



Vasco Navarro trenbidearen bide berdea.
Azken jardunak

Elena
Gómez Chico



La Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro.
Últimas actuaciones.

“Euskadiko Bide Berdeei buruzko II. JARDUNALDIEN”
“II JORNADAS sobre Vías Verdes de Euskadi”

Gasteiz, 2017ko, urriaren 5a eta 6a - Vitoria-Gasteiz 5-6 de octubre de 2017



Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava

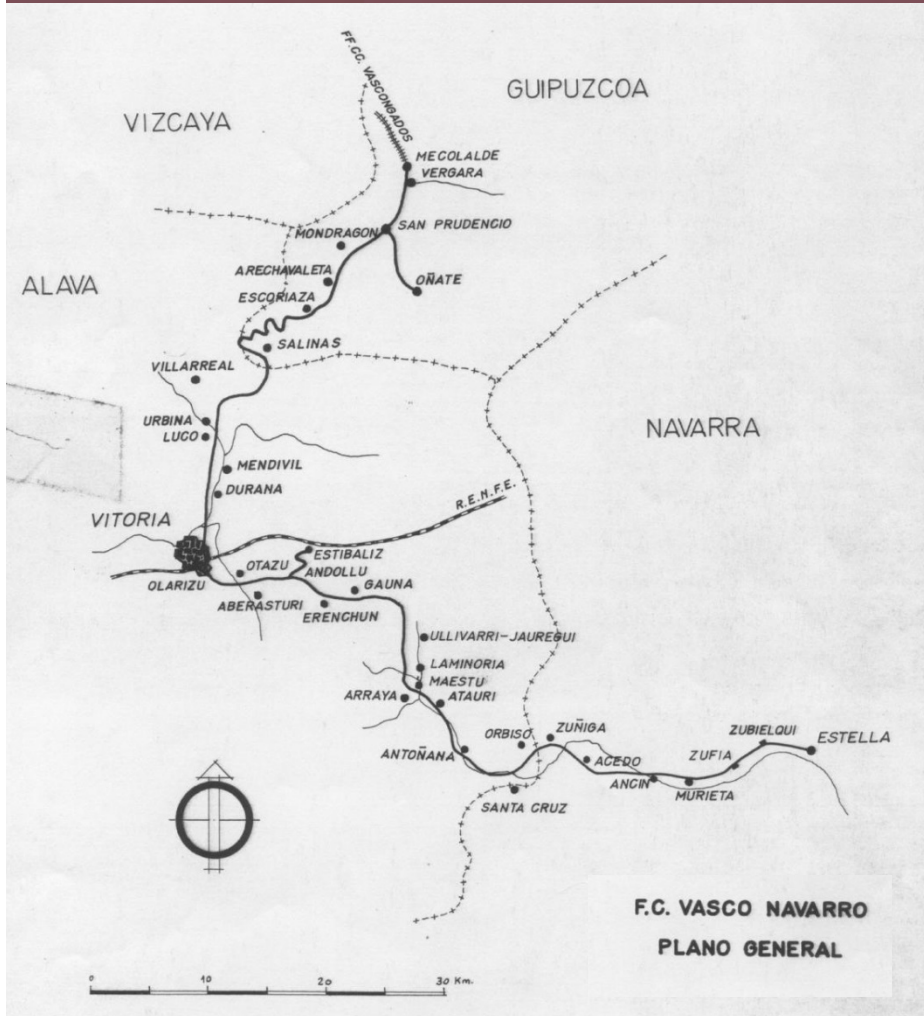


“EL TRENICO”

Valor histórico cultural



El antiguo ferrocarril se utilizó desde principios del siglo XX hasta su último viaje en 1967. A partir de esa fecha estuvo abandonado y en parte desmantelado hasta que en los años noventa la Diputación Foral de Álava inició su recuperación como Vía Verde. El camino, jalonado por numerosas infraestructuras y edificios ferroviarios, es también rico en historias pues permitió conocerse y relacionarse a muchas personas de lugares diversos.



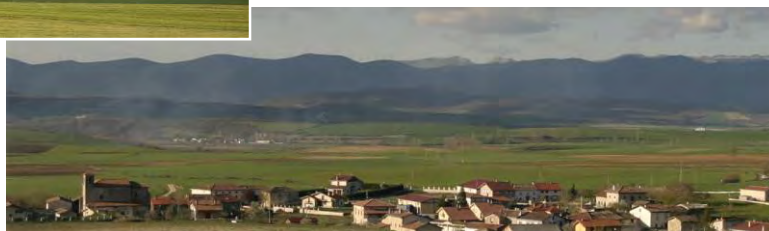
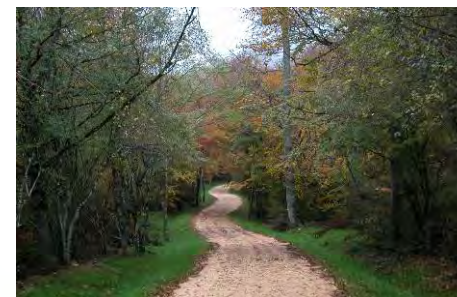
Conexión interterritorial

A día de hoy se pueden recorrer los 62 km del tramo alavés que nos llevarán desde el norte, en la frontera con Gipuzkoa, hasta la muga con Navarra al sur del Territorio Histórico en Santa Cruz de Campezo, pasando por Vitoria-Gasteiz. En Navarra están en servicio otros 15,4 km más hasta Murieta y en breve se acondicionará el trazado hasta Estella.



