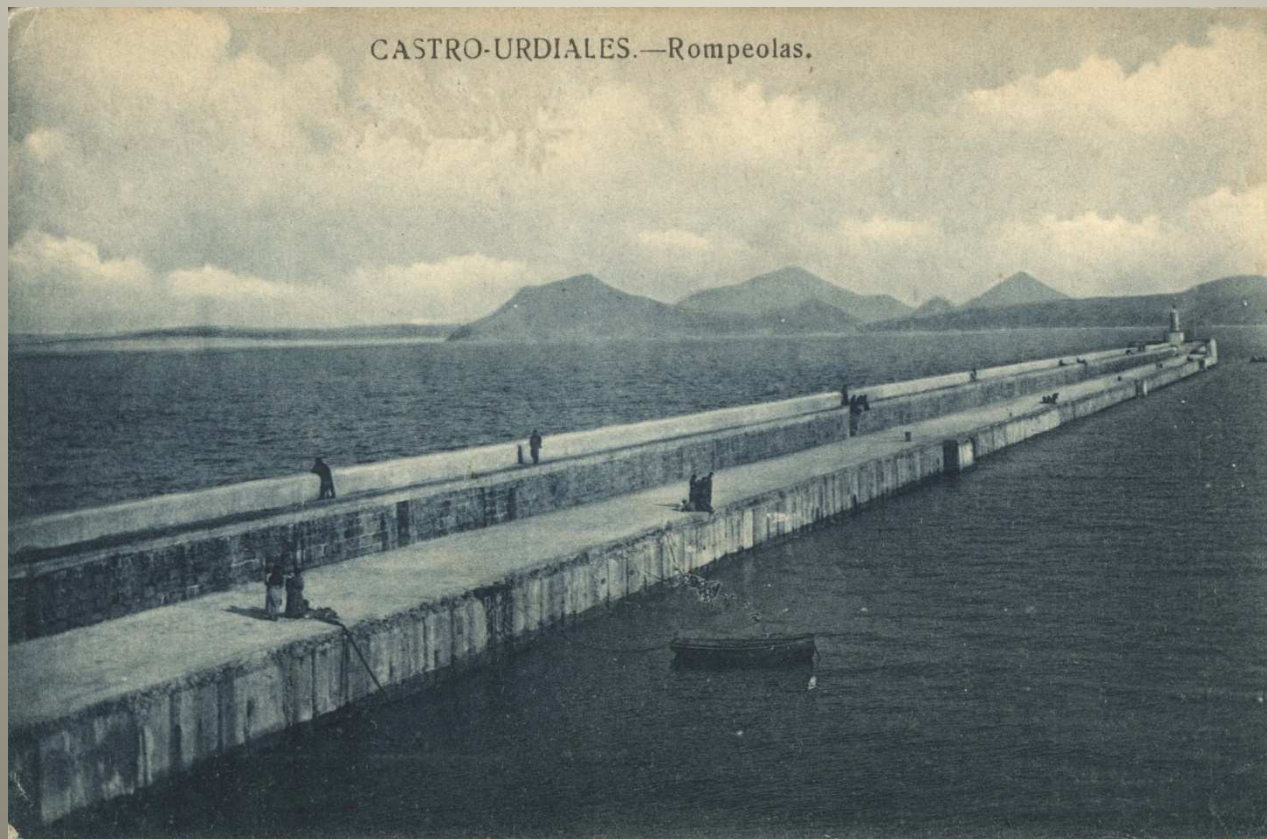


## **LA GRÚA TITÁN: CASTRO URDIALES**

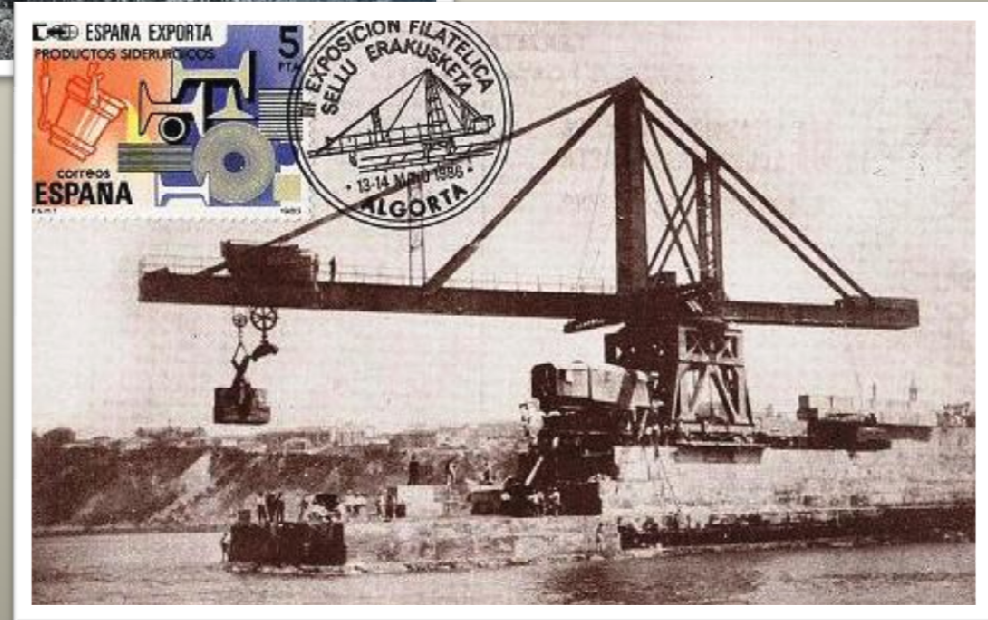
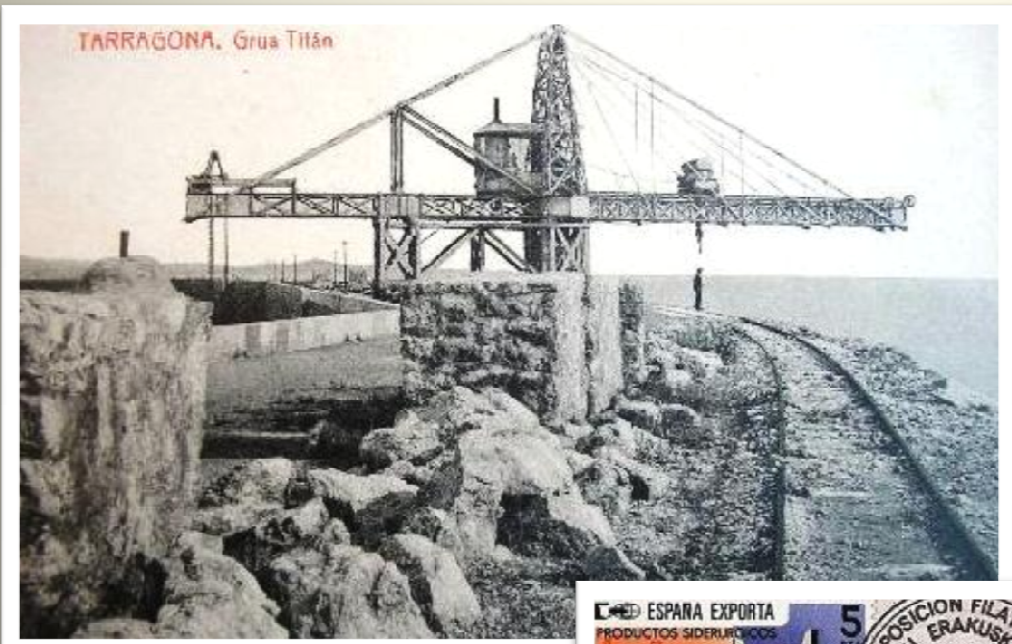


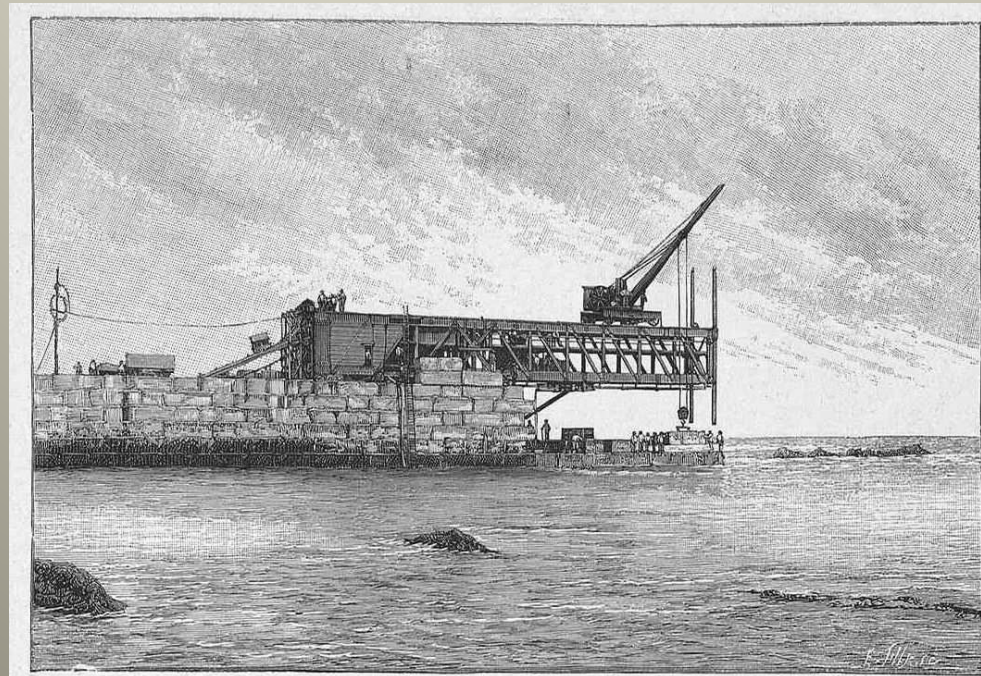


Una de las figuras más representativas en las fotos de las obras del rompeolas fue la grúa “Titán”. A lo largo de unos 18 años, entre los resoplidos de sus válvulas, presentó su alta y humeante silueta cerca del viejo conjunto monumental castreño.

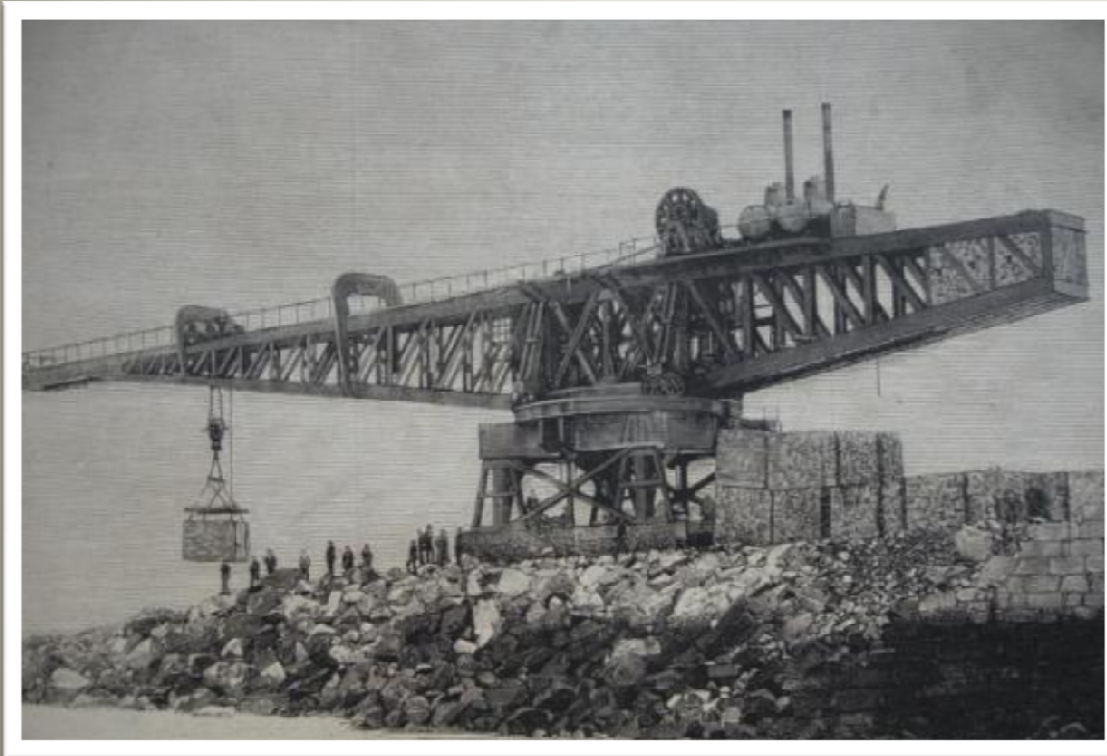


*Titán* es el nombre genérico que en toda la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX se utilizó para designar a las grúas de vapor y rodantes más potentes y poderosas. Eran las que se empleaban para mover cargas de enormes proporciones; por eso fueron ampliamente utilizadas en todo el mundo occidental en la construcción de diques.



