

GOBIERNO DE NAVARRA

ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y
EMPLEOCULTURA, TURISMO Y RELACIONES
INSTITUCIONALES

PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

EDUCACION

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE, Y ADMINISTRACIÓN
LOCAL

SALUD

POLÍTICAS SOCIALES

FOMENTO

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

La adecuación de la vía verde del Bidasoa entre Enderlatsa y Santesteban concluirá en verano de 2013

El consejero Zarraluqui ha visitado parte del trazado ferroviario, que será recuperado para su uso como ruta turística, deportiva y recreativa

Viernes, 03 de agosto de 2012

La recuperación y adecuación como [vía verde del antiguo trazado ferroviario del Bidasoa](#) entre Enderlatsa y Santesteban concluirá en verano de 2013, después de que [el Gobierno de Navarra declarara este recorrido Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal \(PrSIS\)](#) en la sesión del pasado 4 de julio. El acuerdo da luz verde al acondicionamiento de este tramo para su uso como ruta turística, deportiva y recreativa con seguridad.



El consejero Zarraluqui (5ª d.) con ediles de las comarcas de Baztan-Bidasoa en un tramo de la vía verde.

El consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, ha visitado hoy en Sunbilla parte de esta vía, que supone un importante reclamo turístico en la zona. Concretamente, en un estudio realizado el verano pasado se calculó que el impacto económico de la vía en la comarca fue de 796.000 euros.

La actuación tiene un presupuesto de 873.003 euros. Las obras serán cofinanciadas en un 65% por la Unión Europea, a través programa [Poctefa](#) que gestiona la [Comunidad de Trabajo de los Pirineos que Navarra \(CTP\)](#) que Navarra preside durante este bienio 2011-2013. El 45% restante lo aportará Navarra, en concreto, 278.833 euros el Gobierno foral y 26.718 euros el Consorcio Turístico de Bertiz, entidad promotora del proyecto.

El tramo, de aproximadamente 27 kilómetros, atraviesa los términos municipales de Santesteban, Sunbilla, Igantzi y Lesaka, y forma parte de un itinerario mayor, de 49 kilómetros de extensión, entre el barrio irunés de Behobia y

Elizondo (Baztan). La siguiente fase será la realización de un anteproyecto para la continuación de esta ruta hacia Pamplona, mediante un itinerario que unirá la vía verde del Bidasoa con la del Plazaola desde Saldías, en el alto de Orokieta.

Están previstas acciones de recuperación, restauración y acondicionamiento de la antigua plataforma ferroviaria, así como la construcción de nuevos tramos allí donde el trazado original se ha perdido.

La actuación más importante será la construcción de un paso subterráneo que discurrirá por debajo de la N-121-A, en la zona de Alkaiaga, ubicada entre Lesaka y Bera. Esta obra tendrá un coste aproximado de 500.000 euros. Paralelamente, se procederá a la señalización del trazado, a la iluminación de túneles y a la realización de diferentes acondicionamientos en las zonas de paso de la vía verde. Además, se colocarán barandillas de protección en aquellos tramos en los que exista un riesgo de caída.

El recorrido previsto es un itinerario lineal con suaves inclinaciones para su utilización por senderistas, cicloturistas y paseos ecuestres. No podrán acceder a él vehículos motorizados de uso turístico, salvo aquellos relacionados con instalaciones hosteleras y turísticas ya consolidadas en las fincas por las que discurre el trazado.

La vía verde forma parte de las vías incluidas en el proyecto Eurovelo, una iniciativa de la Unión Europea para acondicionar catorce grandes rutas en bici que atraviesan todo el continente.

Durante la visita, el consejero ha estado acompañado por el director general de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda, José Antonio Marcén; por autoridades municipales de las localidades por las que transita la vía verde; y por la gerente del Consorcio Turístico de Bertiz, la entidad promotora del proyecto, Izaskun Goñi.

La vía verde del Bidasoa

La vía del ferrocarril del Bidasoa, cuyo trazado recorría el popularmente conocido como “tren txikito”, se asienta a lo largo de 49 kilómetros, 42 de ellos en territorio navarro, entre Enderlatsa y Elizondo, pasando por los términos municipales de Lesaka, Igantzi, Sunbilla, Santesteban, Bertizarana (Narbarte, Legasa y Oieregi) y Baztan (Oronoz, Arraioz, Lekaroz y Elizondo). Los 7 kilómetros del tramo guipuzcoano fueron recuperados por la Diputación Foral de Gipuzkoa en 2009, lo que supuso la puesta en funcionamiento de la vía verde en los tramos más cercanos, que son transitables. Para el acondicionamiento del tramo entre Santesteban y Elizondo habría que hacer un segundo PrSIS.