Diversidad de paisajes

La Vía Verde, además de poner en valor el importante patrimonio cultural, nos permite descubrir la riqueza y la diversidad del paisaje del entorno.



**Una ruta que permite el acercamiento a la historia,
al patrimonio y a la naturaleza**



Un eje de interés provincial dentro de la Red de Itinerarios Verdes de Álava.

Conecta con los siguientes recorridos de interés:

GR25 Vuelta a la Llanada alavesa a pie de monte

Ruta Verde del Embalse de Ullibarri Gamboa.

GR 38 Ruta del Vino y el Pescado

Vuelta al Anillo Verde

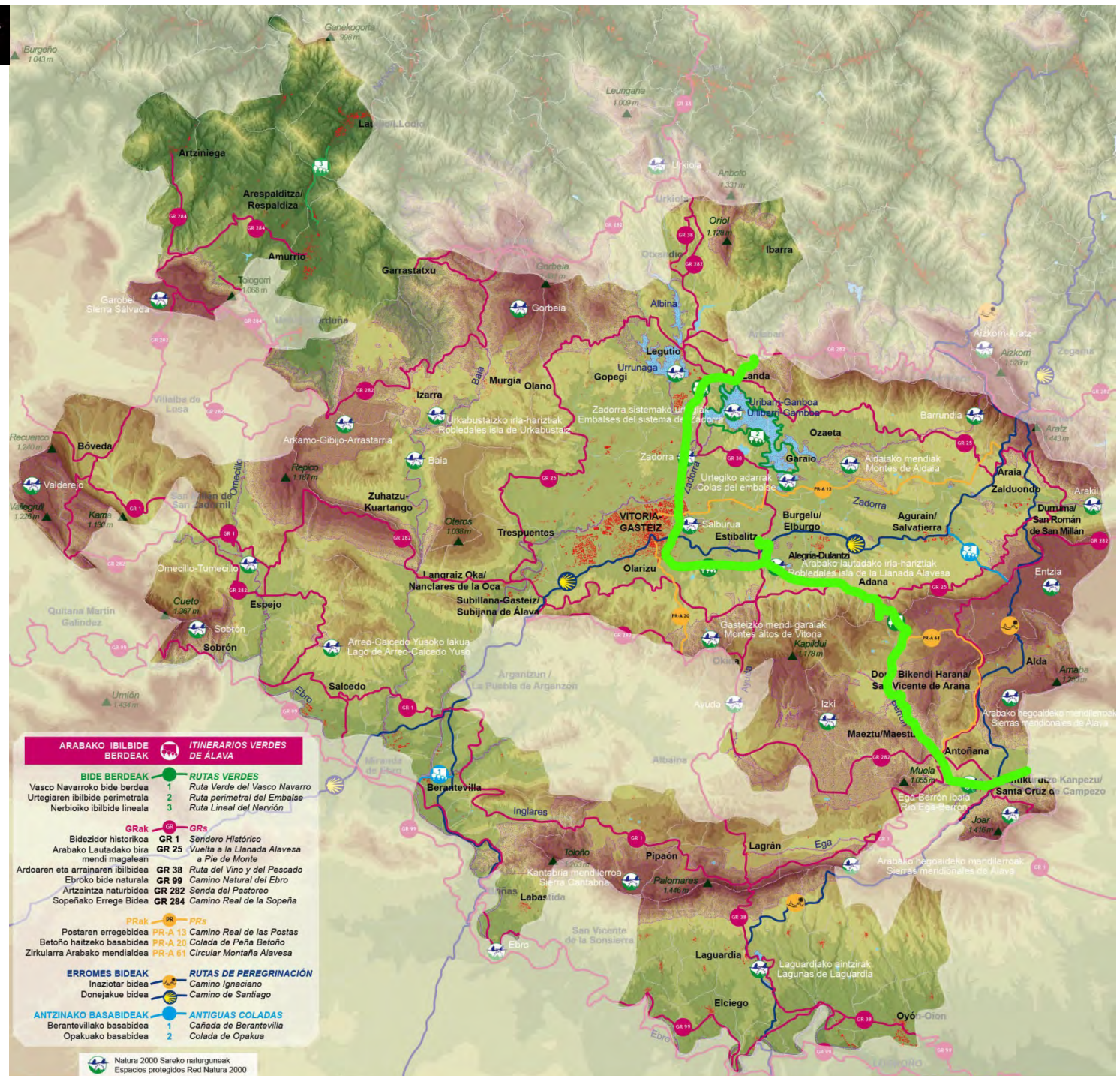
Camino de Santiago

Ruta Circular de la Montaña Alavesa

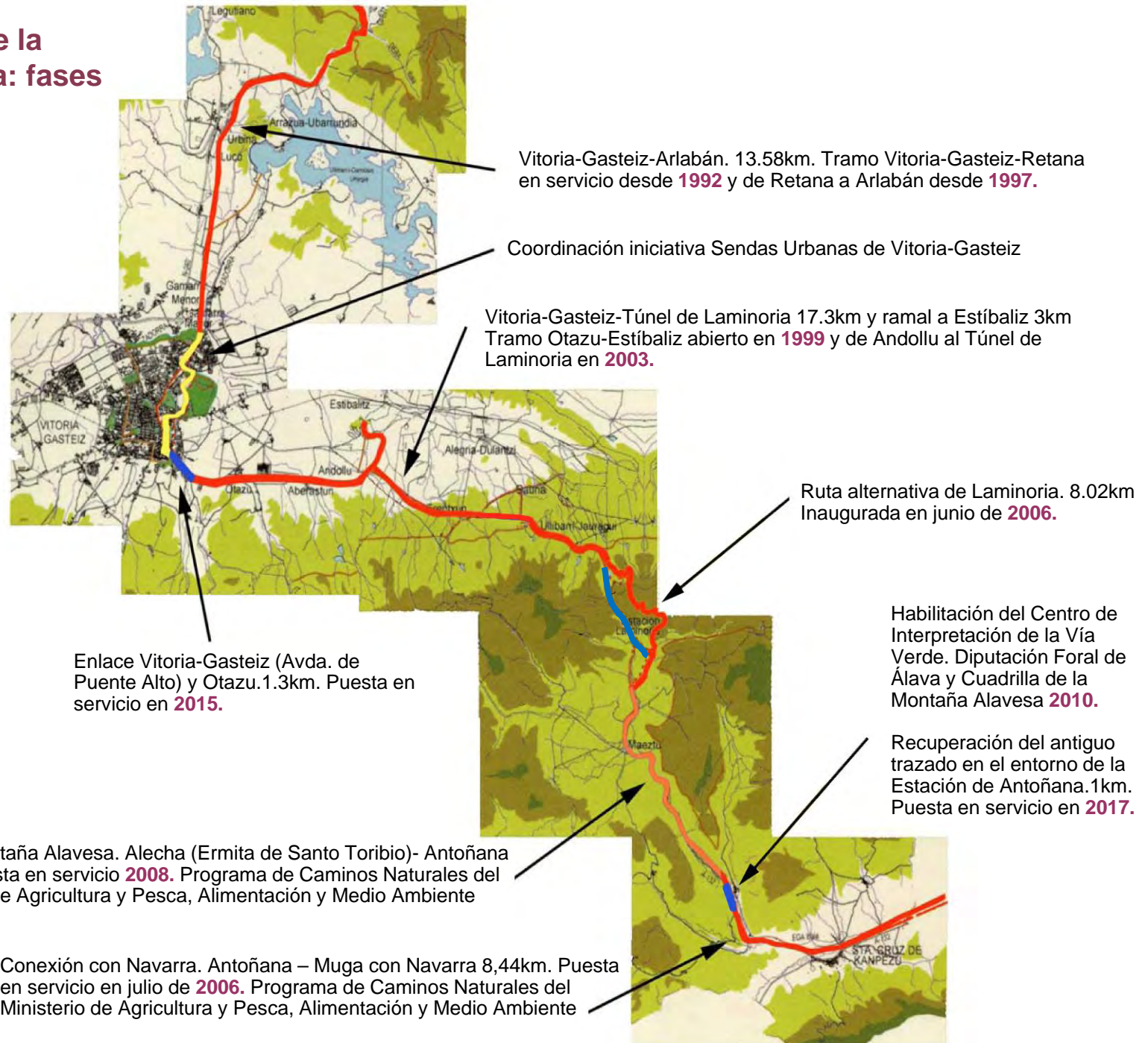
GR282 Camino Natural de la Senda del Pastoreo

GR1 Sendero Histórico

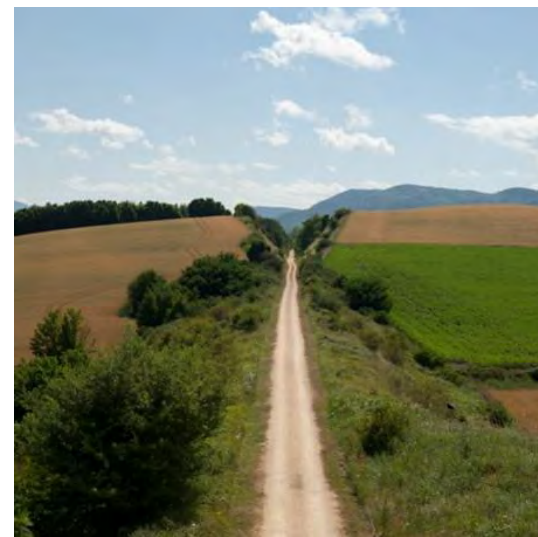
GR 120 Camino Ignaciano



Adecuación de la infraestructura: fases



Ha sido un camino de restauración y puesta en valor de más de 25 años con numerosos apoyos: Juntas Administrativas, Ayuntamientos, Cuadrillas, Gobierno Vasco, Fundación de Ferrocarriles Españoles y Programa de Caminos Naturales (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente)



Dificultades encontradas en el proceso de Restauración y Acondicionamiento

- Trazado con numerosos tramos con ocupaciones ilegales y áreas degradadas por vertidos.
- Muchos tramos de propiedad privada y del propio FEVE que tuvieron que irse adquiriendo progresivamente.
- Patrimonio de las antiguas infraestructuras ferroviarias con notable estado de degradación y ruina.
- Complejidad técnica en las labores de restauración.
- Afecciones temporales por obras de infraestructuras.