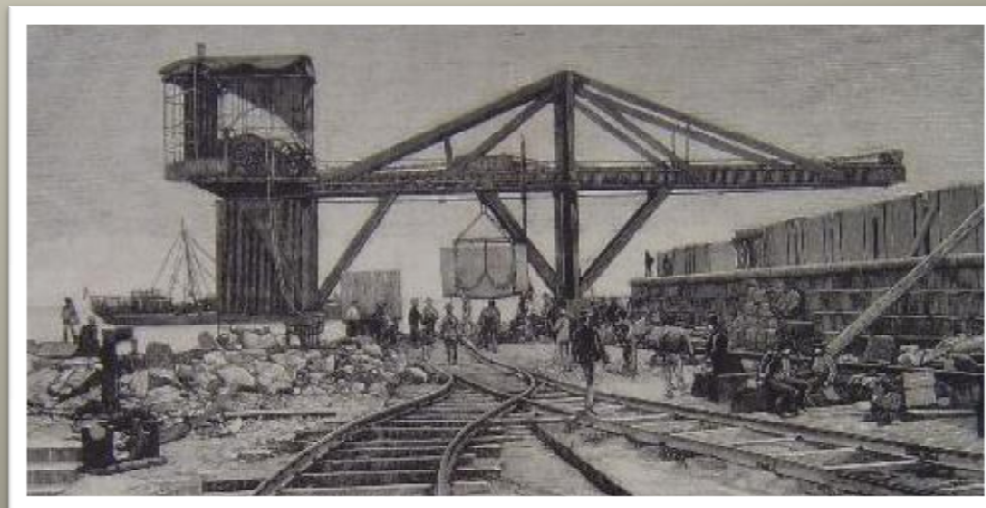


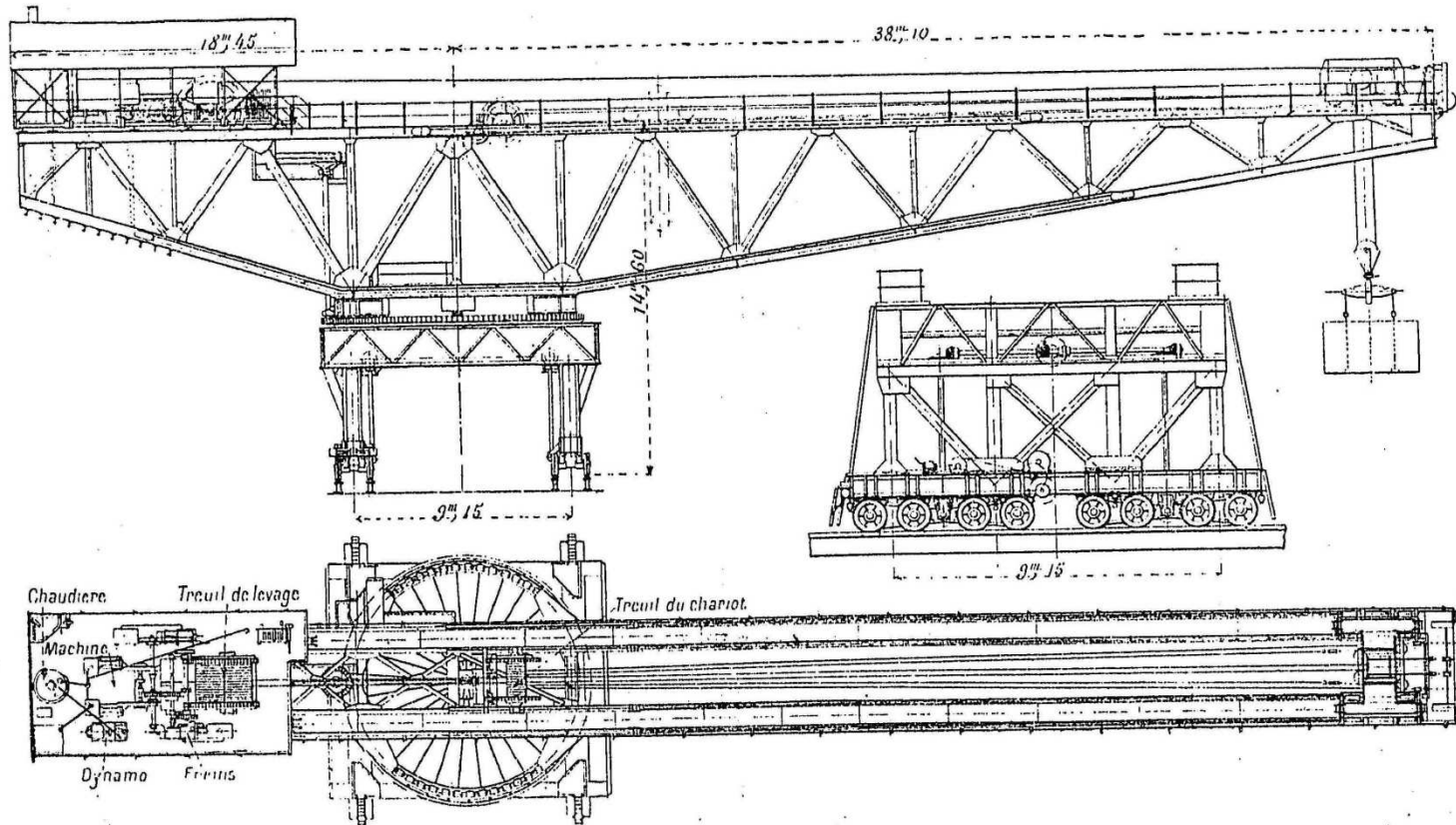
El titán eléctrico empleado en los trabajos del nuevo puerto de Bilbao (de fotografía)



