desde el balcón de Erroiari.....10

COLECCIONABLE

Rosalia alpina.....12

DESDE LAS ENTRAÑAS

Visto y oído en Artikutza.....13

GALERÍA DE IMÁGENES



Entrevista

Antton Mendizabal y Juanjo Olaizola.
El ferrocarril de Artikutza

Hoy día conocemos Artikutza como un entorno natural protegido, pero esta realidad era bien distinta más o menos un siglo atrás. La industria se encontraba en pleno auge y la explotación de minas y bosques era una actividad prioritaria, por lo que podemos encontrar todavía hoy día, restos de las infraestructuras necesarias para el transporte de dichas mercancías.

Es lo que se encuentran investigando nuestros entrevistados tal y como nos dieron a conocer en las dos visitas guiadas que realizaron el pasado mes de abril. Si bien las primeras noticias del pequeño tren de Artikutza las podemos situar en 1894, éste dejó de funcionar por estas tierras en 1918, cuando San Sebastián compró la finca. Este sistema de transporte conoció diversas fases y en 1905 llegó a unir las estaciones de Lezo-Rentería con Elama en Artikutza, completando una distancia de 28,5 km con un ancho de vía de 60 cm; al parecer el ferrocarril de vía estrecha minero-forestal más largo del estado.

¿Qué fue lo que os animó a realizar el estudio sobre el ferrocarril de Artikutza?

El poder dar respuesta a las incógnitas y el asombro que nos producían las ruinas de edificios que observábamos en los montes de Oiartzun y Artikutza; las características poco habituales de este ferrocarril; las razones de su creación; la técnica empleada y el material ferroviario; la escasez de información...



Ruinas de Makinetxe en Planoburu

A pesar de la documentación escasa o las dificultades con las que os estaréis encontrando a la hora de investigar, ¿cuál ha sido el hallazgo más interesante o sorprendente?

Podemos decir que estamos al principio de la investigación. Somos un grupo amplio en el que toma parte quien está interesado y van apareciendo cosas aquí y allá. Anteriormente había algún estudio hecho, pero todavía quedan cuestiones sin aclarar y todavía el puzle sigue siendo muy complicado. La mayor dificultad ahora mismo es no haber podido encontrar los estudios técnicos y el proyecto. Tenemos un único

testigo que conoció aquel tren; el oiartzuarra Juan Aranburu de 103 años que nos está ayudando muchísimo, y gracias a eso, estamos consiguiendo una información excepcional de primera mano. No sabemos ciertamente si hemos descubierto algo remarcable. Actualmente nuestro trabajo principal consiste en interpretar lo que se conocía desde antiguo. En todo caso, de tener que citar algo, podría ser la limpieza y la definición del trazado por el que subían los bueyes que tiraban de vagonetas desde el puente de Oronoz (Onozkozubieta) hasta Eskas.

¿Qué característica resaltaríais del ferrocarril de Artikutza?

La longitud del trazado (28,5km, el ferrocarril minero más largo de la península); los grandes desniveles a superar (10m-675m); las avanzadas técnicas empleadas (plano inclinado hidráulico de Artikutza, dos planos inclinados al uso en la vertiente de Oiartzun...); la complejidad del sistema (cuatro locomotoras, teléfonos...); el nivel de calidad en la construcción que demuestran las ruinas de los edificios que se conservan (túneles, puentes, plataformas, contrafuertes,...) los múltiples usos (llevaba de todo, incluso personas...)...

El nacimiento del ferrocarril tendría un objetivo económico sobre todo, pero ¿consiguió ser rentable alguna vez? ¿Su desaparición está unida a este hecho o a otras cuestiones?

Económicamente tuvo gran importancia. Sacaba los materiales y diferentes mercancías que había en aquel agujero de Artikutza y los transportaba hasta el ferrocarril del Norte. Es cierto que era un transporte muy caro, pero aún sería más caro otro tipo de transporte que empleara mulas o carros. Su desaparición en definitiva creemos que está unida a la quiebra de la explotación de Artikutza. Todos los diferentes dueños que tuvo la finca pensaron que había grandes riquezas en

Artikutza y que ello les iba a enriquecer, pero estaban equivocados. Para mantener esas explotaciones el tren era necesario. Cuando San Sebastián compró Artikutza lo hizo con otros fines, concretamente el de asegurar el abastecimiento de agua de calidad. ¿Qué pintaban entonces aquellas instalaciones industriales y el mismo ferrocarril? La razón principal de su desaparición fue el choque de intereses con la voluntad del ayuntamiento de San Sebastián.