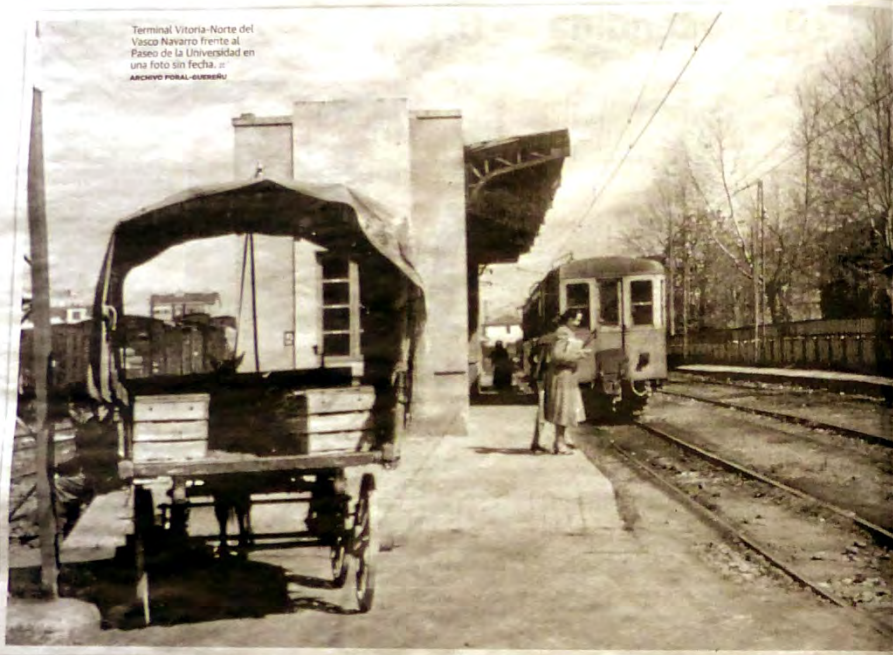
Fortalezas

- El interés del patrimonio tanto cultural como paisajístico y natural de esta Vía Verde se ha ido entendiendo y divulgando a lo largo de ya más de veinticinco años de trabajo en su adecuación, mantenimiento y gestión.
- Su uso está muy consolidado y se reconoce incluso a nivel internacional.

Mucho más que un tren



Terminal Vitoria-Norte del Vasco Navarro frente al Paseo de la Universidad en una foto sin fecha. **ARCHIVO FORAL-ESKERRU**



Tres estaciones de tren

El próximo 24 de septiembre se cumplen cien años de la inauguración de la terminal Norte del Vasco-Navarro

FRANCISCO GÓNGORA

En Twitter @frascogongora

VITORIA. Hubo un tiempo, cuando el ferrocarril era la punta de lanza de la modernidad, en el que Vitoria podía presumir de tener tres estaciones de tren. El 25 de septiembre próximo se cumplirán cien años de la inauguración de la última de ellas, la llamada terminal Norte, si-

tuada en paralelo a la actual de la calle Dato (segunda) y de cara al Paseo de la Universidad. La tercera, estaba en Los Herrán y se denominaba Vitoria-Ciudad.

En la playa de vías de la actual estación de la línea Madrid-Irún no queda rastro de ella salvo el pasado subterráneo actual y las escaleras del tender andén. Era una construcción extremadamente sencilla, dos pabellones enlazados por una marquesina, más propia de un apedero que una señora estación. Había en el recorrido del Vasco-Navarro -tren que existió entre 1889 y 1967 y que unía Estella y Meolalde en Gipuzkoa a través de la capital alavesa- muchos edificios con más señoría que el de Vitoria Norte.

Pero los que peinan canas y tienen más de 55 años recuerdan perfectamente que aquella tejavana y aquel andén por el que asomaba el



Máquina de vapor inglesa de la inauguración. **CEBIDA POR J. SISO**

famoso trenico amarillo -su color podían ser el inicio de un sueño de un chico de doce años. «Para mí la estación significaba el principio de mis vacaciones porque vivía en Vi-

toria pero veraneábamos en Maestu. He tomado ese tren cientos de veces. Y he jugado mucho en sus andenes y en sus vagones», recuerda Javier Suso, 60 años, el hombre que

El trenico amarillo

Son un pálido recuerdo los domingos en los que los vagones amarillos del trenico se ponían hasta la bandera llenos de excursionistas, montañeros y pescadores, especialmente congriegos, que han en busca de esparcimiento a los pasajeros de la Montaña Alavesa y Navarra.

Como aquella línea de ferrocarril sufrió numerosas vicisitudes desde que Juan José y Joaquín Herrán se empeñaran en su construcción con ayuda de los ingleses (al principio se llamó Anglo-Vasco) allí por 1886, el día que se abrió la estación Norte y el ramal de 2,4 kilómetros que la unía a la otra terminal, la de Vitoria-Ciudad, en Los Herrán, fue un gran acontecimiento en la ciudad.

