

▶ Viaductos como el de Atauri y otros jalonan el recorrido.

FIN DE TRAYECTO



Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro

Un nuevo tramo se suma al Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro con 9,5 kilómetros entre los municipios navarros de Murieta y Estella. Un itinerario para peatones y ciclistas que arranca desde Vitoria-Gasteiz (Álava) y discurre a lo largo de 101,5 kilómetros, siguiendo las huellas del antiguo tren y enlazando con el Camino de Santiago a su paso por tierras navarras.

La antigua vía férrea conocida como “el trenico”, el tren de los montañeros, el anglo o el vasco –dependiendo de las tierras por las que pasaba–, enlazaba las comarcas del Alto Deva (Guipúzcoa), La Llanada y La Montaña (Álava), y Estella (Navarra). Llegó a ser el ferrocarril de vía estrecha más moderno y uno de los mejor equipados de Europa y, durante un tiempo, el más rentable de cuantos gestionaba el organismo público Explotación Ferrocarriles del Estado. Su época de esplendor se produjo en los años 40, cuando llegó a transportar anualmente a más de tres millones de viajeros y hasta 2.900.000 toneladas de mercancías. Pero a los años dorados, pronto siguió el lento declive de la línea. A pesar de que durante los años 60 mantuvo unos resultados aceptables, su explotación resultaba demasiado onerosa y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (Feve) decretó su cierre en 1967. Bajo una copiosa nevada, el 31 de diciembre de aquel año, circuló el último tren por aquellas vías.

Los primeros 92 kilómetros de esta vía fueron reconvertidos en vía verde en el año 1995; van del puerto de Arlabán, entre Guipúzcoa y Álava, a Murieta, municipio navarro donde el itinerario

quedaba interrumpido. Con la apertura del reciente y último tramo, se completa el itinerario desde Murieta, pasando por Zufia, Arbeiza y Zubielqui hasta llegar a Estella, donde se encuentra la estación término del antiguo ferrocarril. Se trata de un tramo crucial, pues supone un punto de conexión con Europa a través del Camino de Santiago a su paso por Estella. Por fin se puede decir que la vía verde termina donde terminaba el trayecto del tren.

Larga historia

El tren vasco navarro tuvo una larga y tormentosa historia en la que no faltaron los litigios, los problemas técnicos, la ruina económica y las paralizaciones de obras. Para su construcción se necesitaron 40 años (desde 1887 hasta 1927) debido a los múltiples escollos que fueron surgiendo durante su desarrollo. Curiosamente su explotación se mantuvo tan sólo otros 40 años.

El proyecto fue puesto en marcha por Joaquín Herrán, político liberal, con la idea de construir una línea férrea que conectara Vitoria con Estella, por un lado, y con Vergara, en Guipúzcoa, por el otro, pudiéndose enlazar en este último municipio con la línea que conectaba Bilbao y San Sebastián. Por su parte, Juan José Herrán, ingeniero de montes y familiar de Joaquín, se lanzó a realizar los primeros trabajos de campo. Entre ambos crearon una comisión gestora con el fin de dar a conocer el proyecto en busca de apoyos políticos y económicos. Fruto de sus gestiones, obtuvieron la concesión para el estudio del ferrocarril. Pero la búsqueda de financiación entre inversores locales,



► Numerosos túneles y puentes, un atractivo más de esta larga Vía Verde.

ayuntamientos afectados y las diputaciones de Álava, Vizcaya, Guipúzcoa y Navarra resultó infructuosa, pues si bien el proyecto fue bien recibido, el apoyo no pasó de las palabras. El capital finalmente llegó de Inglaterra y, a través de diferentes inversionistas, se fundó, el 25 de mayo de 1886, la compañía The Anglo-Vasco-Navarro Railway Company Limited, con un capital de 14.250.000 pesetas.

Dos años después comenzaron las obras, y fue el 20 de enero de 1888 cuando se puso la primera piedra del nuevo ferrocarril sobre los terrenos que hoy ocupa la avenida de Los Herrán, en Vitoria.