¿Qué recorrido realizaba el ferrocarril?

En sus comienzos (1894), en la época de Raimunda Carriquiri, creemos que el tren circulaba de Elama a Artikutza y llegaba hasta Urgurutz, con un ancho de vía de 50 cm y únicamente tirado por bueyes. Más tarde cuando Artikutza estuvo en manos de Cinto y Loubière (1896), cambiaron los rales a un ancho de 60cm y emplearon una locomotora y además del trazado original, sospechamos que llegarían hasta Eskas con bueyes siguiendo un trazado en zig-zag.

Subir los materiales desde el fondo de Artikutza hasta arriba sería lo más difícil. ¿Nos podríais explicar que sistemas se llegaron a emplear para hacerlo?

Para transportar el mineral y los productos de la explotación forestal había que superar la marcada divisoria de aguas de los ríos Añarbe y Oiartzun. Primero construyeron una larga vía en zig-zag por la que los bueyes cargados con las vagonetas pudieran subir desde Artikutza. Este sistema, resultaba lento y penoso y dio paso a la construcción en 1905 del extraordinario plano inclinado, un sistema similar a un funicular. El objetivo principal era subir material, las vagonetas que tenían que ascender, pesaban más que las que bajaban, por lo que en la estación superior (Planoburu)



Trabajadores en una vagoneta del ferrocarril hacia el año 1903

había depósitos de agua móviles, que llenaban de agua las plataformas sobre las que bajaban las vagonetas vacías. De este modo, únicamente por gravedad sin otro gasto energético, podían subir las vagonetas llenas; por lo tanto energía limpia y natural. Que sepamos es el único plano inclinado hidráulico que hubo en el estado y realizado con todo detalle además. Los restos que a día de hoy perduran son bastante llamativos. Cabría citar que en Portugal se conserva un funicular de viajeros que, desde 1882, funciona con el mismo principio: el funicular del Bom Jesus, en Braga.



¿Qué mineral se explotaba en Artikutza? ¿Se daba algún otro uso al ferrocarril además de éste?

El ferrocarril transportaba desde Artikutza hierro, caolín, carbón vegetal, postes, traviesas.... Durante el recorrido, desde la cantera de Karrika transportaba también ofita para completar los trabajos de carreteras de la Diputación. En su época más floreciente debió llegar a hacer incluso cuatro viajes al día hasta Lezo - Rentería. Además esporádicamente también realizaba otros servicios como el transporte de materiales para el arreglo de caseríos, transporte de personas,...

“La naturaleza se había encargado de hacer desaparecer el camino que hacía el ferrocarril de sangre desde Artikutza hasta Eskas, pero tras los trabajos de limpieza y acondicionamiento, puedes descubrir este sendero en zig-zag que te llevará cuesta arriba sin esfuerzo disfrutando del entorno. Este plano te ayudará a encontrar el camino.”



Estación Interior del plano inclinado

¿Cuál sería la realidad de Artikutza, según vuestra opinión, si el ferrocarril hubiese seguido funcionando?

Es difícil imaginar y entender que pudieran coexistir actividades tan dispares como el mantenimiento y limpieza de la finca para el abastecimiento de agua, la recuperación de los bosques y el cuidado extremo del entorno, con el mantenimiento del ferrocarril. El tren no tenía sentido. ¿Para quién? Además los auto-orugas llegaban fácilmente a Artikutza por el camino viejo, que decir de cuando se construyó la carretera para coches y camiones... no podemos concebir fácilmente el Artikutza de hoy día y simultáneamente el mantenimiento de ese tren.

¿Qué retos de futuro os planteáis en relación al ferrocarril de Artikutza?

Antes de nada, profundizar en la investigación y simultanearlo con la limpieza de los restos que tenemos hoy día, protegerlos y hacerlos visibles. Quisiéramos dar a conocer al público el carácter de este tren y su historia. Al fin y al cabo, fue una parte de nuestra historia industrial, social y cultural, bastante curiosa y especial además.



¿Qué se puede hacer con los restos que nos han quedado, sería una locura recuperar el ferrocarril?