Las crónicas periodísticas de 'El Heraldillo Alavés' y 'La Libertad', los diarios de entonces, dedicaron un

amplio despliegue informativo antes y después por la importancia que se le daba al desarrollo del ferrocarril en la ciudad. Vitoria contaba desde 1862 con la línea Madrid-Irún, que la colocaba en una ventajosa situación estratégica, pero faltaba la comunicación con Bilbao y con Navarra. El Vasco-Navarro, aunque fuera de vía estrecha, suplía ese déficit y se convertía en un eslabón perfecto para unir las tres capitales vascas con el mismo esquema que la Y vasca actual. Incluso se adelin-

HISTORIA DE UN REVÉS

► 1887-1903. La compañía The Anglo-Vasco-Navarro Railway construye el tramo Vitoria-Salinas

► 1914-1919. El Estado continúa la línea hacia Gipuzkoa y construye el tramo Salinas-Vergara.

► 1920-1927. Se construye la línea Vitoria-Estella. En 1967 se clausura.

to al concepto de intermodalidad actual puesto que los usuarios de un tren y otro podían hacer el transbordo en el mismo lugar.

La máxima autoridad presente fue el ministro de Fomento, Javier Ugarte, y se leyó un mensaje del presidente del Gobierno, Eduardo Dato, diputado por Alava, que había influido en el proyecto. El regimiento Cuenca, de guarnición en Vitoria y antecedente del Flandes, hizo los honores con un piquete y banda de música. Se dio fiesta en el

trabajo, el comercio y la escuela. Todas las autoridades locales con el presidente de la Diputación, el alcalde y el obispo, estuvieron presentes y todas las asociaciones representativas de la capital alavesa también. Se organizó un convoy desde la estación del Norte (llamada así por la compañía propietaria) que fue hasta Escoriaza. En 1915, no se habían iniciado aún los trabajos de construcción del tramo hasta Estella y el de Meolalde solo llegaba hasta Escoriaza.

«Ese ferrocarril de mi pueblo», lo llamaba Eduardo Dato

■ F. G.

VITORIA. Entre las perlas que recogió la prensa local aquel 25 de septiembre de 1915 durante la inauguración del ramal entre las estaciones de Los Herrán y la de Dato del Vasco-Navarro, que se utilizaba por vez primera, destaca una alocución del ministro de Fomento, Javier Ugarte: «De Vitoria no había llegado ni una sola voz que lo demandara. Fue mi presidente, el señor Dato, quien primero, y en espontánea iniciativa, me habló del asunto. «Ese ferrocarril de mi pueblo», me dijo un día. Y el expediente empezó a marchar y ya lo ven ustedes, ahora marcha ya el tren. Eso se lo deben todos a don Eduardo y seguirá, lo quiere Dato».

Aquel presidente de gobierno de madre alavesa y diputado por Alava había creado una importante red clientelar entre los vitorianos y el impulso del ferrocarril era una expresión más. Los elogios de la prensa local aquellos días no tienen parangón con nada. Serían impensables hoy día.

Como también es inconcebible pensar en que Dato influyó en la vuelta a Vitoria, aquellos años, del Regimiento Oñetipíca que se había acantonado en Orduña un tiempo. El asunto fue motivo de enfrentamiento entre vizcaínos y alaveses. Todos querían militares en sus ciudades porque significaba una inversión para las capitales. En 1893, los vitorianos se revolviéron y se manifestaron contra la decisión de trasladar a Burgos la sede de la Capitanía General de las Vascongadas.

En 1919, aquel impulso dado por Dato consiguió que la línea llegara a Meolalde y allí conectase con la que unía San Sebastián y Bilbao por Durango.

Entre 1920 y 1927 se construyeron los 69 kilómetros de la línea de Vitoria a Estella, que los ejecuta el Estado y poco tiene que ver con la línea a Vergara. Para su construcción, el ingeniero encargado del proyecto, Alejandro Mendizabal Peña, hizo un nuevo estudio que modificó el inicial de Joaquín Herrán.



Autoridades esperando el tren. **E. GUINEA**



Una de las últimas fotos de la estación. **A. MUNICIPAL**



El obispo, el ministro y autoridades en la estación Vitoria-Ciudad. **E. GUINEA, ARCHIVO MUNICIPAL**

Repercusión en los medios

Celebración del centenario de la inauguración del ramal norte.

El Correo 30/05/2016

Celebración de eventos: Día de la Vía Verde

INSCRIPCIONES

Hasta el 17 de septiembre:
www.teder.org • www.montanaalavesa.com
 Por teléfono: 948 55 65 37 / 945 40 54 24

El 20 de septiembre:
 En los lugares de inicio de las marchas

PROGRAMA

Desde las 9:00 h. Inscripciones

- Antzoana (Centro de Interpretación de la Vía Verde)
- Zufia (Plaza)

10:00 h. Inicio de ambas marchas

- Posteriormente, en Ancín:
Talleres infantiles y almuerzo

EGITARAUA

9:00 etatik aurrera. Izen-ematea

- Antzoana (Bide Berdearen Interpretazio Zentroan)
- Zufia (Emparantza)