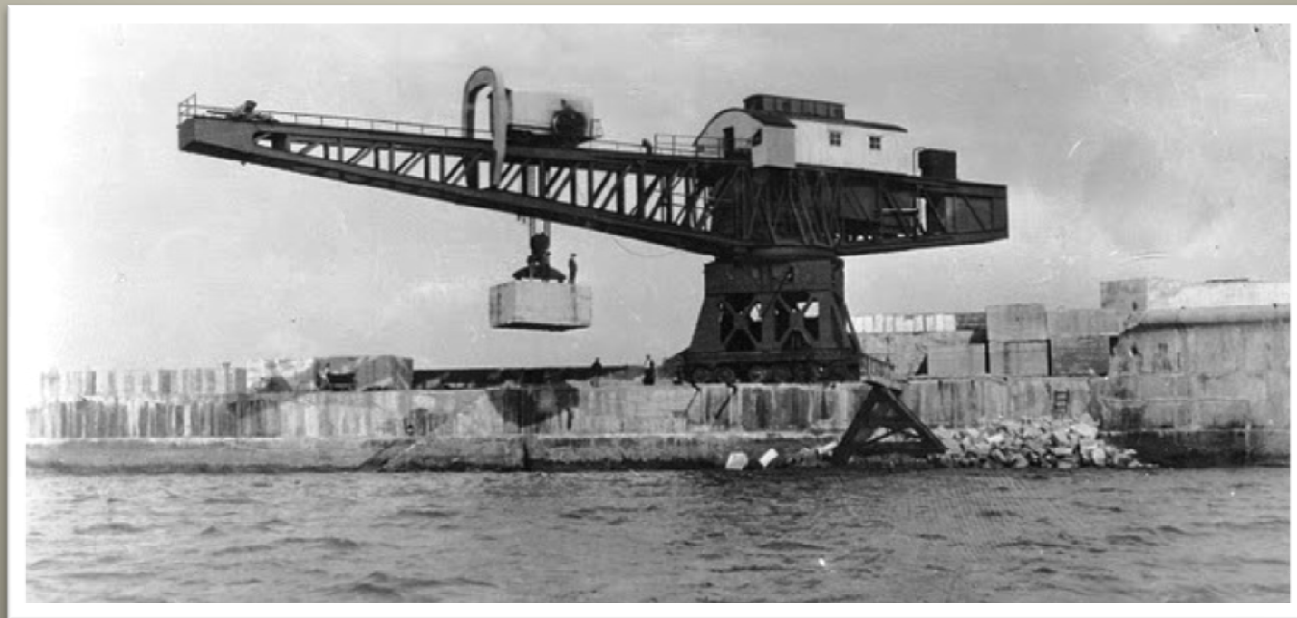
**OPORTO**

**TENERIFE**





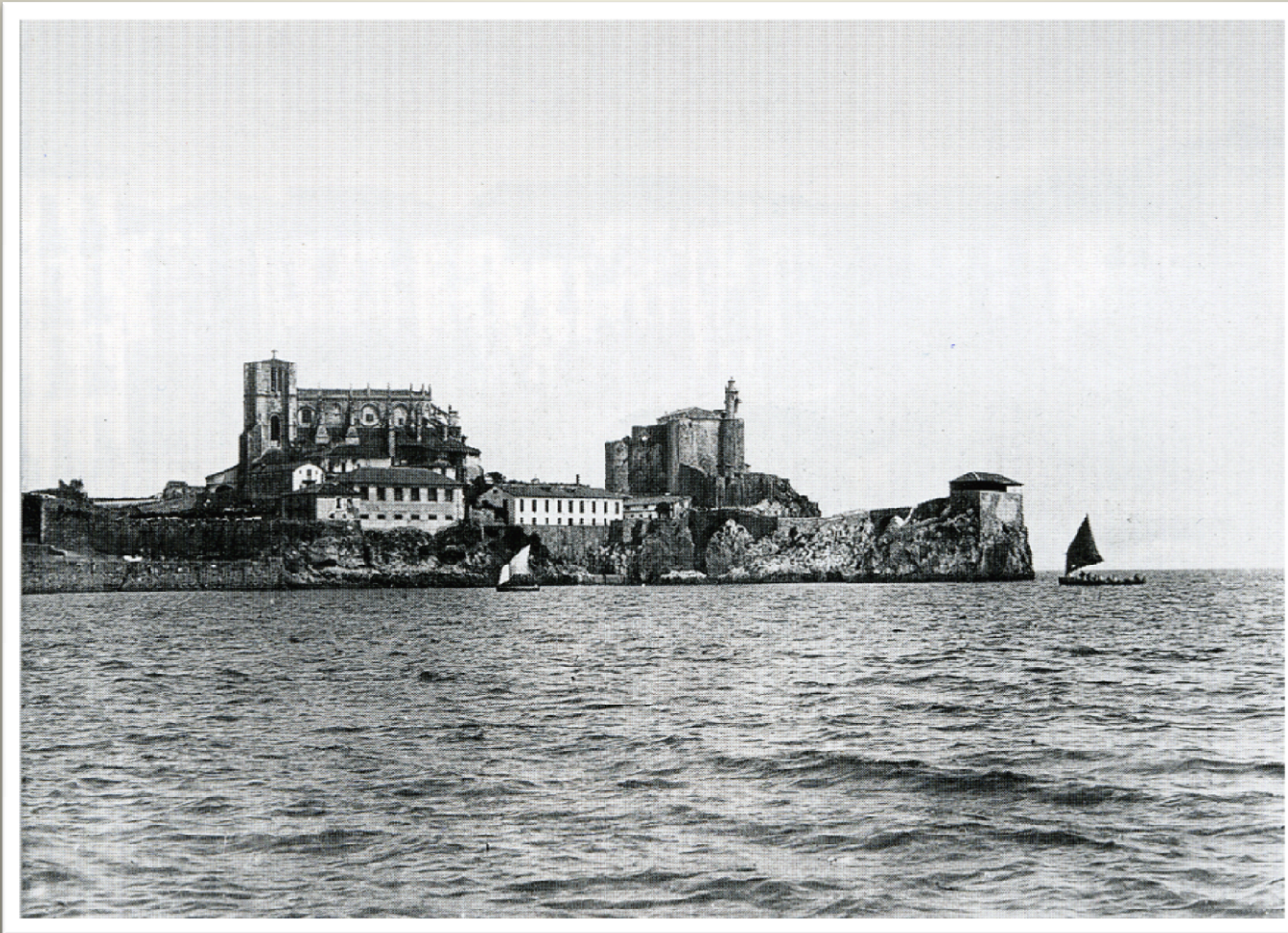
## RÍA DE BILBAO

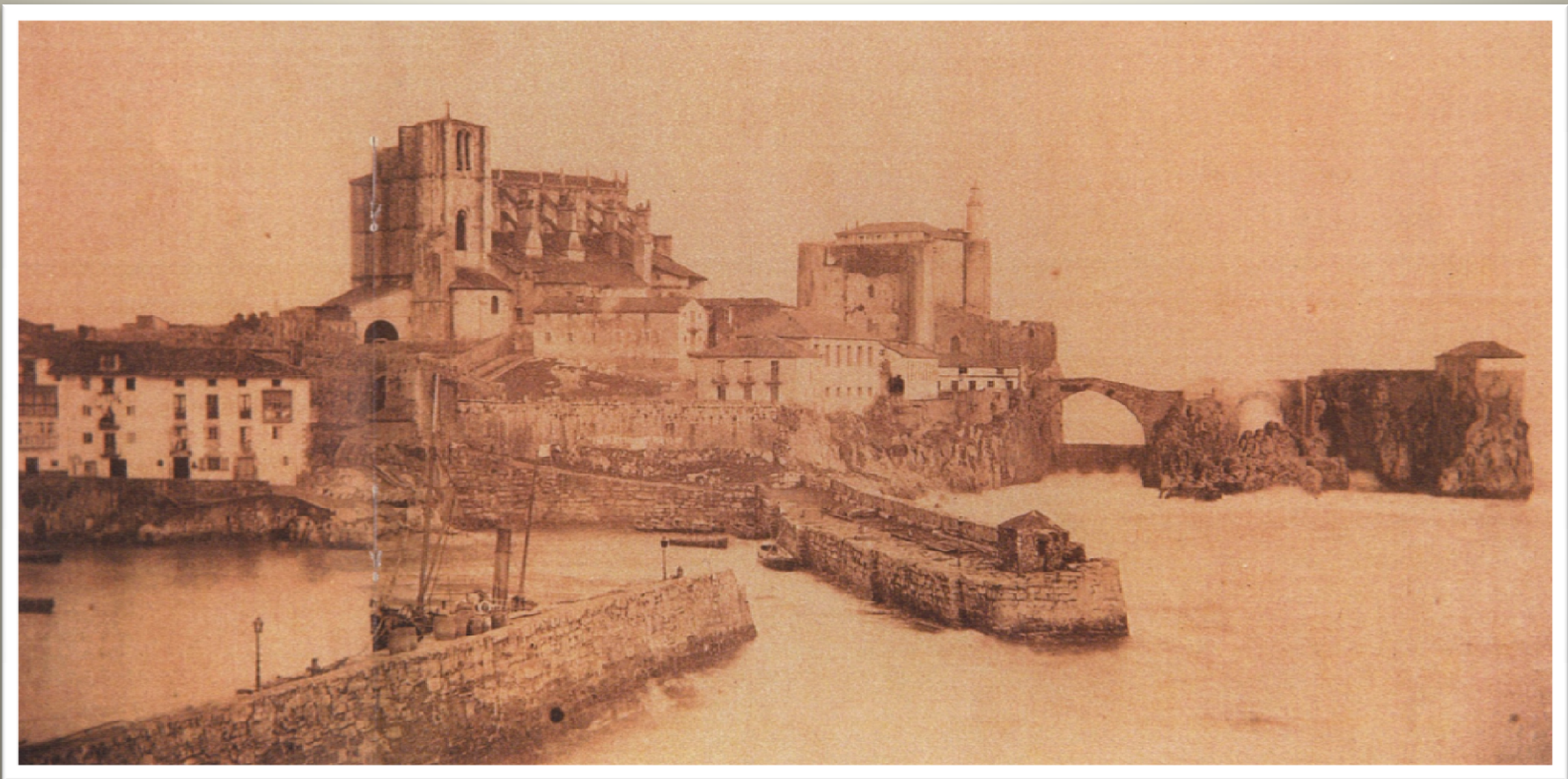




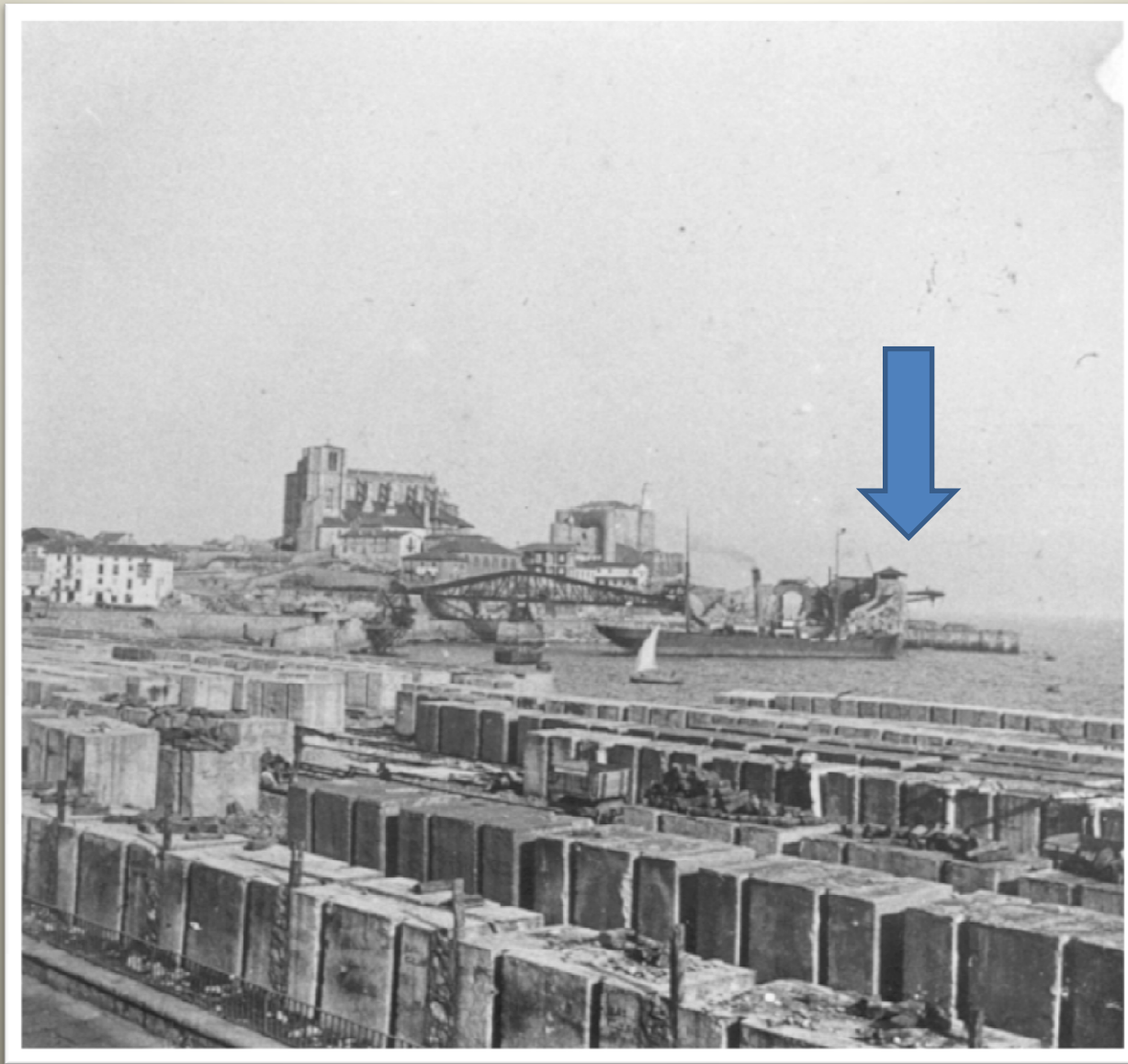


En el recuerdo popular el gigantesco “Titán” del rompeolas se convirtió en el símbolo más emblemático de las obras del puerto.

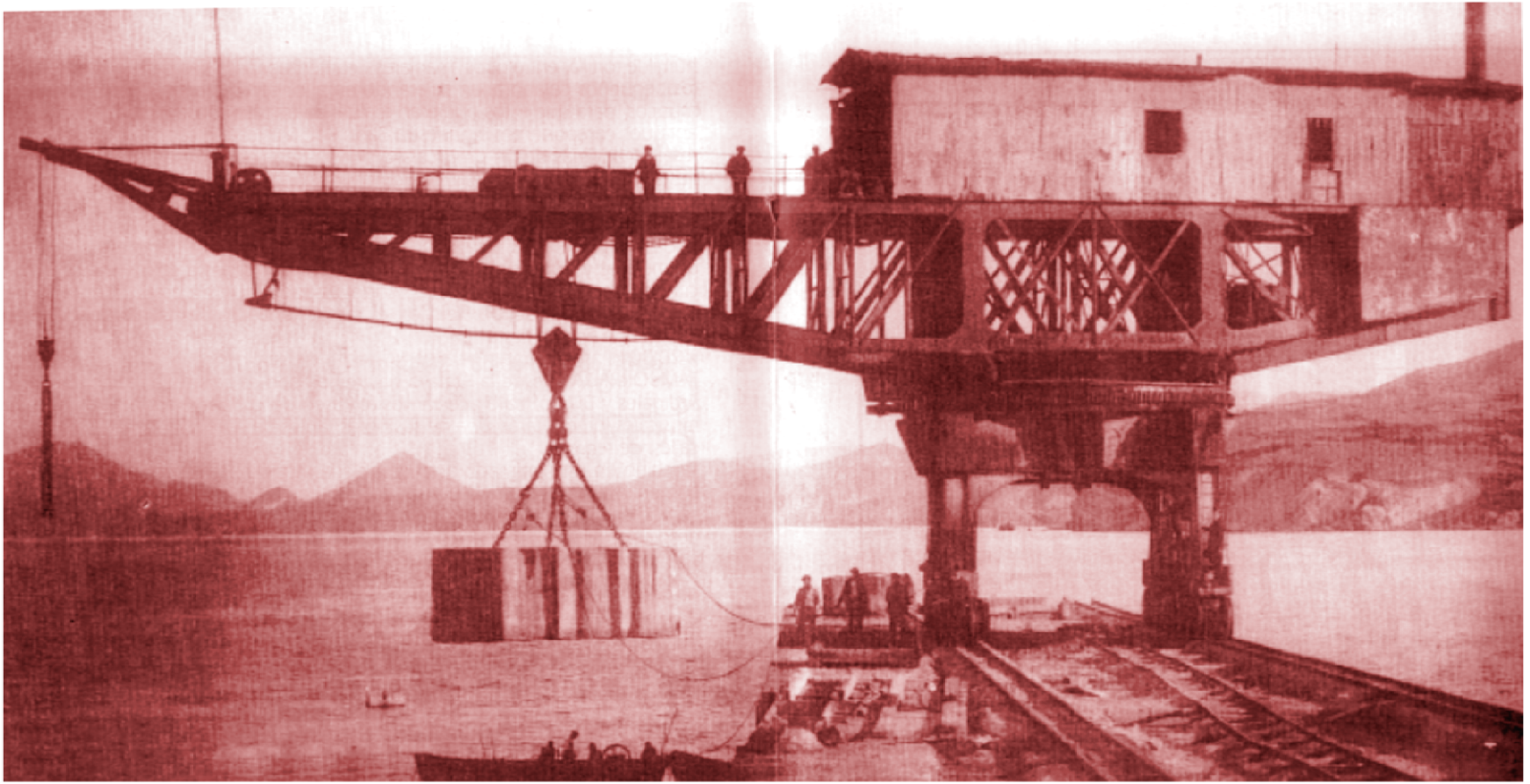


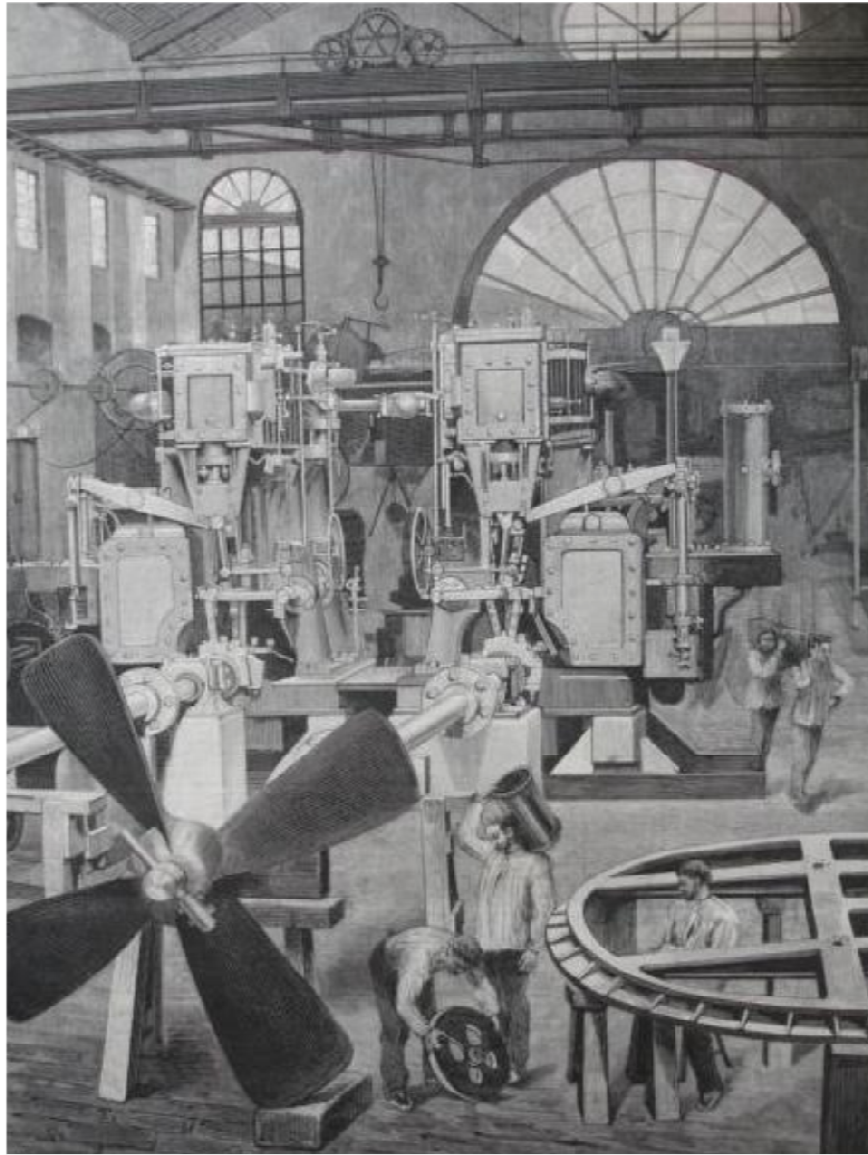








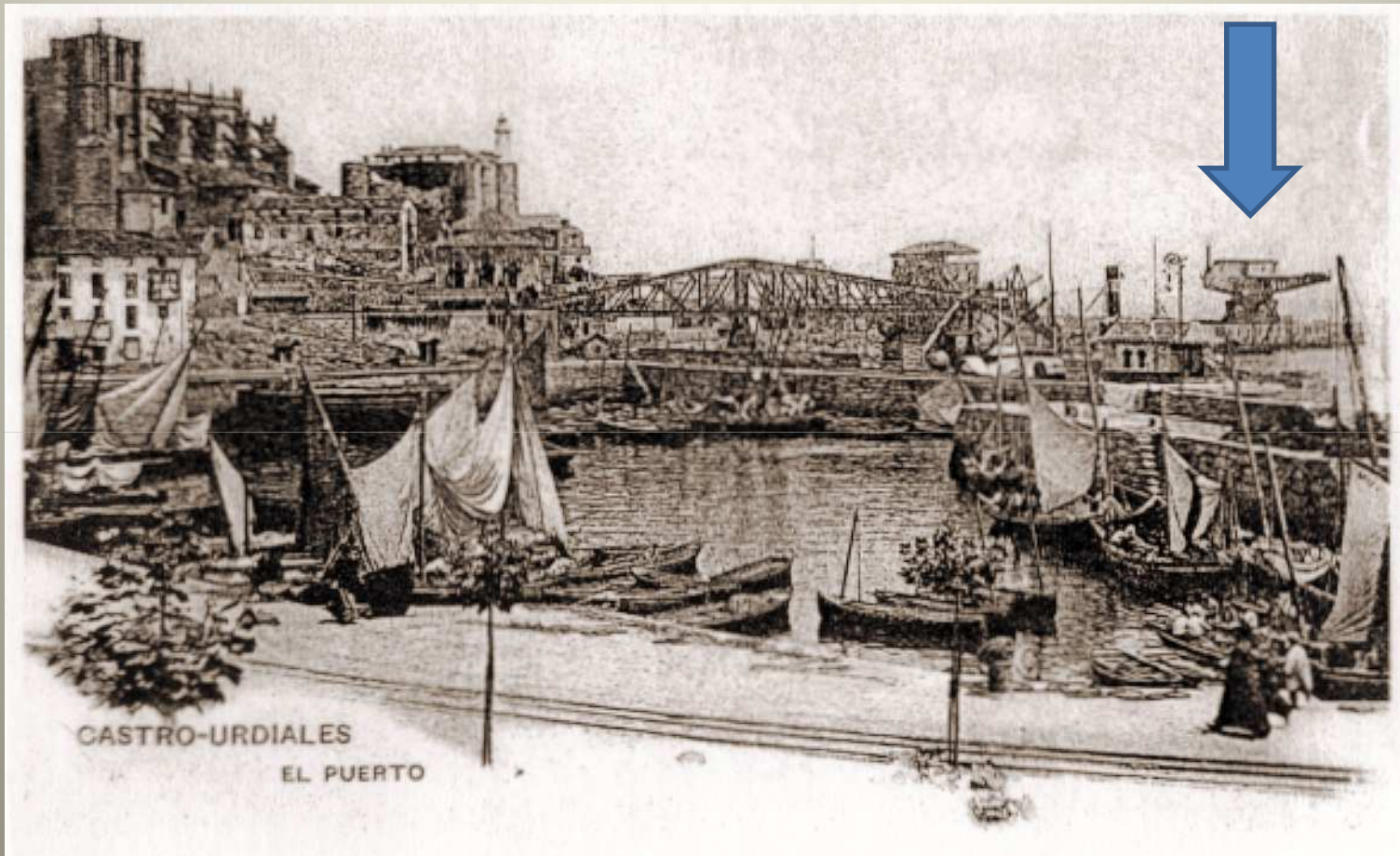




En la especialidad de grúas y aparatos de elevación merecen citarse, además de las potentes que funcionan en los propios talleres con movimiento mecánico ó eléctrico, la grúa titán del puerto de Castro Urdiales para bloques de 60 toneladas, la grúa flotante del puerto de Barcelona capaz para 80 toneladas, las grúas del Arsenal de la Carraca y de Bilbao, de 100 toneladas, etc.