Puestos a soñar, creemos que sería adecuado un centro de interpretación, en el que se mostrara de manera simple pero digna y atractiva las riquezas naturales, de ocio, geológicas, industriales, culturales, históricas, sociales... que alberga Artikutza. Una recopilación de los materiales del tren y algunas maquetas que representaran el mismo, que junto con dioramas y videoanimaciones ayudarían a reforzar el atractivo de este centro de interpretación. Una ubicación que consideramos posible sería la casa del guarda de Eskas, renovada debidamente. ¡Lanzamos la idea! el año 2019 se cumplirán 100 años desde que San Sebastián compró Artikutza, una buena ocasión para estrenar algo como éste.

“Las investigaciones de Antton y Juanjo han servido de excusa para limpiar de maleza y dejar otra vez visibles elementos y restos del ferrocarril. Gracias a este trabajo también se han encontrado numerosas piezas de hierro como algunos raíles, tornillos y clavos”.



Máquina tipo Decauville en Artikutza

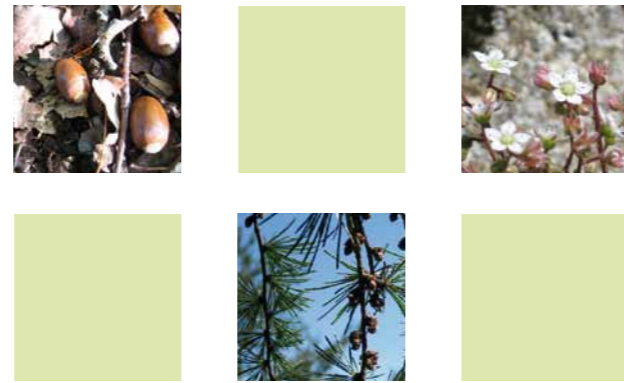


Vías del ferrocarril en Golarin hacia el año 1903





"2011, Año Internacional de los Bosques"



El 20 de diciembre de 2006 La Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 61/193 declarando el **2011, Año Internacional de los Bosques**. Invitó a gobiernos, organizaciones no gubernamentales y diferentes promotores a unir fuerzas para ordenar, conservar e impulsar el desarrollo sostenible de todo tipo de bosque e incluso árboles que queden fuera de ellos. Para ello se promoverán acciones encaminadas a dar a conocer e impulsar una mayor conciencia sobre los valores que tienen los bosques tanto desde el punto de vista medioambiental como económico y sociocultural.

Si te fijas en el logotipo, la intención del lema que representa es clara; **los bosques para las personas**: pretende destacar la función que desarrollan las personas a la hora de proteger y explotar de manera sostenible los bosques. Los bosques nos permiten construir casas, son el hábitat para la diversidad biológica, fuente de alimentos, agua potable y medicamentos e indispensables para equilibrar el clima y el medio ambiente. Tenemos por lo tanto la obligación de considerar que son ecosistemas necesarios para nuestra vida y para la de los que nos sucederán y recordarlo cada vez que a lo lejos veamos una masa verde o un terreno cubierto por una maraña de ramas en apariencia secas.



Los bosques son el medio más eficaz para reducir las emisiones de CO2

¿CUANTO BOSQUE TENEMOS?

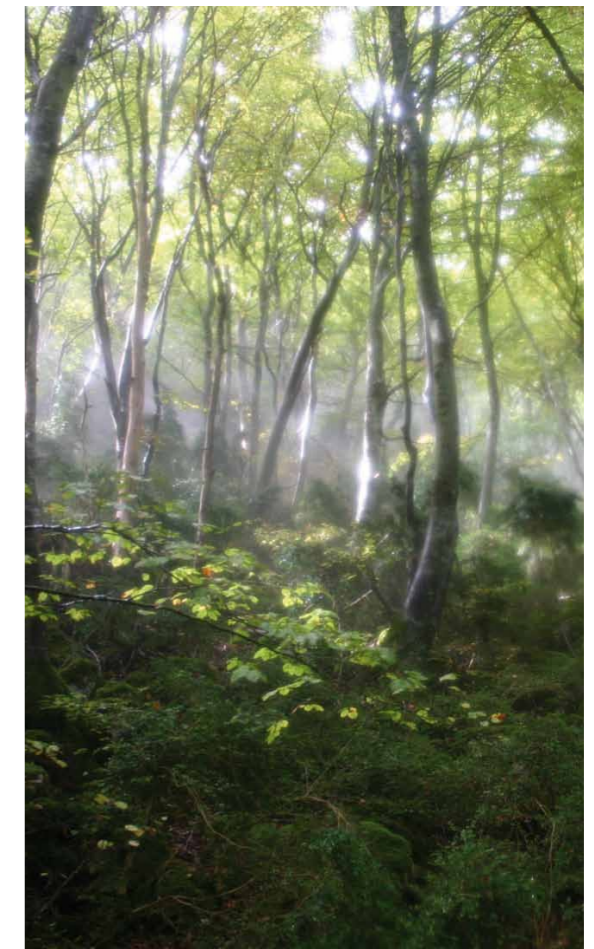
El 66% de la superficie de Artikutza está cubierto por bosques y hoy día el hayedo es el bosque principal con un 30%, el robledal ocupa el 21% y diversas plantaciones el 15%. La superficie forestal arbolada del estado es del 36%, llegando al 44% en Navarra y ocupando un 55% en la CAV. (Fuente: situación de los bosques y sector forestal en España 2009, congreso forestal español). Pero... ¿de quién es el bosque? En Bizkaia y Gipuzkoa predomina la propiedad privada, sin embargo en Álava y Navarra casi todos son bosques públicos o comunales. Esto tiene su importancia si tenemos en cuenta qué opción prima a la hora de gestionarlos ya que los criterios económicos y ecológicos rara vez coinciden.