10:00 etan. Bi ibilaldien hasiera

- Gero, Antzinen:
Eskularen lantegia eta hamaiketakoa

CON LA PARTICIPACIÓN DE AMIFE SE REALIZARÁ
 UNA MARCHA ADAPTADA PARA SILLAS DE RUEDAS.
 AMIFE PARTE HARTZEN DU GURPIL-AULKI
 MARTXAREKIN

DOMINGO, 20
 DE SEPTIEMBRE
 DE 2015

DÍA DE LA VÍA VERDE

BIDE

DEL FERROCARRIL VASCO NAVARRO

BERDEAREN

EGUNA

2015ko IRAILAREN
 20a IGANDEA

MARCHA CICLOTURISTA
 ANTOÑANA-ANCÍN
 ANTOÑANATIK
 ANTZINera BIZIKLETAZ

20
 km

MARCHA A PIE
 ZUFIA-ANCÍN
 IBILALDIA OINEZ,
 ZUFIA-ANTZIN

8
 km





INSCRIPCIÓN:
2 euros
IZENEMATEA:
2 euro

Asociación TEDER
 T. 948 556 537
www.teder.org

Cuadrilla de Campezo Montaña
Kanpezuko Arabako Mendialde
 T. 34 945 405 424
www.montanaalavesa.com



















Reconocimiento internacional



Premio: Ruta Verde destacada

6º Premio Europeo de Vías Verdes 2013, Categoría de Excelencia

Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco Navarro

- El 7 de Junio de 2013, presentación candidatura en la Convocatoria.
- Categoría de Excelencia: premio a vías verdes ejemplares que muestren la integración de varias características que definen las vías verdes y que también demuestren fortalezas. El éxito de estas infraestructuras deberá estar avalado por su uso público y por su demostrado impacto positivo en el desarrollo sostenible.
- El 25 de Julio, fallo del Jurado en Bruselas.
- El 12 de Septiembre, entrega en Viseau, Portugal, del 3º Premio en la Categoría de Exccelencia.



Últimas actuaciones ejecutadas

- 1 Puente Alto- Otazu. (2015)
- 2 Entorno de Antoñana (2016-2017)

Actuaciones en licitación o proyecto

- 1 Antigua Estación de Legutiano
- 2 Tunel de Laminoria
- 3 Antiguo edificio de muelle de Antoñana



Conexión con Vitoria-Gasteiz. Tramo Puente Alto-Otazu

Obras de acondicionamiento del trazado de la Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco Navarro entre Vitoria-Gasteiz (Avda de Puente Alto) y Otazu. Conexión con la ciudad y Red de Sendas del Anillo Verde.

Ejecución: 2015

Inversión: 628.000 euros.



La conexión Puente Alto-Vasco Navarro se abrirá en septiembre y costará 571.000 euros

vegetación de toda la zona, que está cubierta de cultivos.

De Andrés destacó en la presentación de esta adjudicación la calidad de esta infraestructura que fue reconocida en 2013 como una de las mejores de Europa por la European Greenways Association. En ese sentido, el diputado general incidirá en el impresionante respaldo de los usuarios a esta vía verde de 61 kilómetros que une, en el tramo alavés, Arlaban con Santa Cruz de Campezo. De hecho, en lo que va de año - hasta el 10 de mayo -, 58.165 usuarios han utilizado esta ruta. En 2014, 243.223 paseantes y ciclistas transitaron por ella, un 6% más que el año anterior.

La obra no sólo acaba con un punto negro en la premiada red de vías verdes de Álava, también soluciona el problema de seguridad para los centenares de chicos y familiares que usan las instalaciones deportivas de Olaranbe y que hasta ahora no tenían más acceso que el vehículo particular. Cuando finalicen los trabajos de acondicionamiento del sendero podrán acercarse en bicicleta sin ningún peligro.

El proyecto final ha tardado varios años en cuajar debido a la complejidad del proceso de apropiación de los terrenos. La ruta sigue en todo momento el viejo trazado del ferrocarril que estuvo en activo hasta 1969 y recupera dos pequeños puentes, uno sobre el río Erekalear y otro sobre las antiguas vías del tren que da nombre a la zona: Puente Alto. De momento, tendrá que esperar el edificio ferroviario de esta línea que se encuentra en ruinas.



FRANCISCO GÓNGORA
 Diputado general de Álava. En su último consejo las obras, en las que se contempla una pasarela de 103 metros que salva la peligrosa carretera A-2130 a Otazu.