**La grúa Titán de Castro Urdiales fue construida por la famosísima fábrica catalana “La Maquinista Terrestre y Marítima”.**

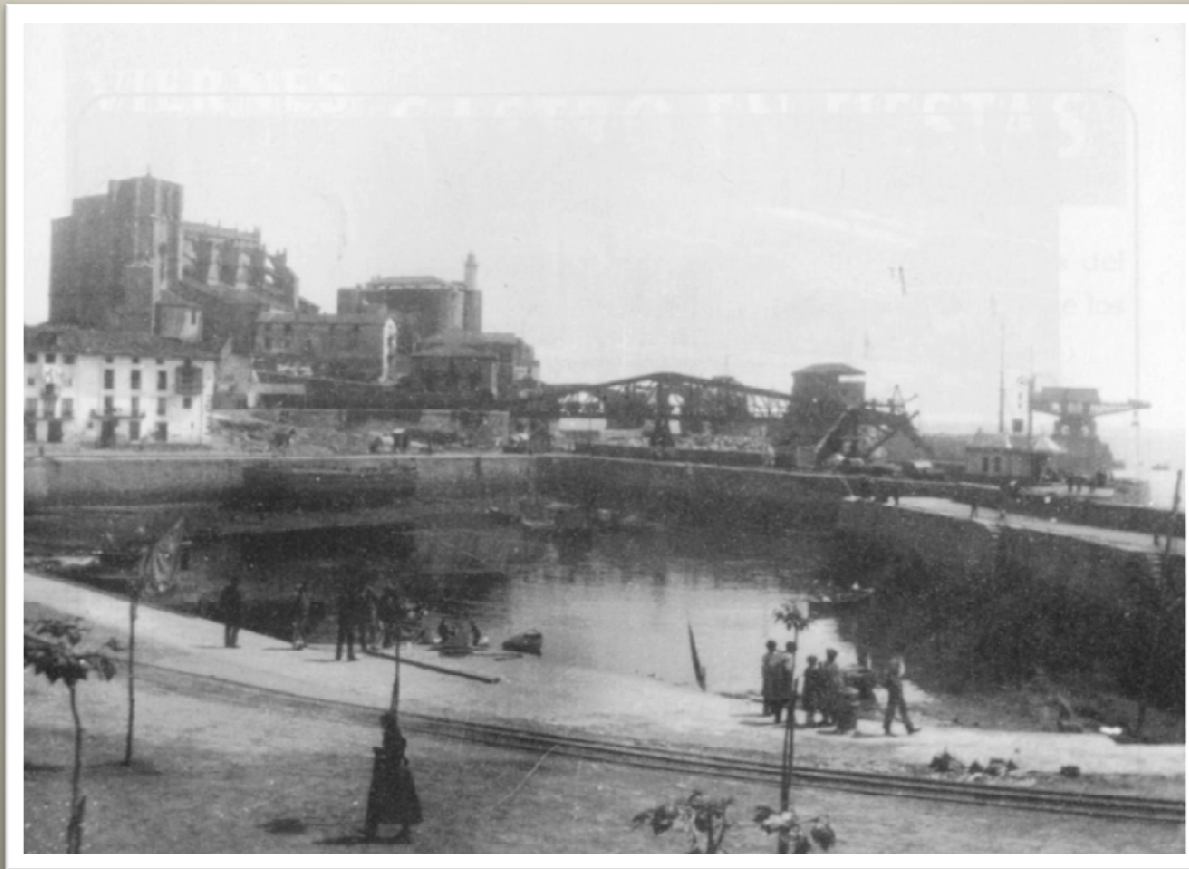




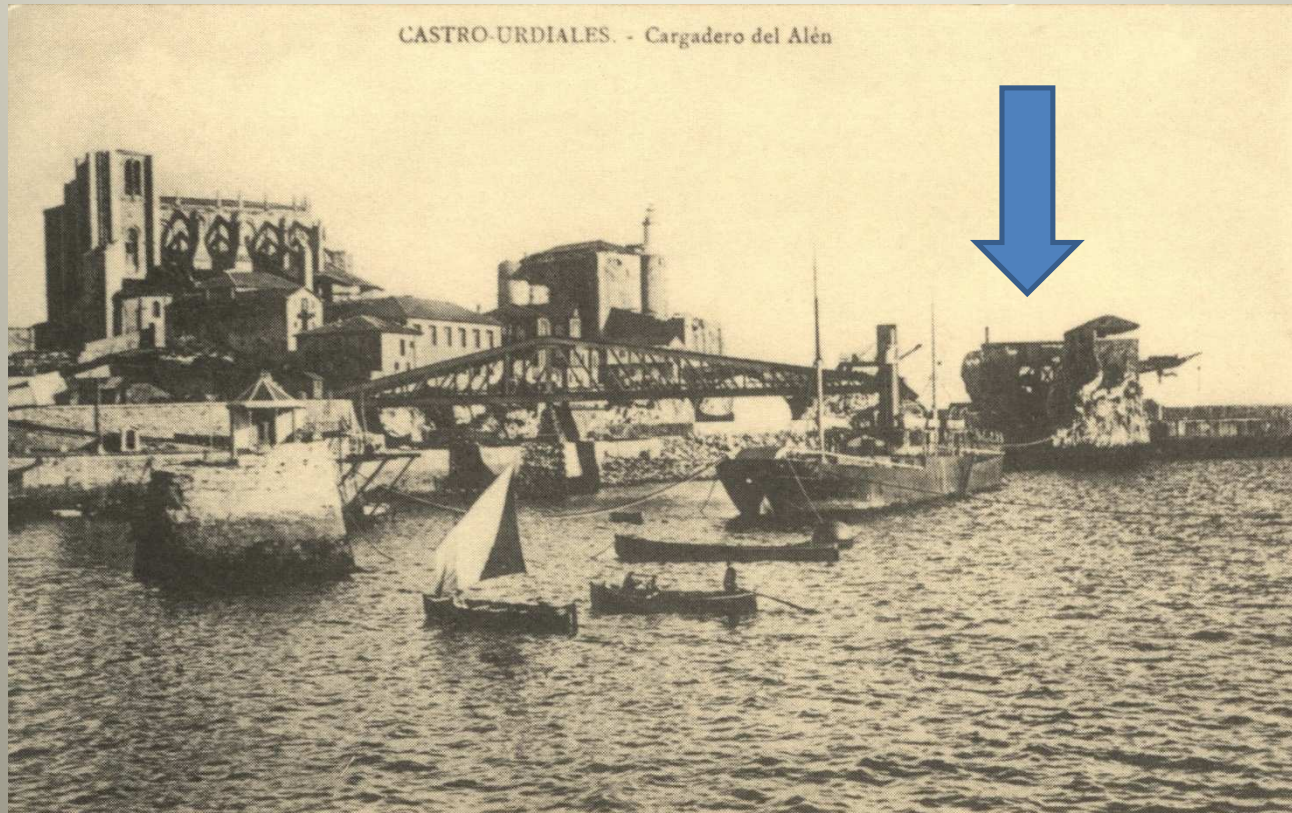
CASTRO-URDIALES  
EL PUERTO

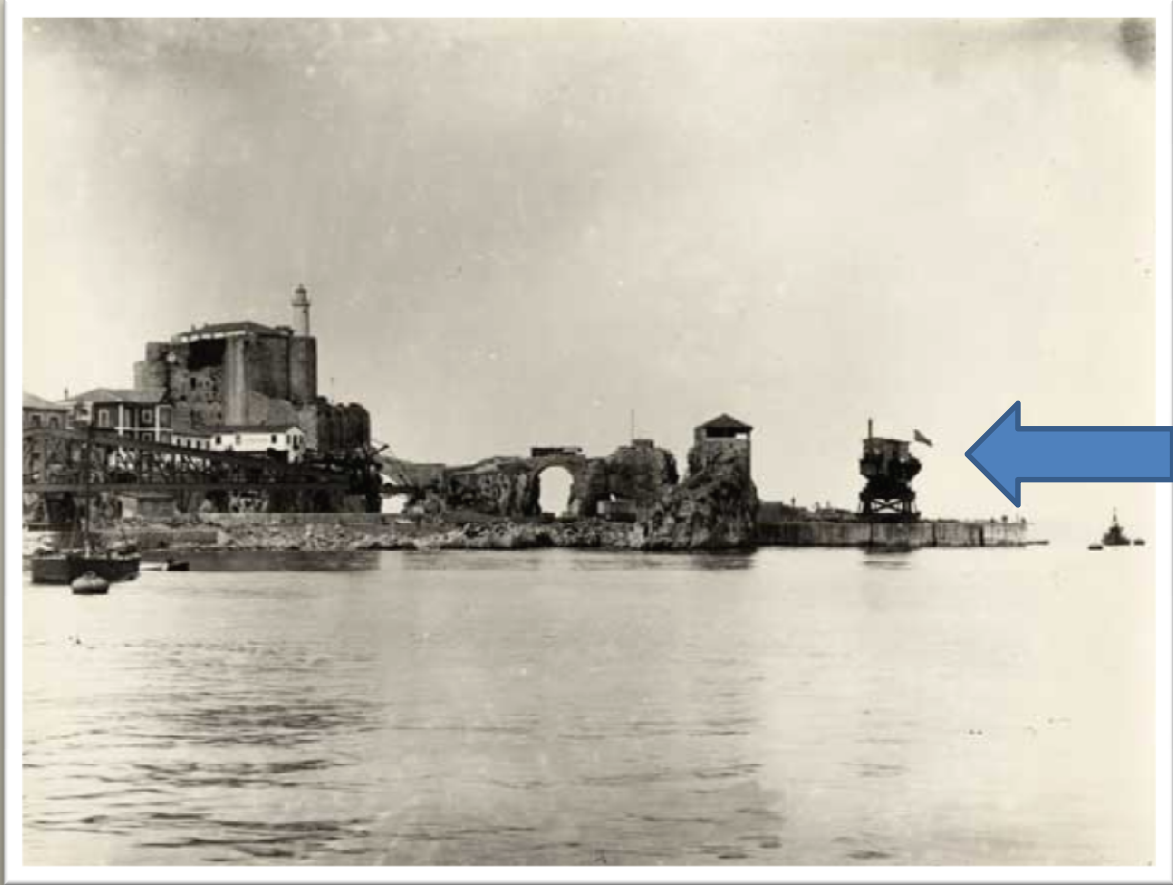


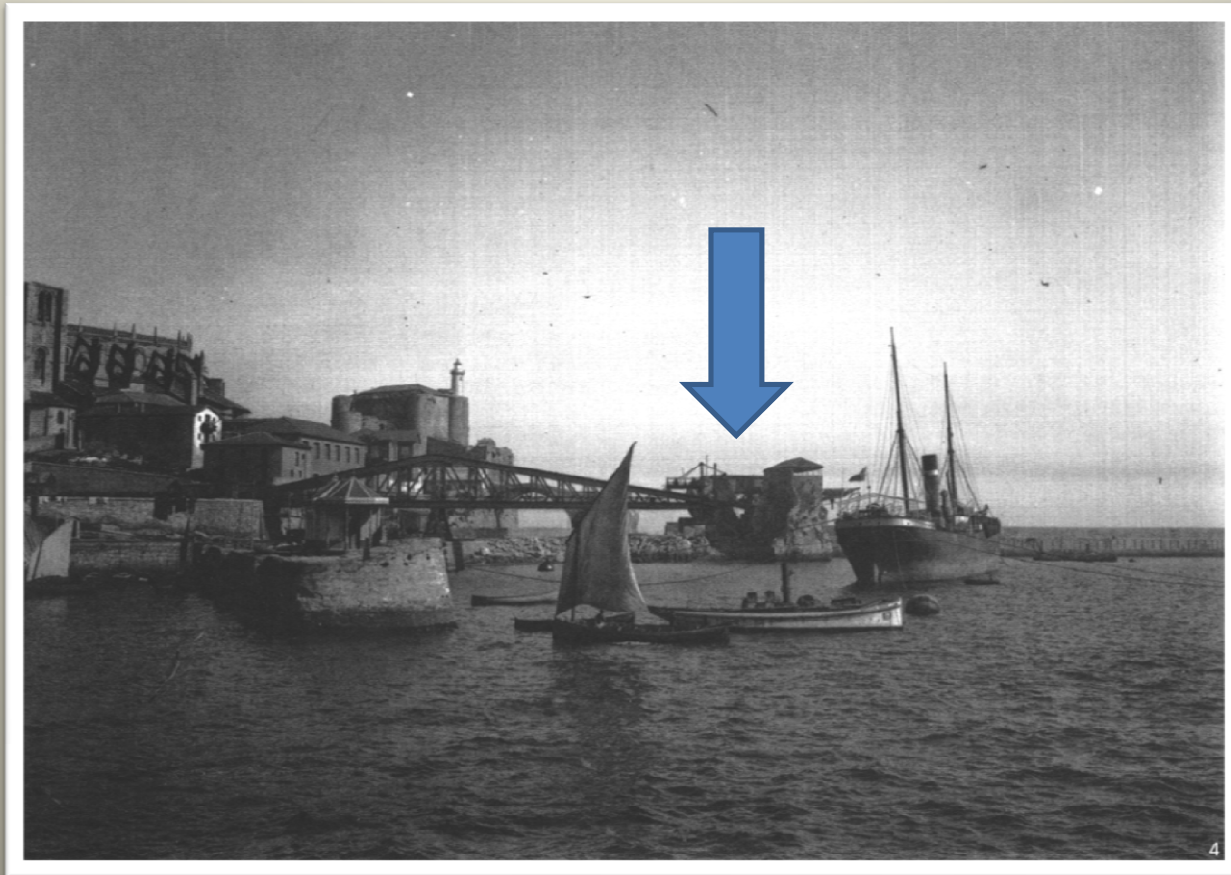
El Titán llegó desde Barcelona desmenuzado en numerosas piezas: fue construido “in situ” para evitar un engorroso desplazamiento y eludir el cargadero de Castro-Alén. Discurría sobre cuatro raíles, en medio de los cuales había otro para las locomotoras, vagones y mesillas, que pasaban entre sus “patas”.