Al igual que ocurrió en otras muchas líneas puestas en marcha en España durante aquellos primeros años de efervescencia ferroviaria, los problemas técnicos y financieros no tardaron en presentarse. En dos años sólo se consiguió poner en servicio el tramo de 18 kilómetros entre Vitoria y Salinas de Léniz, estrenado el 13 de febrero de 1889 por la locomotora de vapor inglesa bautizada como Euskalerria.

Las obras hacia Guipúzcoa continuaron, a pesar de que las dificultades financieras comenzaban a ser acuciantes y de que ya se presagiaban los futuros litigios, que finalmente provocaron la pérdida de la concesión de la línea. La falta de pago por la ocupación de terrenos por parte de la compañía llevó a sus propietarios a presentar una demanda ante el juzgado de Vergara, quien, reconociendo la ilegalidad de la situación, autorizó a aquellos a levantar los carriles. En 1897 la situación económica era tan crítica que los trabajadores, después de ocho meses sin percibir sus salarios, abandonaron la explotación del primer y único tramo en servicio.

Incautación

Se llegó así a un punto sin retorno. Las obras quedaron paralizadas y se inició el proceso administrativo para resolver la concesión. Se tasaron las infraestructuras ejecutadas para proceder a su subasta con el fin de encontrar un nuevo concesio-



► La Vía Verde conecta con Vitoria-Gasteiz a través del Anillo Verde que rodea la ciudad.

nario que finalizara las obras y explotara el servicio. Se celebraron hasta tres subastas, pero todas quedaron desiertas. Finalmente, en 1903, el Estado no tuvo más remedio que incautar la línea y reorganizar su explotación. Tras dos nuevas subastas en 1904 y 1910 que también quedaron desiertas, en 1914 el Estado y las diputaciones de Álava, Guipúzcoa y Navarra acordaron financiar el tramo entre Salinas y Vergara, lo que permitió que, en 1919, por fin el tren llegara a Vergara. Así, el vasco navarro tuvo el dudoso honor de ser el primer ferrocarril incautado y explotado directamente por el Estado.

En 1920 el Ministerio de Fomento delegó las atribuciones para la gestión de los trabajos en una junta de obras dirigida por el ingeniero Alejandro Mendizábal Peña. Por entonces ya estaba en marcha la construcción del tramo Vitoria-Estella, que incluyó la construcción del túnel más largo del recorrido, el de Laminoria, que salvaba la sierra de Andía con sus 2.195 metros de longitud (túnel cuya reapertura e incorporación a la vía verde está estudiando la Diputación Foral de Álava).

A partir de los años 30, una vez finalizado todo el tramo, comenzó la época más venturosa en explotación de esta línea. Su servicio fue sumamente importante para las comarcas por donde pasaba, y a pesar de estar totalmente electrificada y dotada de un material móvil moderno, las cuentas dejaron de ser positivas a principios de los años 50, lo que motivó su decadencia y cierre definitivo.

Transformación

En 1996 comenzó a acondicionarse la plataforma por donde discurrían las vías para su transformación en vía verde. Hasta la puesta en marcha del último tramo navarro, el itinerario estaba dividido en tres etapas, sin contar los más de seis kilómetros que atraviesan la capital alavesa. Aquí, el antiguo trazado del tren desapareció devorado por el desarrollo urbano, por lo que los tramos I y II quedaron separados e inconexos, algo que ha sido suplido con un trazado alternativo no motorizado y carriles bici que dan continuidad a la Vía Verde a



► Pista adecuada para ciclistas.



► Ciclismo para todas las edades.



► Las huellas del tren siguen vivas. Paso superior en el Anillo Verde de Vitoria.



► Paisajes variados a lo largo del itinerario, como los de la Llanada alavesa.



► Antigo coche ferroviario en la estación de Antoñana es hoy centro de interpretación de «El Trenico».