Estrechamiento en la A-2130 de Vitoria a Otazu. © IGOR AIZPURU

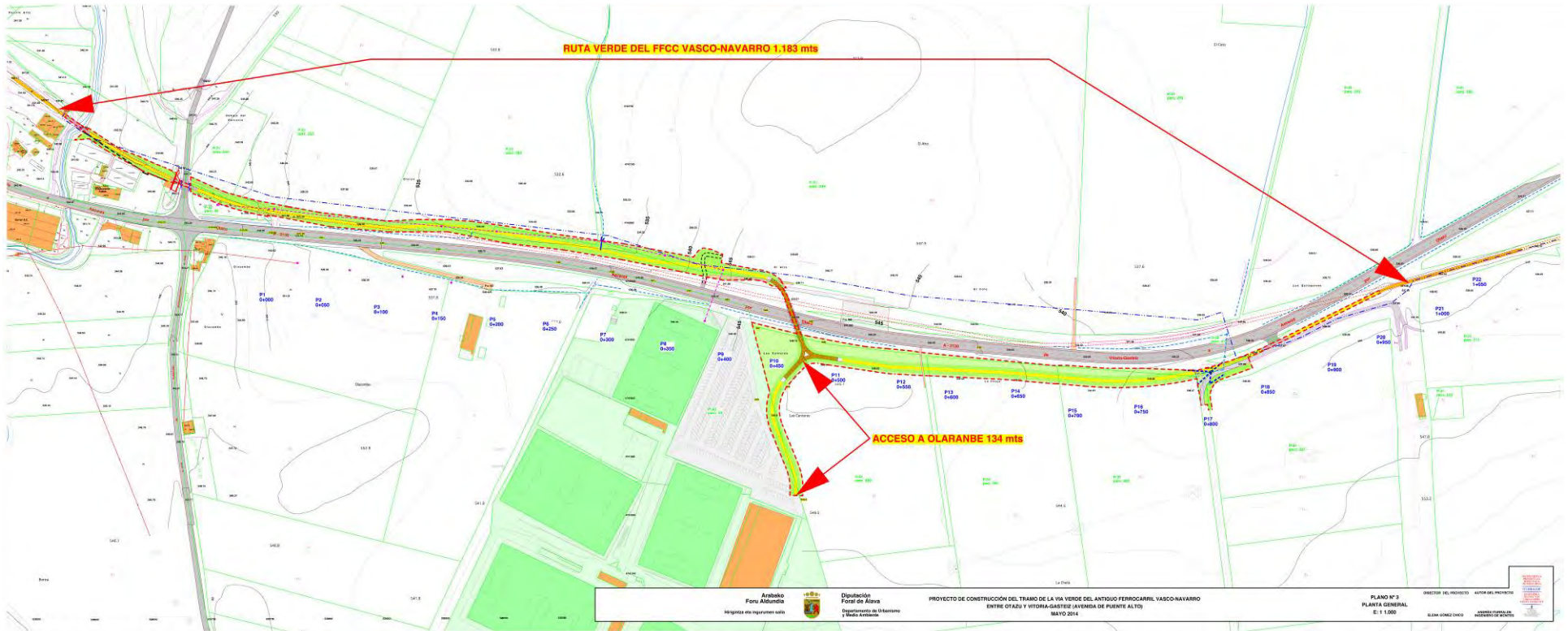
VITORIA. Los cicloturistas y paseantes que quieren disfrutar de la vía verde del ferrocarril Vasco Navarro están de enhorabuena en cuanto a su seguridad. 243.223 personas usaron el último año esta ruta que une Vitoria con Estella por espléndidos paisajes de montaña. Durante el último consejo de diputados de la legislatura celebrado ayer fueron adjudicadas las obras de la conexión de este camino entre Puente Alto y el viejo trazado del 'trenico' en Otazu que hasta ahora había que realizar por la peligrosa carretera A-2130. Los trabajos serán realizados por la empresa Campe-

zo Obras y Servicios por un importe de 571.000 euros IVA incluido. El proyecto incluye la colocación de una pasarela de unos 106 metros de longitud a la altura de las instalaciones deportivas de Olaranbe. Su ejecución comenzará en junio y durará 11 semanas. Con toda probabilidad, para el mes de septiembre se podrá realizar el paso sin tener que pasar por la carretera. «Es una actuación prioritaria que resuelve un importante problema de seguridad para los usuarios de la vía verde», puntualizó el diputado general, Javier de Andrés. La estructura de la pasarela será metálica, similar a la del puente de

Antoñena y recordará a los viejos viaductos de hierro de estética ferroviaria. El suelo de madera tendrá 3,25 metros de anchura, lo que favorecerá la convivencia de los usuarios que vayan a pie o en bicicleta. El proyecto contempla además impulsar la conectividad ambiental de esta zona. Para ello, se actuará en un tramo de 1,3 kilómetros en el que se colocará grava compacta con capacidad drenante sobre un camino de 2,5 metros de ancho, siguiendo el modelo que se ha aplicado en el resto de la vía verde del Vasco Navarro. Asimismo, está prevista la re-

Nueva web sobre vías ciclistas e itinerarios verdes de Álava

La Diputación foral ha puesto en marcha la web www.pts-vic.com que contiene toda la información sobre el Plan Territorial de Vías Ciclistas e Itinerarios Verdes de Álava. Se puede acceder a ella a través de la web foral www.alava.net en su sección de urbanismo. Este plan territorial, en el que participan los departamentos de Medio Ambiente y Urbanismo y Obras Públicas y Transportes a través de un comité técnico de seguimiento pretende impulsar la movilidad sostenible en Álava. Articula un sistema integral que garantiza la continuidad de las vías ciclistas y los itinerarios verdes conectando así las áreas rurales y urbanas. La web contiene también un buzón de sugerencias de los usuarios a las que se sumarán las de ayuntamientos, cuadrillas y consejos territoriales de itinerarios verdes. Ya se ha diseñado también la identidad corporativa de este nuevo plan para la red de senderos, vías y caminos.