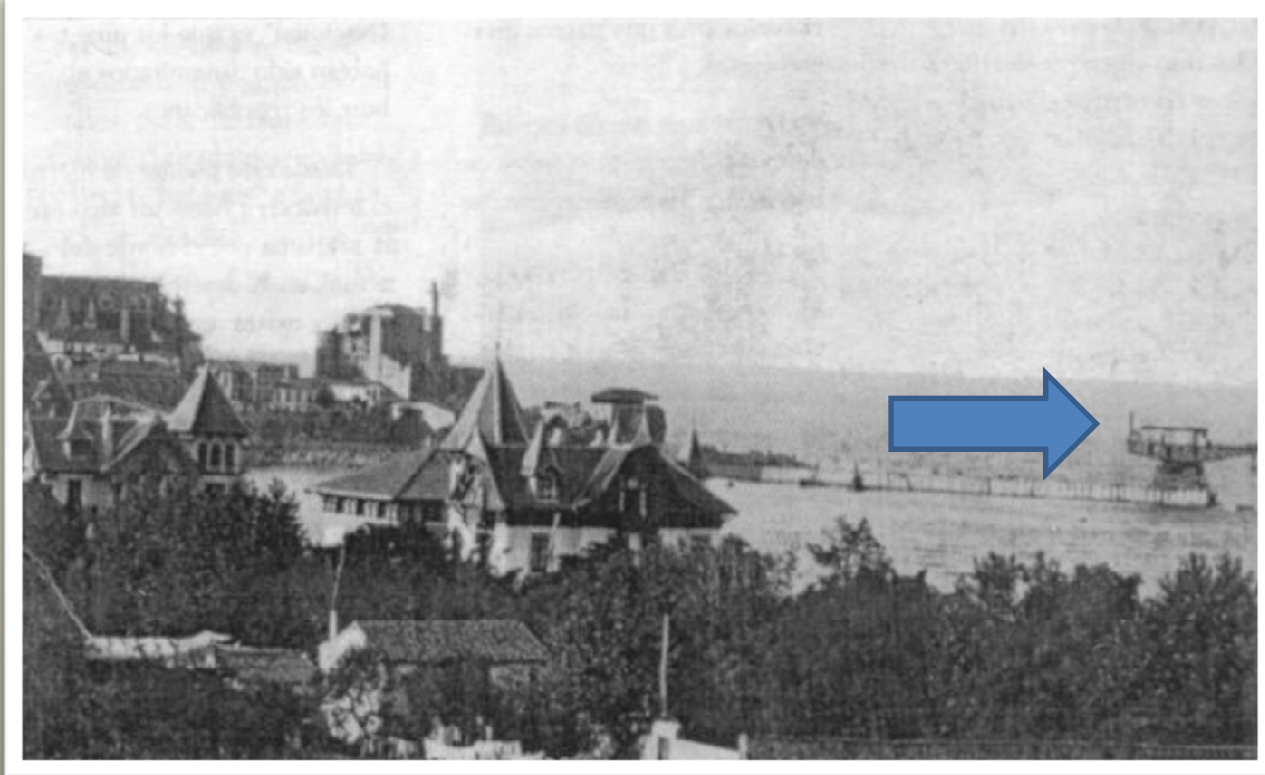


CASTRO-URDIALES. - Cargadero del Alén





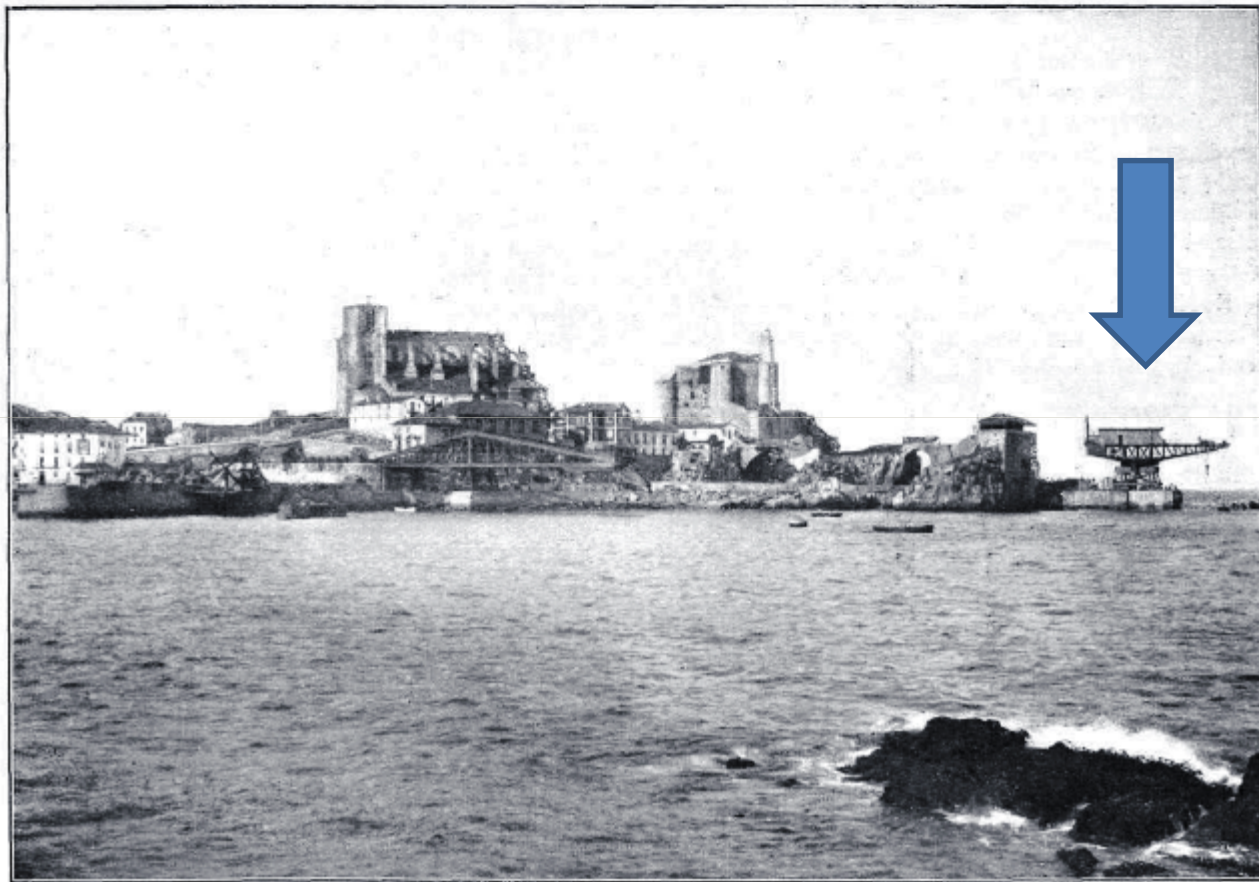






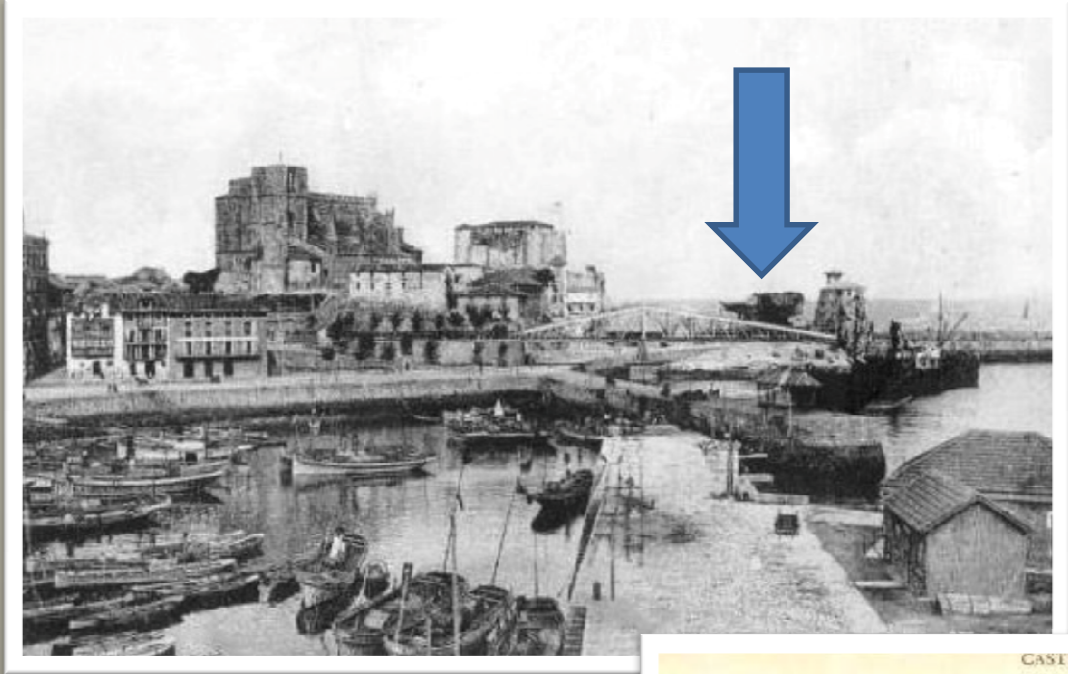


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO

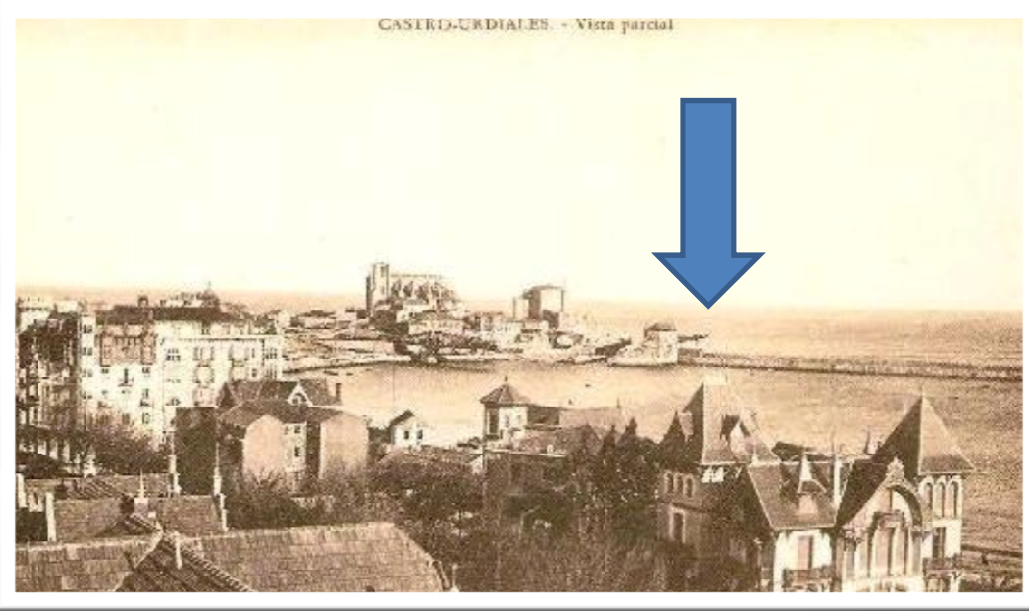


*Castro Urdiales.—Entrada del puerto.*

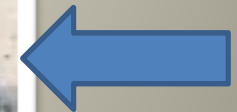


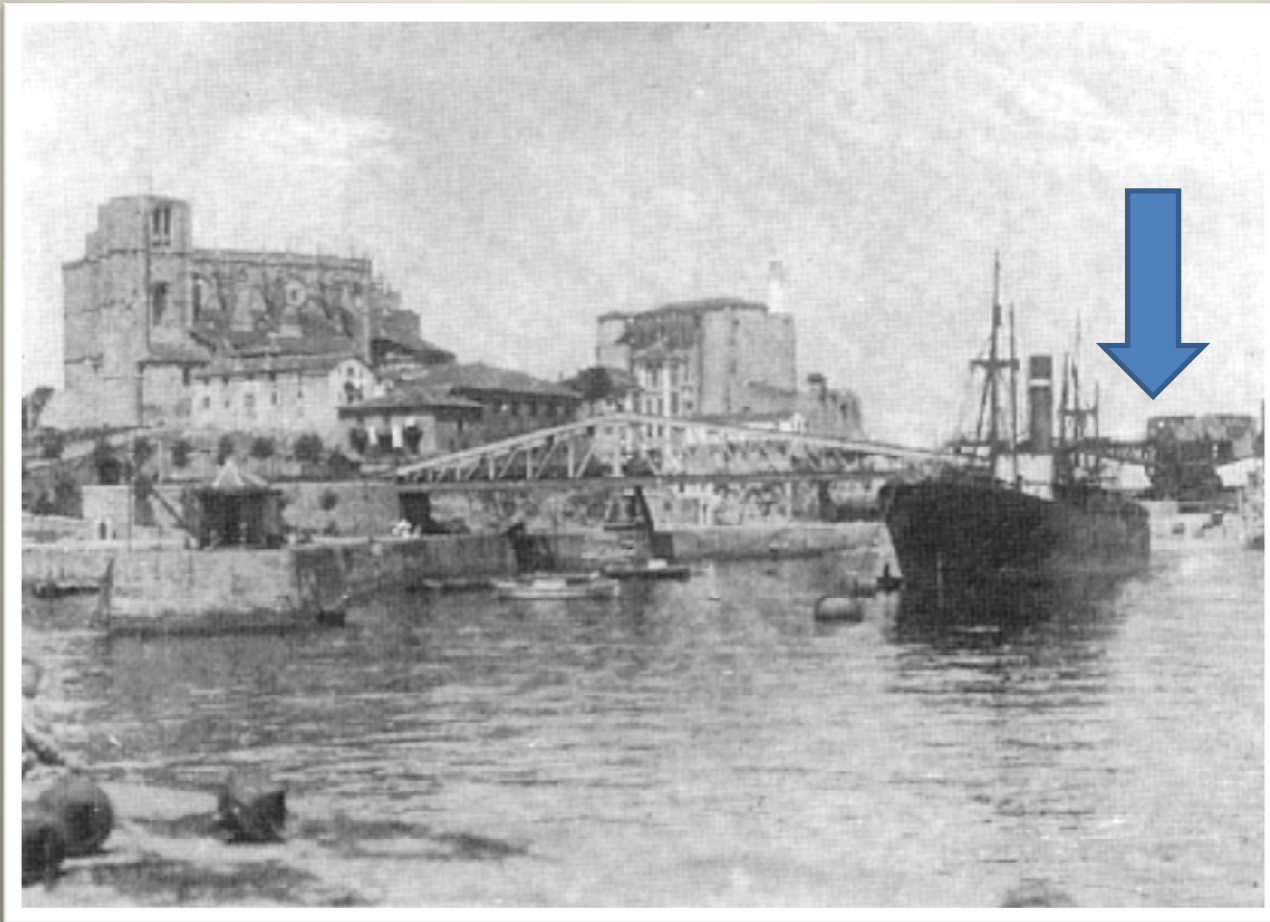


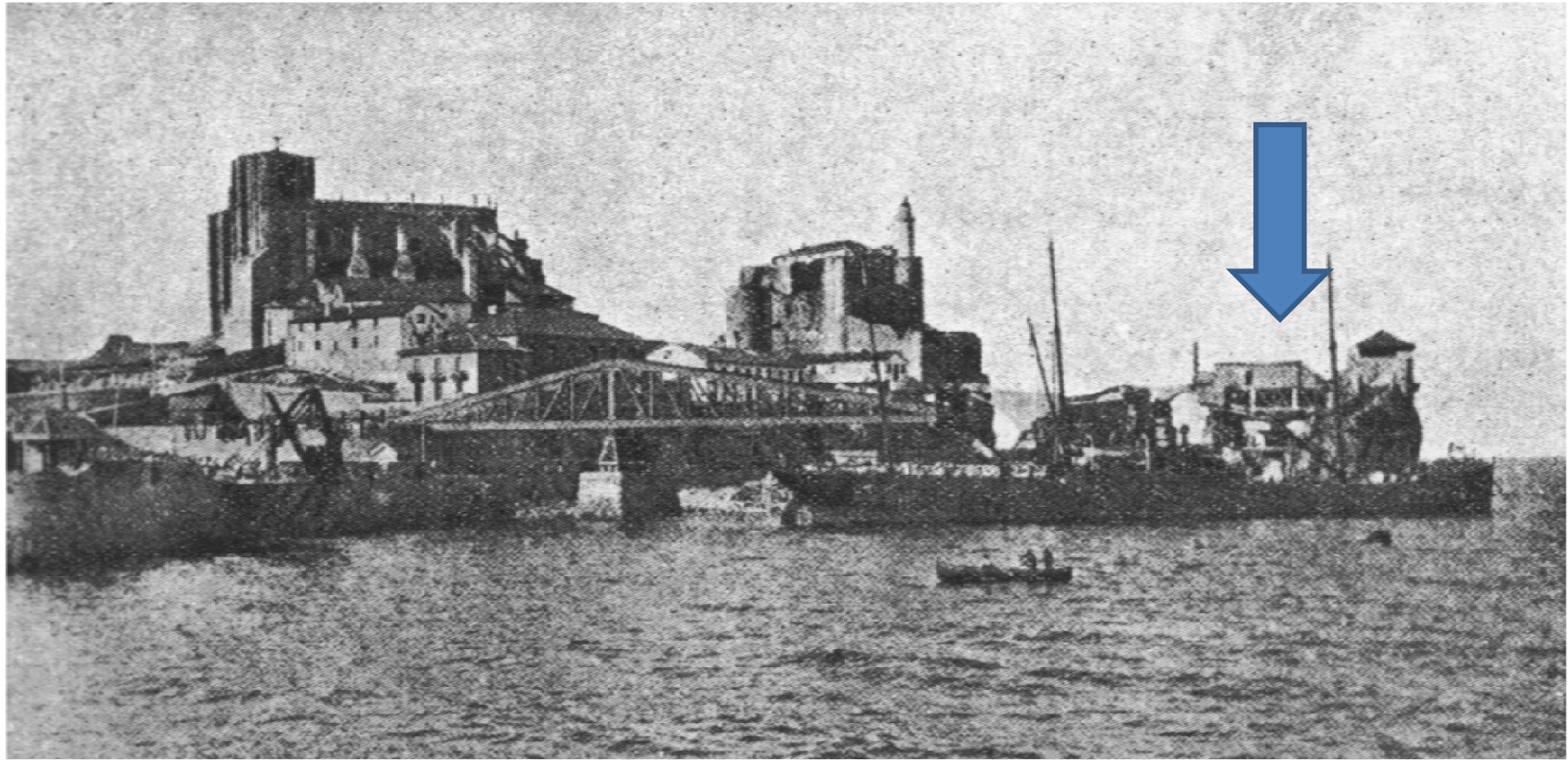
CASTRO-URDIALES. - Vista parcial.