El ser humano siempre ha explotado el bosque, y aunque parecía una fuente inagotable de caza, madera, frutos, etc. a medida que las poblaciones han ido aumentando hemos visto decrecer los recursos forestales. El reto principal es cómo gestionar los bosques para satisfacer nuestras necesidades actuales sin comprometer las de los que nos relevarán. Con este fin de crear conciencia y empezar a tomar medidas eficaces se declaró este año como el año de los bosques.



¿QUÉ PUEDES HACER TÚ?

Quando visitemos algún bosque o cualquier otro lugar, está en manos de todos actuar de manera correcta: no dejar basura en los lugares que visitemos, respetar la fauna y flora del lugar y que no se note que hemos estado por allí. Sacar fotos puede ser el mejor "souvenir" que podrás llevarte y conservar para siempre.





Jesús María Rubio

Coleccionable

Rosalia alpina (Linnaeus, 1758)

Éste será probablemente uno de los insectos más bellos de Europa que en épocas pasadas era fácil descubrir volando por los bosques de la vertiente cantábrica y los Pirineos.

Las hembras depositan sus huevos sobre madera muerta de árboles caídos, en ramas rotas... que las larvas agujerean haciendo galerías en las que permanecerán 2 ó 3 años alimentándose de insectos que encuentran en ellas. Pudiendo elegir prefiere la madera de haya, pero en su ausencia puede desarrollarse en especies como el castaño. Cuando las larvas completan su ciclo excavan al lado de la galería de alimentación una especie de cámara en la que permanecerán en estado de pupa aproximadamente 1 año. Entre finales de mayo y hasta agosto emergen ya adultas y como sólo viven dos semanas, despliegan una gran actividad para buscar pareja, aparearse,...



El color gris azulado y las manchas negras que observas a lo largo de su cuerpo son los que le permiten pasar desapercibido sobre los troncos de haya muertos. ¡Fíjate en el color y los agujeros que tiene una haya vieja y lo comprenderás!

Llaman la atención las largas antenas azules con borlas negras, que como en casi todos los Cerambícidos, son más largas que su cuerpo. ¡Pueden llegar a medir entre 15 y 38cm!. Y en los machos suelen ser más largas que en las hembras.

A lo largo de los últimos 20 años las poblaciones de *Rosalia alpina* han disminuido notoriamente y la razón puede ser la reducción de madera muerta en los bosques. Si tienes suerte y paciencia es una de las especies que puedes observar en Artikutza, ya que aquí hay gran cantidad de madera muerta que permite el desarrollo de esta especie. En Europa está catalogada como especie de interés comunitario.

Fotografía: Peter Krimbacher



Desde las entrañas

Hemos visto y oído ...

24 / 02 / 2011

Ha sido excitante observar y escuchar en los meses de invierno a los pinzones reales (*Fringilla montifringilla*) que tomaron el bosque de Artikutza como dormitorio. Al amanecer se dirigían hacia el este, hacia Bertiz y al anochecer hacia el oeste, a los hayedos entre Artikutza y Bianditz a comer y a dormir en los pinos cercanos. Según los expertos el bando estaba formado por más de millón y medio de pájaros, que una vez comenzó la primavera se alejaron hacia el norte de Europa. No es muy habitual ver por aquí bandos tan numerosos, pero se acercan a los hayedos a buscar comida y aquí sin duda, encontraron lo que necesitaban.