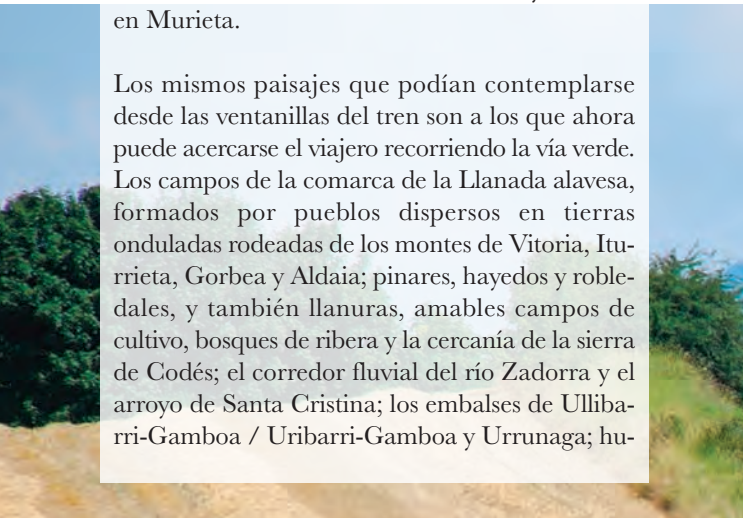
Ficha técnica

- ✓ Longitud: 93,5 km de Vía Verde + 8 km del tramo alternativo al túnel de Laminoria por el puerto de Guereñu.
- ✓ Tramo 0: 6,4 km. En la ciudad de Vitoria/Gasteiz sólo se pueden seguir los pasos del antiguo ferrocarril en la parte norte del casco urbano, entre el aparcamiento este de las instalaciones deportivas de Gamarra y la calle Madrid (2,2 km). La red de bidegorris (carriles bici) y la Vuelta al Anillo Verde permiten completar la travesía de Vitoria/Gasteiz y enlazar la sección norte con la sección sur del F.C. Vasco Navarro (4,2 km).
- ✓ Tramo I: 14 km (Vitoria/Gasteiz-muga con Gipuzkoa) + 1,2 km de trazado transitable (aunque sin acondicionar) entre la muga Álava-Guipúzcoa y la antigua estación de Salinas de Léniz/Leintz Gatzaga en el puerto de Arlabán.
- ✓ Tramo II: 22,4 km. (19,2 km + 3,2 km del ramal a Estíbaliz). La alternativa para sortear el túnel de Laminoria es de 8 km de longitud con fuertes pendientes.
- ✓ Tramo III: 49,5 km. Ermita Santo Toribio-Estella/Lizarra.
- ✓ Más información en www.viasverdes.com.

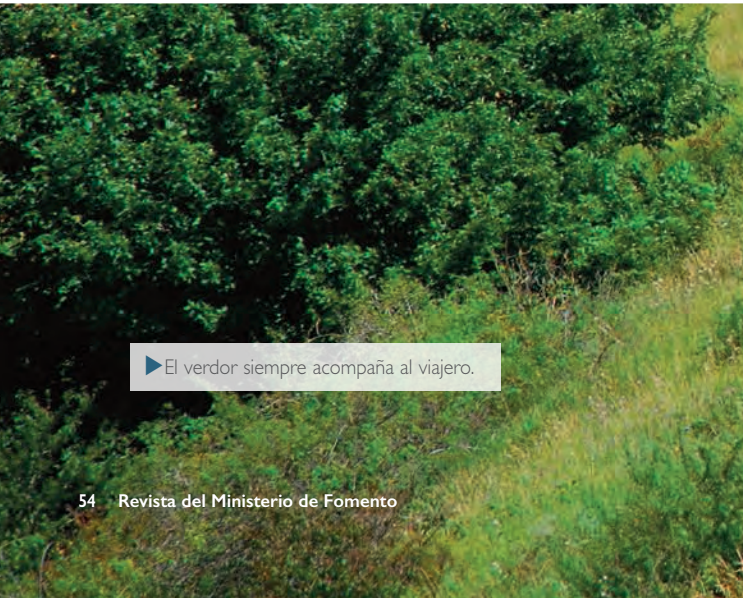
su paso por la ciudad. Partiendo de esta, el primer tramo llega hasta la sierra de Elgea a través de la Llanada alavesa. El segundo va desde esa comarca hasta los montes de Vitoria e Iturrieta pasando por Estíbaliz, y llega hasta el túnel de Laminoria, punto desde donde se puede avanzar 8 kilómetros a través del puerto de Guereñu para llegar al inicio del tercer tramo. Este último, que es el único que cuenta con túneles (cinco) y viaductos (tres), arranca en la ermita de Santo Toribio y termina en Murieta.