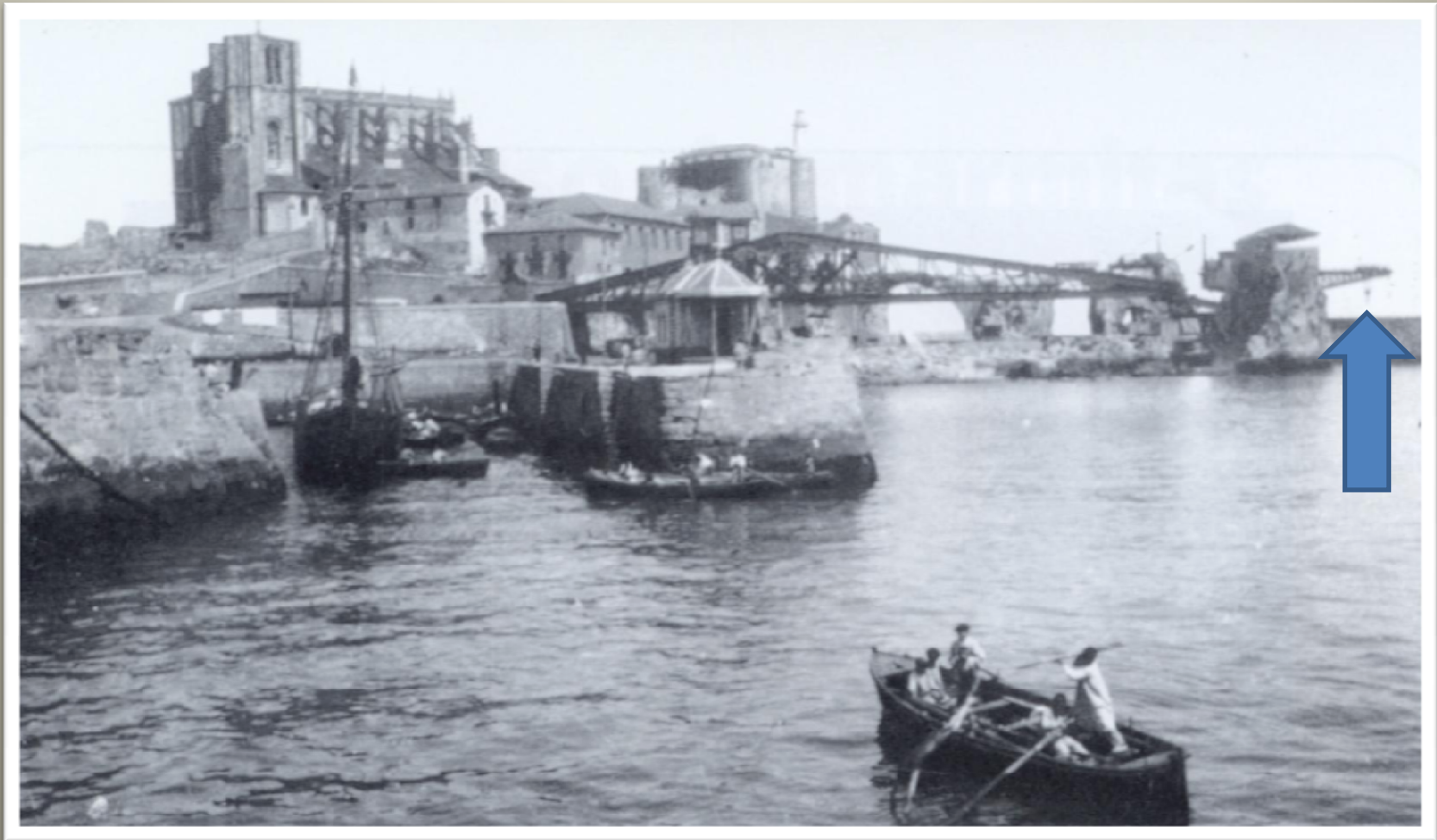


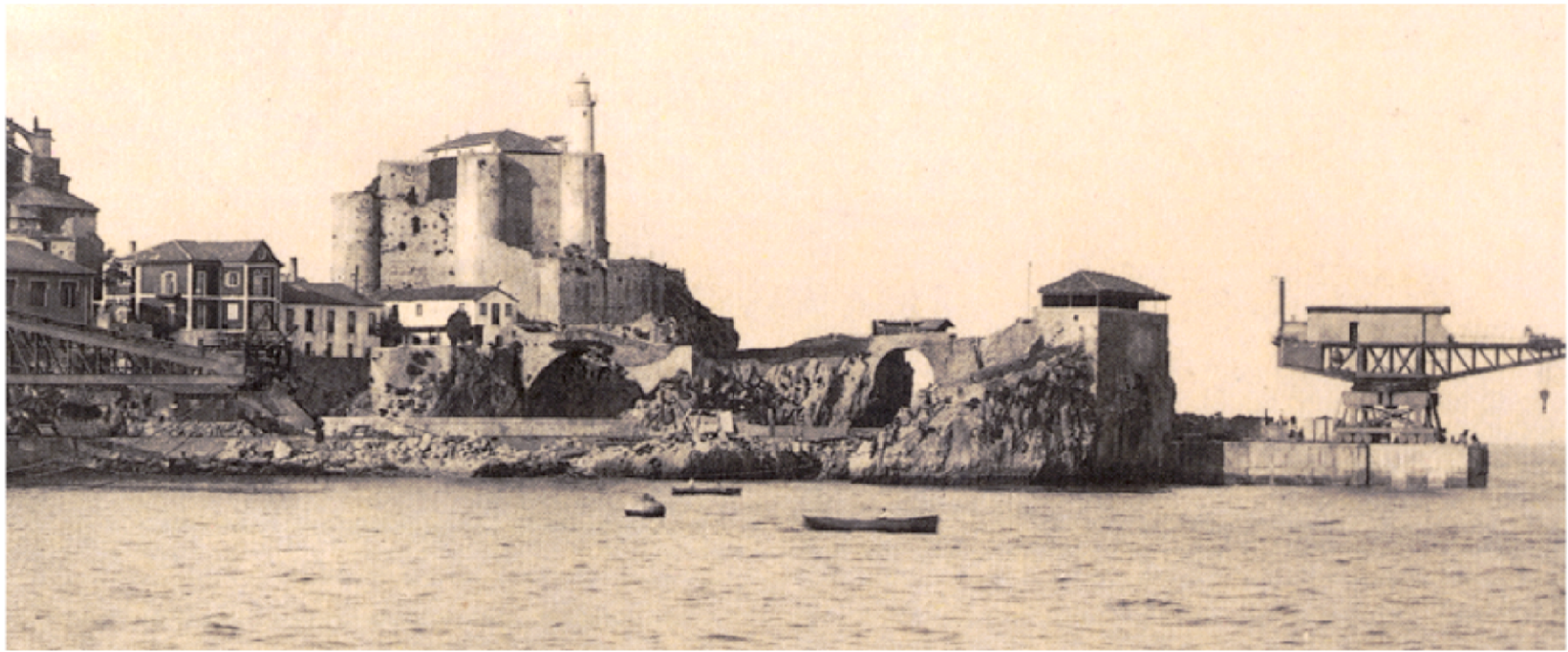
8. CASTRO-URDIALES - El Muelle.



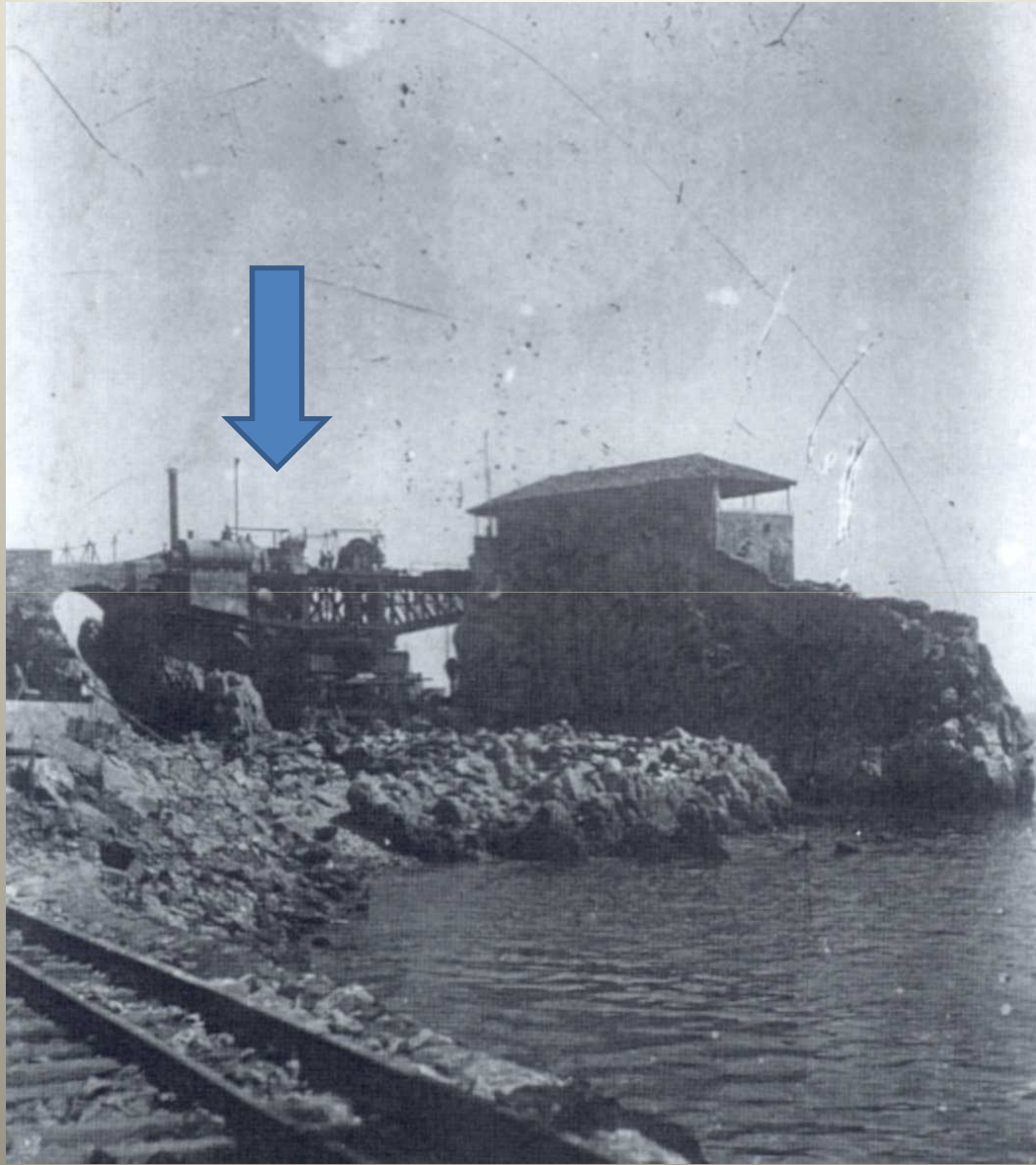




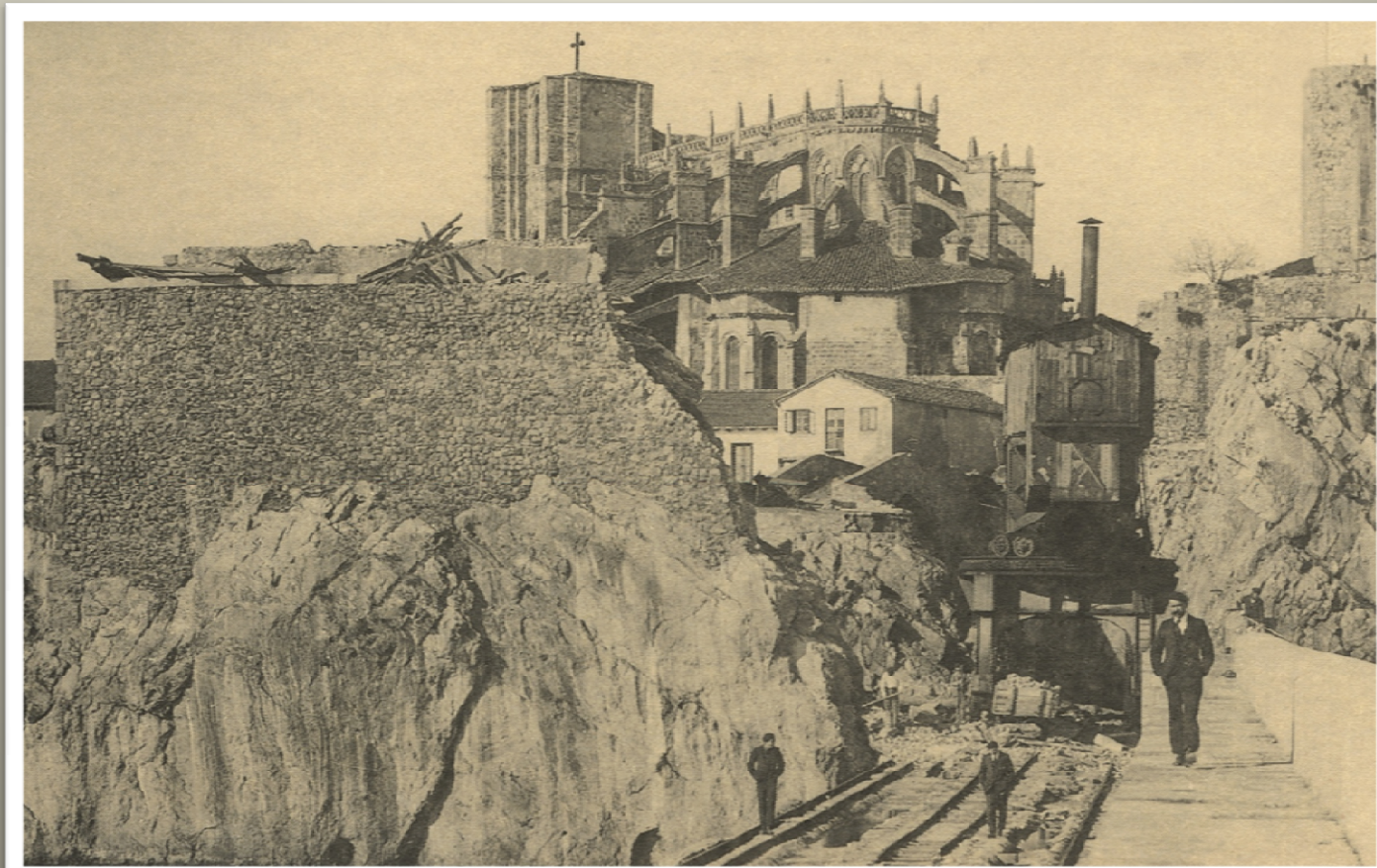








Al final de cada jornada el “Titán” para preservarle de los posibles ataques de la olas, “dormía” entre los dos peñones que daban obligado paso al inicio del Rompeolas.  
La altura del “Titán” puede calcularse teniendo en cuenta que la parte superior sobrepasaba el mirador de Santa Ana.