22 / 03 / 2011

Escuchamos al cuco por primera vez y por esa fecha empezaron a brotar también los alerces. Durante las primeras semanas de abril desplegaron poco a poco sus hojas hayas y robles.



Visitas guiadas especiales

3 y 17 / 04 / 2011

Antton Mendizabal y Juanjo Olaizola nos mostraron y explicaron lo descubierto hasta ahora acerca del ferrocarril de Artikutza y caminamos por el sendero recuperado que transitaban los bueyes con la carga desde Artikutza hacia Eskas.



3 y 17 / 07 / 2011

Pako Zufiaur nos mostró cómo realizar de manera sencilla cajas nido para pájaros como el carbonero. Tras "aprender" los cantos de algunos de ellos y mientras colocábamos las cajas, tratamos de identificarlos.... ¡Hace falta mucha práctica!



¡¡ NO olvides...!!

No olvides visitar nuestra página web:

www.donostia-artikutza.org, a partir de septiembre dispondrás de información de las salidas que hemos preparado hasta noviembre.

Si prefieres también puedes solicitarla en:

■ la dirección: **artikutzanatura@donostia.org**

■ o en el teléfono: **690 720 264** de lunes a viernes entre las 10:00 y las 16:00.



Otras visitas

12 / 07 / 2011

La Transpirenaica pasó por Artikutza, pernoctando un grupo de 10 personas que se halla realizando esta travesía que organiza todos los veranos el club de montaña navarro Anaitasuna. Esta es la XXIV edición y comenzó en Fuenterrabía completando su segunda etapa desde Pikoketa hasta Artikutza. De aquí se dirigieron hacia Elizondo para continuar durante 7 semanas la aventura de atravesar los Pirineos.

También este año se celebrará en Artikutza la carrera de roll-ski que organiza todos los otoños desde el año 2006 el grupo de esquí de fondo del CVC. Esta atractiva carrera comienza en el barrio de Artikutza hacia las cuatro de la tarde y tras recorrer unos 5 km cuesta arriba vuelve a reunir posteriormente a todos los participantes, organizadores y amigos en el pueblo.

24 / 09 / 2011



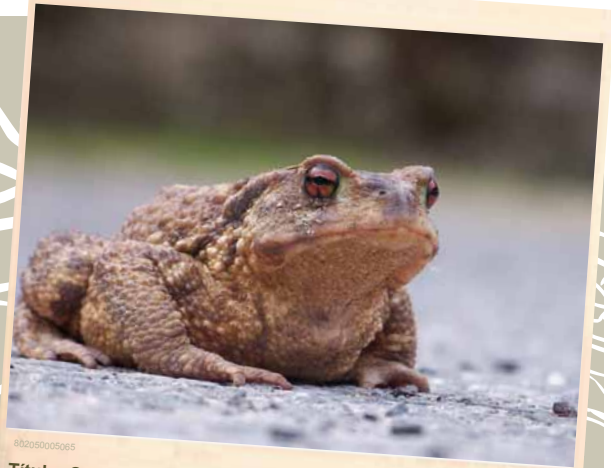
galería fotográfica

Si quieres compartir con nosotros alguna foto curiosa o que te guste y hayas sacado en Artikutza, ¡envíanosla a artikutzanatura@donostia.org! Envía también tu nombre y apellidos, el lugar o circunstancia en la que la hayas sacado, pon la fecha y un título a tu fotografía.



Título: Jabatos en la siesta
Lugar: Canal de Erroiari
Autor: Antton Gamio

Los dos rayones despertaron al oír el clic de la máquina de fotos y huyeron rápidamente.



Título: Sapo común (*Bufo bufo*)
Lugar: Barrio de Artikutza
Autor: Iñaki Uranga



Título: Fruto del tejo (*Taxus baccata*)
Lugar: Pagolleta
Autor: Margi Iturriza



Título: ¿Pulpos en Artikutza?
Lugar: Hayedo del sendero de Elizmendi
Autor: Eva Ayestaran

Si deseas recibir el boletín "Artikutzako Ttanttak" envía tus datos (nombre, apellidos y dirección de correo electrónico) a la dirección artikutzanatura@donostia.org y lo recibirás por correo electrónico.