Pero el ámbito territorial de incidencia del proyecto de la vía verde del Bidasoa es aún mayor, y afecta a todos los valles y comarcas que forman parte del Consorcio Turístico de Bertiz: Bortziriak, Malerreka, Bertizarana, Baztan, Urdax y Zugarramurdi. Por otro lado, con la conexión con el camino de la bahía, llega a los municipios de Hendaia (Francia) y de Hondarribia e Irun (Guipúzcoa).

La Vía Verde del Bidasoa recibe su denominación de la Dirección del Programa de Vías Verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles en 2005. Las vías verdes son vías de ferrocarril en desuso que se recuperan para su uso peatonal, a caballo o en bicicleta, como infraestructura para el deporte y el ocio



El consejero Zarraluqui presenta el proyecto de Vía Verde del Bidasoa a autoridades locales de Baztan-Bidasoa.

y constituyen un importante elemento de desarrollo en zonas rurales por su atractivo turístico.

Este proyecto se enmarca en la iniciativa de recuperación de antiguos trazados ferroviarios que se realiza en el ámbito del Programa de Vías Verdes, desarrollado por el Ministerio de Medio Ambiente en colaboración con RENFE, FEVE y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Con las vías verdes se crea un equipamiento turístico, recreativo y deportivo, que responde a una demanda social, ofreciendo seguridad y accesibilidad universal a la práctica de deportes en contacto directo con la naturaleza.

El tren txikito

Nació en 1898 como tren minero entre Irun y Endarlatsa. En sus inicios transportaba mayoritariamente minerales, aunque posteriormente las mercancías fueron muchas y variadas: madera, carbón, hierro, incluso ganado. En 1916 la línea se amplió hasta Elizondo y se abrió el servicio al público, convirtiéndose en un tren de pasajeros que unía Irun y Elizondo. Este acontecimiento supuso un gran cambio en la vida de los vecinos de la zona de Baztan-Bidasoa por donde circulaba el tren.

Su recorrido transcurría principalmente por la margen izquierda del Bidasoa y tenía una longitud de 51,5 km. Disponía de ocho túneles, varios puentes de hierro y de las siguientes estaciones y apeaderos: Irun-frontera, Irun-Bidasoa, Arteaga, Behobia, San Miguel, Endarlatsa, Zalain, Alkaiaga, Bera, Etxalar-Lesaka, Igantzi-Arantza, Espelosín, Sunbilla, Santesteban-Elgorriaga, Legasa, Narbarte, Erreparazea, Oronoz-Mugairi, Arraioz, el molino de Irurita, Irurita-Lekaroz, Colegio de Lekaroz y Elizondo.

Se componía de cuatro locomotoras grandes y tres pequeñas. Los vagones eran de todas las categorías y los de mercancía podían llevar cargas de hasta veinte toneladas. En su conjunto, en 1936, disponía de 109 vagones.

Los años de la posguerra fueron muy duros, tanto para aprovisionarse de combustible como por la rentabilidad. En 1953 una gran inundación destruyó un tramo de 400 metros, lo que supuso un gran trabajo de reparación. El 31 de diciembre de 1956 realizó su último viaje.

Proyecto Eurovelo

Eurovelo es un proyecto de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF), entidad que agrupa a 52 asociaciones de toda Europa y representa a más de 400.000 ciclistas. Contempla el desarrollo de catorce grandes rutas en bicicleta que atraviesan el continente europeo de uno a otro extremo, pasando por las principales ciudades y zonas turísticas.

El Consorcio Turístico de Bertiz, junto al Consejo General de Pirineos Atlánticos, Bidasoa Activa y los ayuntamientos de Guéthary, San Juan de Luz, Hendaya, Hondarribia e Irun, trabaja en el proyecto de acondicionamiento de la Eurovelo nº1, entre Guéthary y Santesteban.

En el proyecto transfronterizo, el Consorcio está asociado con los municipios de Hondarribia e Irun y varios de la costa vasco francesa, así como el Consejo General del Departamento 64. El proyecto fue programado de 2009 a 2013 y cuando esté finalizado, Navarra quedará accesible para los itinerantes en bici que salgan desde Roscoff, en Bretaña. La Eurovelo atraviesa numerosas localidades francesas costeras, por lo que supone un importante potencial turístico.