19. CASTRO URDIALES.



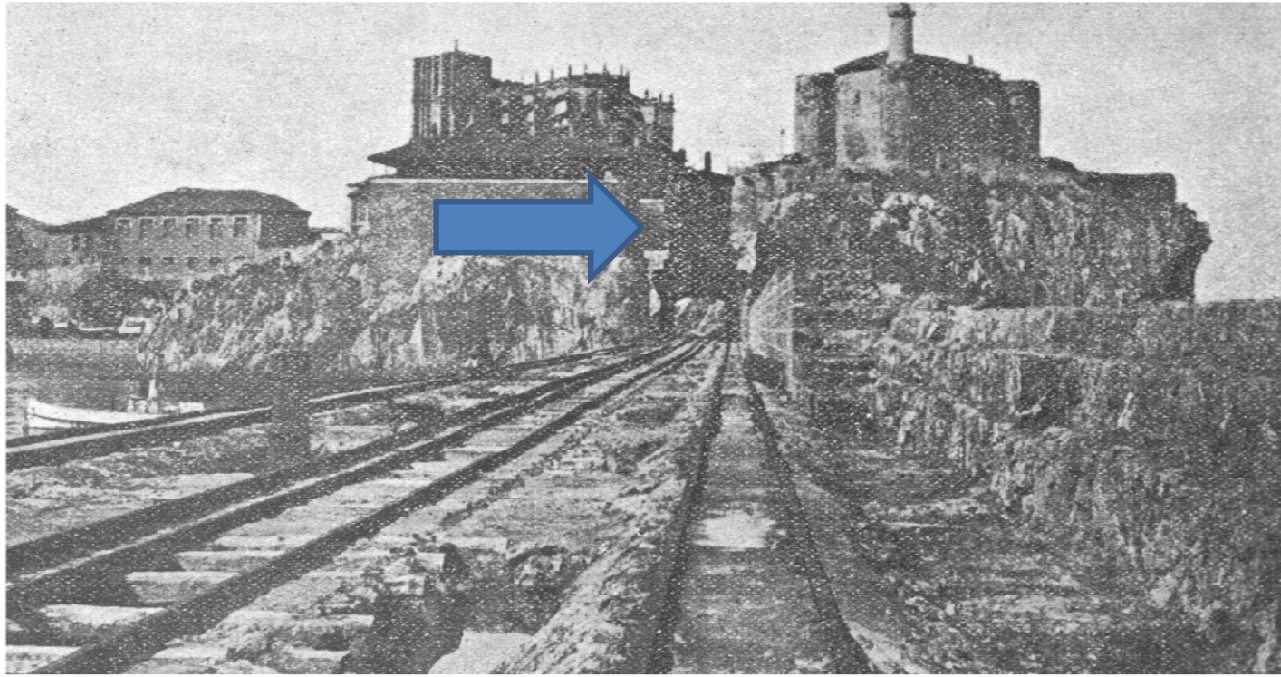
Trabajaba así: primero se echaba abundante escollera en el fondo de la mar, luego dos filas de bloques (una sobre otra), después más escollera, acto seguido otra fila de bloques encima y por último otra vez escolleras.

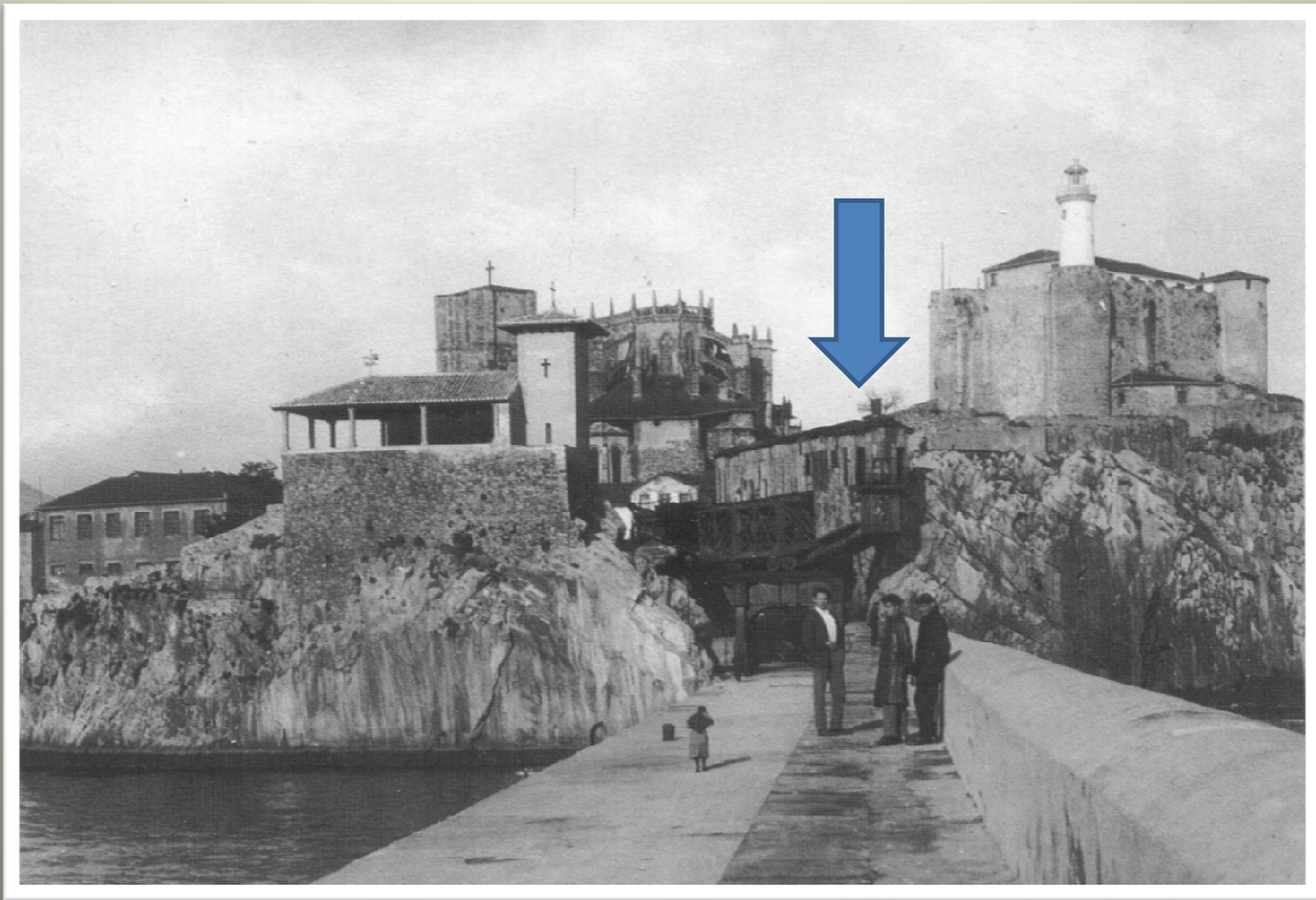
Para comprobar si el material quedaba bien colocado había dos buzos y dos operarios (con otros tantos suplentes, para turnarse) que hacían girar continuamente las manivelas del aire, a fin de que respirasen los sumergidos.

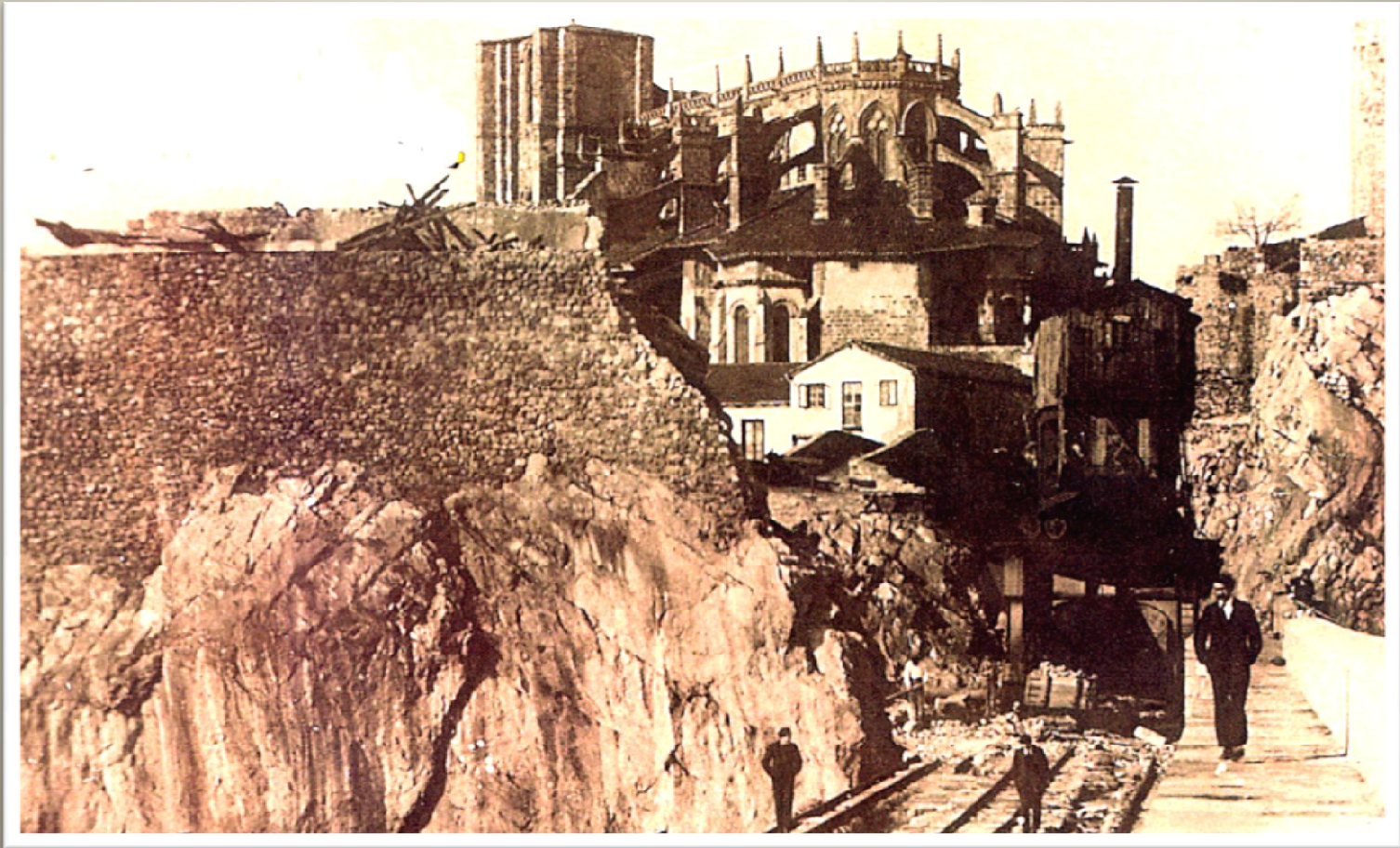
Cuando el “Titán” acababa la operación indicada, se tendía un nuevo tramo de raíles para poder avanzar otro trecho y comenzar de nuevo el relleno.