Los mismos paisajes que podían contemplarse desde las ventanillas del tren son a los que ahora puede acercarse el viajero recorriendo la vía verde. Los campos de la comarca de la Llanada alavesa, formados por pueblos dispersos en tierras onduladas rodeadas de los montes de Vitoria, Iturrieta, Gorbea y Aldaia; pinares, hayedos y robledales, y también llanuras, amables campos de cultivo, bosques de ribera y la cercanía de la sierra de Codés; el corredor fluvial del río Zadorra y el arroyo de Santa Cristina; los embalses de Ullibarri-Gamboa / Uribarri-Gamboa y Urrunaga; hu-

medales, el hayedo de Iturrieta y robledales de la sierra de Elgea y la garganta del arroyo Arlabán; el valle de Laminoria, el cañón de Igoroin, el desfiladero de Pocilones, los montes Arboro y Soila, el barranco de Istora (muy cercano a la vía, entre Santa Cruz y Zúñiga); los valles de los ríos Berrón y Ega, el parque natural de Izki, la sierra de Codés, el parque natural de la sierra de Lóquiz y de Yoar,



▶ Cinco túneles jalonan el trayecto.



▶ El verdor siempre acompaña al viajero.



▶ En algunas zonas el sendero se estrecha para salvar pequeños barrancos

los venerables ejemplares de tilo y tejo de Antoñana; la reserva natural del barranco de Lasia y el desfiladero y el viaducto de Arquijas sobre el río Ega; el valle de este río o el largo túnel de Acedo, de 1.400 metros. Luego, tras pasar por los pequeños municipios que atraviesa el último tramo, la vía se acerca a su fin. Estella está cerca, al abrigo de montes como las cumbres de Peña-

gua, Montejurra y Santa Bárbara. La ciudad, abrazada por un gran meandro del río Ega, permite enlazar con el itinerario cultural europeo de la UNESCO del Camino de Santiago, declarado itinerario cultural europeo por la UNESCO, y también con el Camino Ignaciano. Allí concluye una de las vías verdes con mayor longitud de España.

Último tramo

El último tramo del Camino Natural Vía Verde del ferrocarril Vasco Navarro ha sido desarrollado por la Diputación Foral de Álava en el marco del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. La Asociación TEDER-Tierra Estella ha sido la promotora de la obra y se encarga de su mantenimiento y gestión, junto con el resto del tramo navarro de Camino Natural

Para completar el itinerario, está pendiente de realización la conexión entre el puerto de Arlaban, en Álava, con el tramo de Vía Verde ya acondicionado por la Diputación Foral en Gipuzkoa, además de la recuperación del túnel de Laminoria (2.194 m), actualmente no transitable.

En el programa para el desarrollo de Vías Verdes también participa Adif poniendo a disposición los terrenos y otros activos ferroviarios. Además, también colaboran activamente en la puesta en valor de las antiguas vías de ferrocarril, comunidades autónomas, diputaciones, cabildos y ayuntamientos. Por su parte, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles promueve y dinamiza las Vías Verdes a nivel estatal.

Julia Sola Landero/
Fotos: Fundación de los
Ferrocarriles Españoles



► En Alava varios pasos elevados salvan los desniveles.



► Los campos de cultivo abundan en el camino.



► Pasarela para vehículos no motorizados.