CASTRO URDIALES. La Iglesia y el Faro

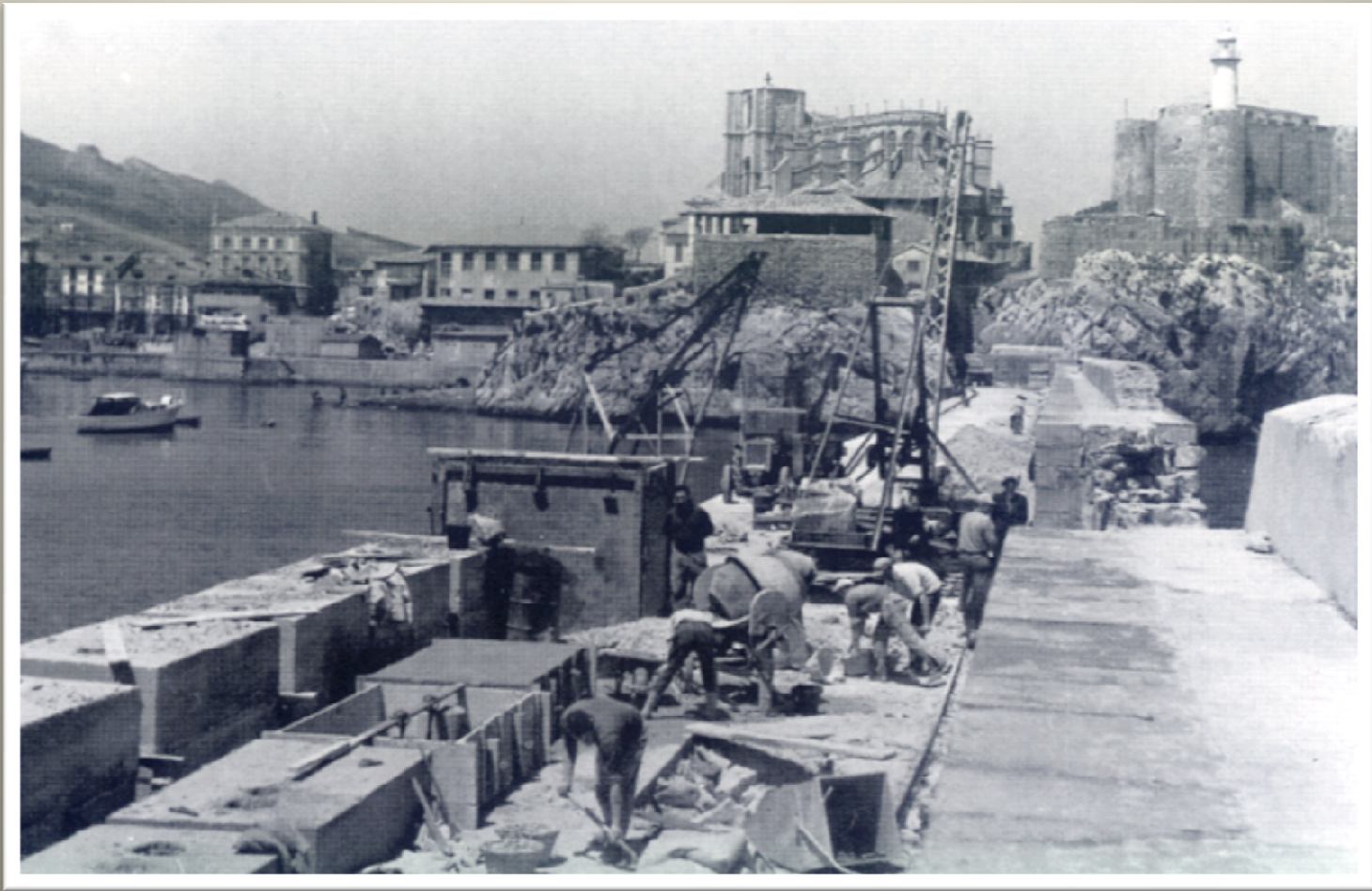




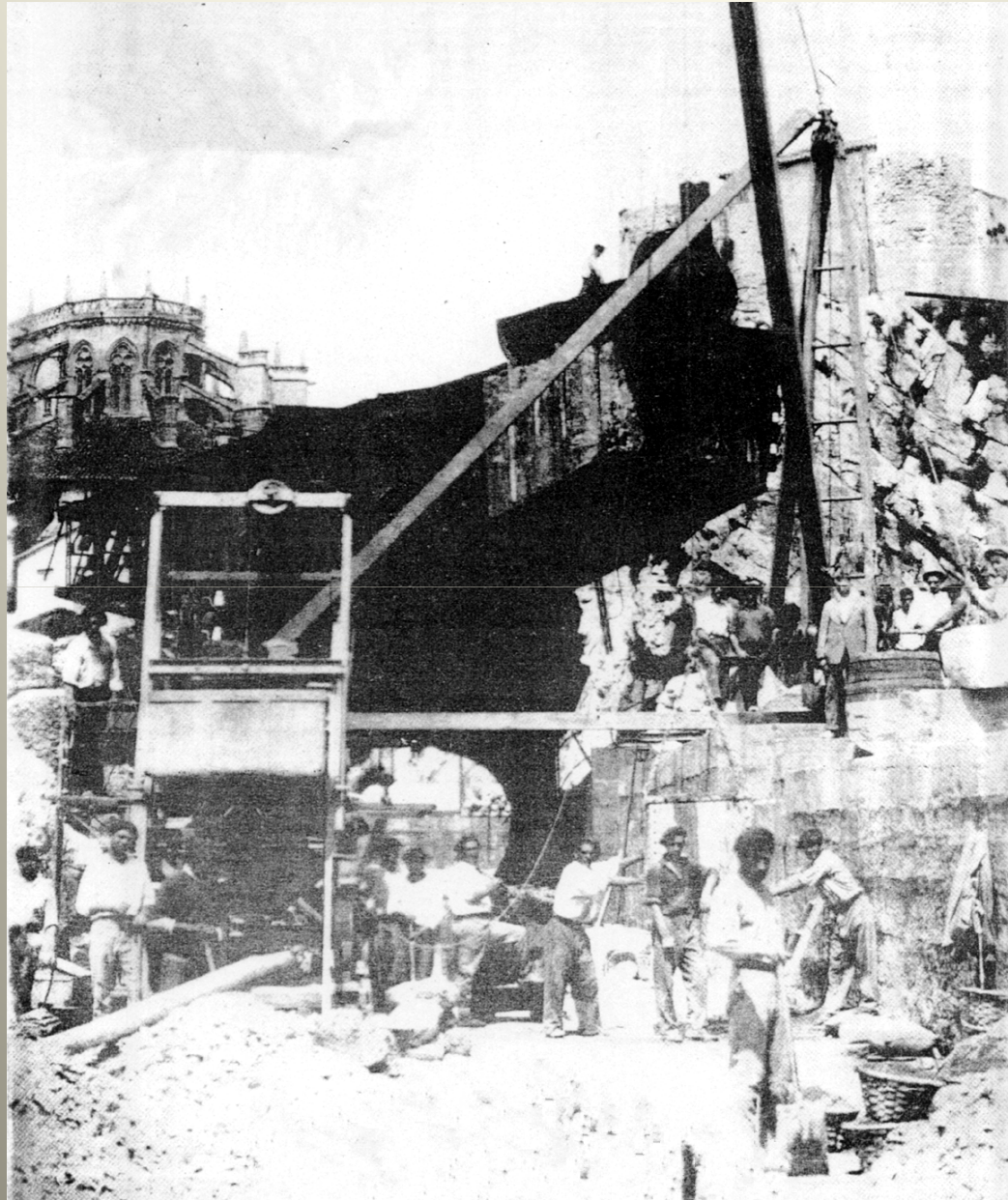


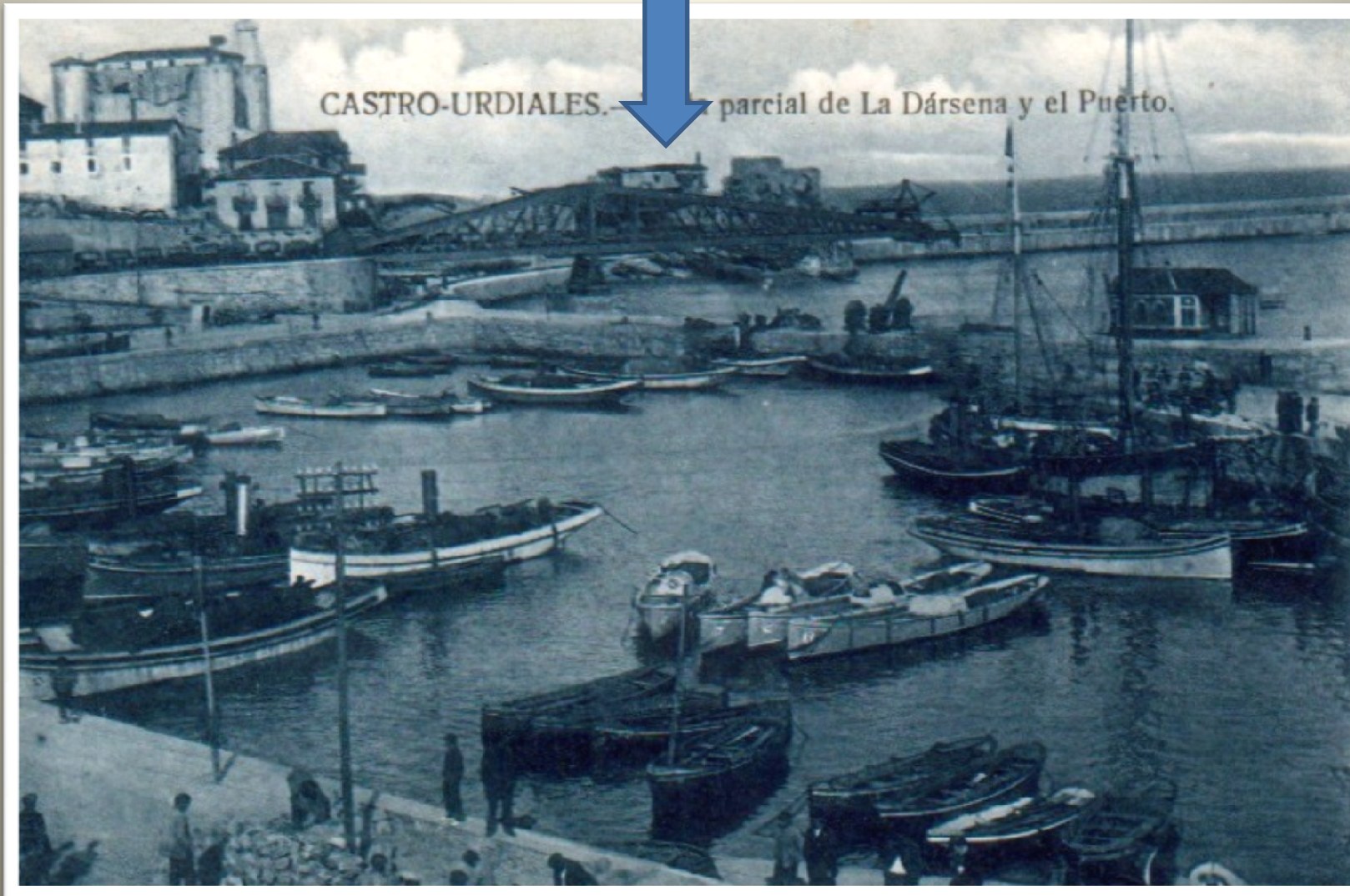


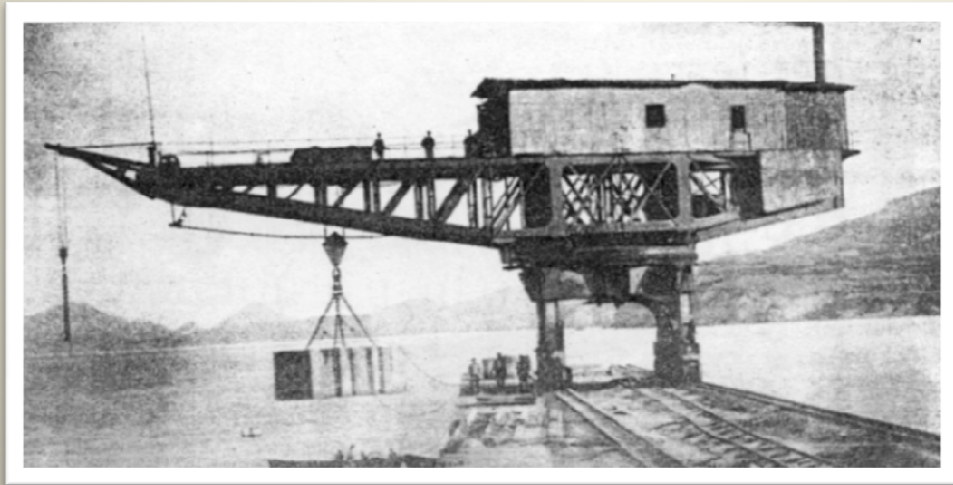


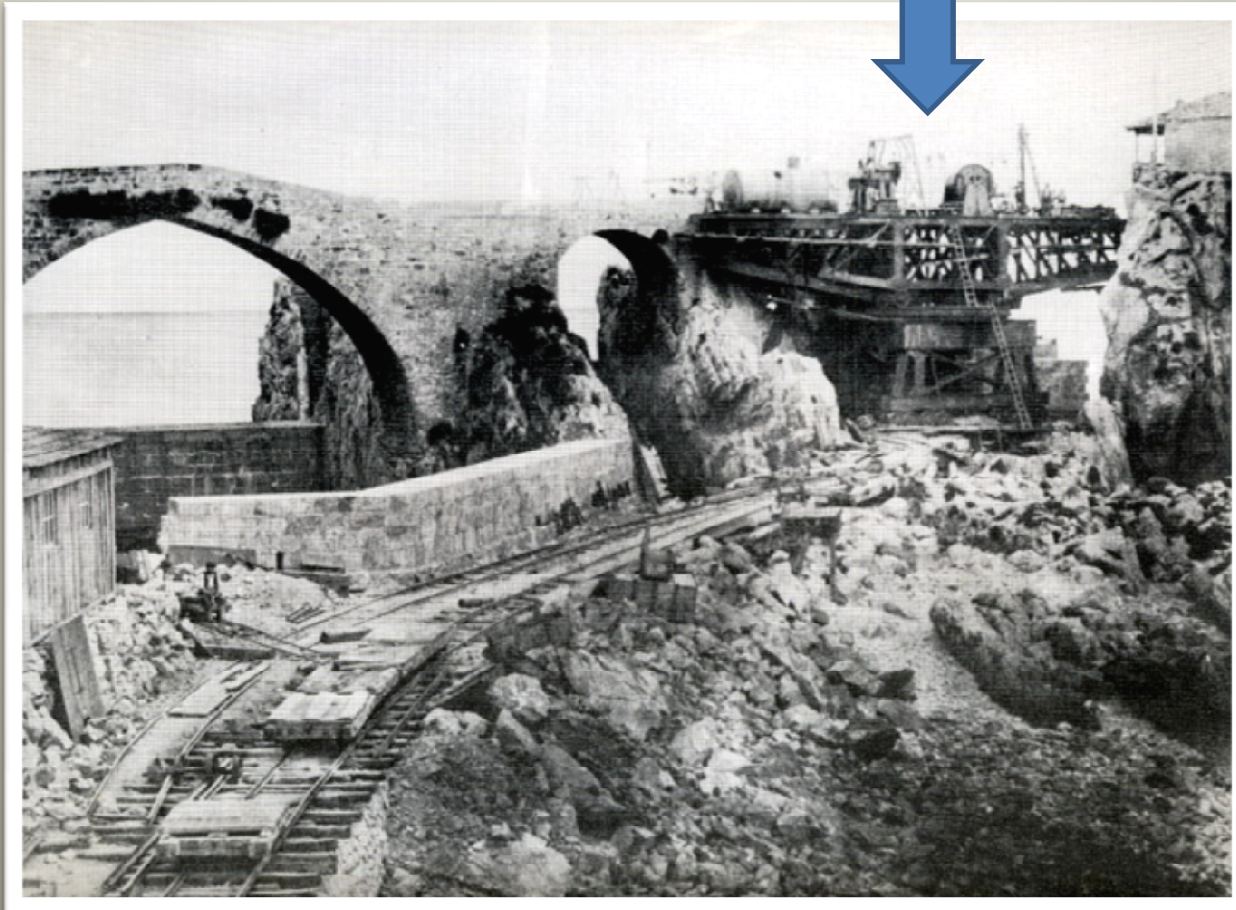














Ramón Ojeda San Miguel