Antoñana



1. Obras de acondicionamiento del tramo de conexión para dar continuidad al trazado de la Vía Verde del Antigo Ferrocarril Vasco Navarro en Antoñana. Habilitación de ramal para enlace con el núcleo rural de Antoñana.

Ejecución: 2016

Inversión: 213.500 euros.

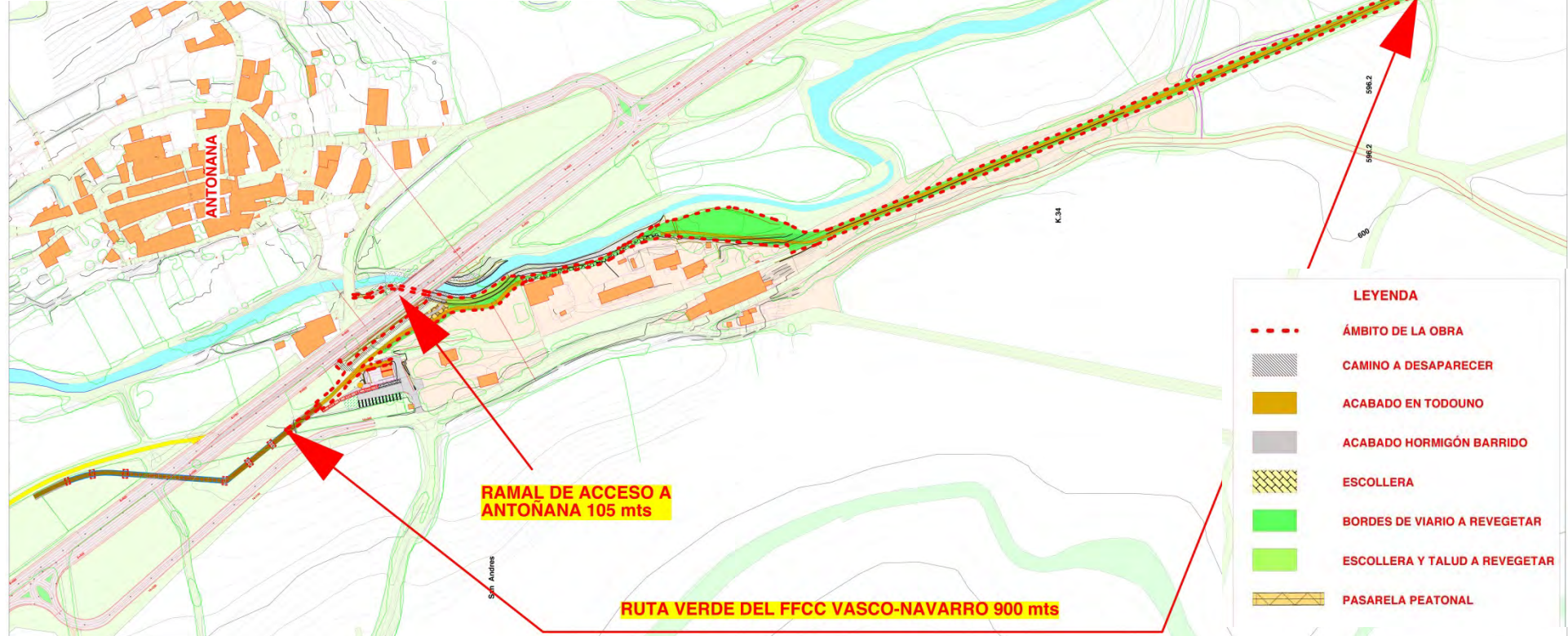
2. Trabajos de mejora de la estética exterior del Centro de Interpretación de la Vía Verde del Antigo Ferrocarril Vasco Navarro.

Ejecución: 2017

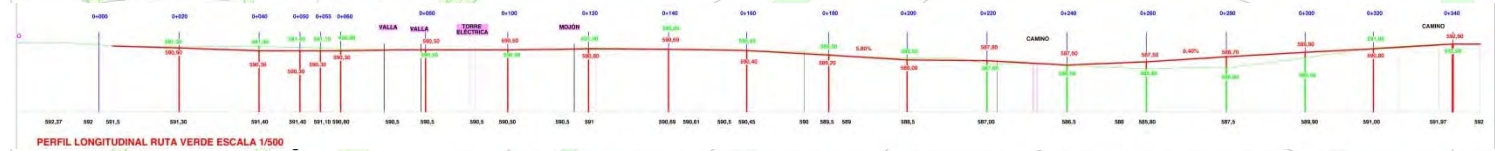
Inversión: 18.650 euros.



PERFIL LONGITUDINAL ACCESO A ANTOÑANA ESCALA 1/500



- LEYENDA**
- - - ÁMBITO DE LA OBRA
 - CAMINO A DESAPARECER
 - ACABADO EN TODOUNO
 - ACABADO HORMIGÓN BARRIDO
 - ESCOLLERA
 - BORDES DE VIARIO A REVEGETAR
 - ESCOLLERA Y TALUD A REVEGETAR
 - PASARELA PEATONAL



PERFIL LONGITUDINAL RUTA VERDE ESCALA 1/500





Acondicionamiento de la estética exterior del Centro de Interpretación de la Vía Verde. Ejecución: 2017. Inversión:18.650 euros.

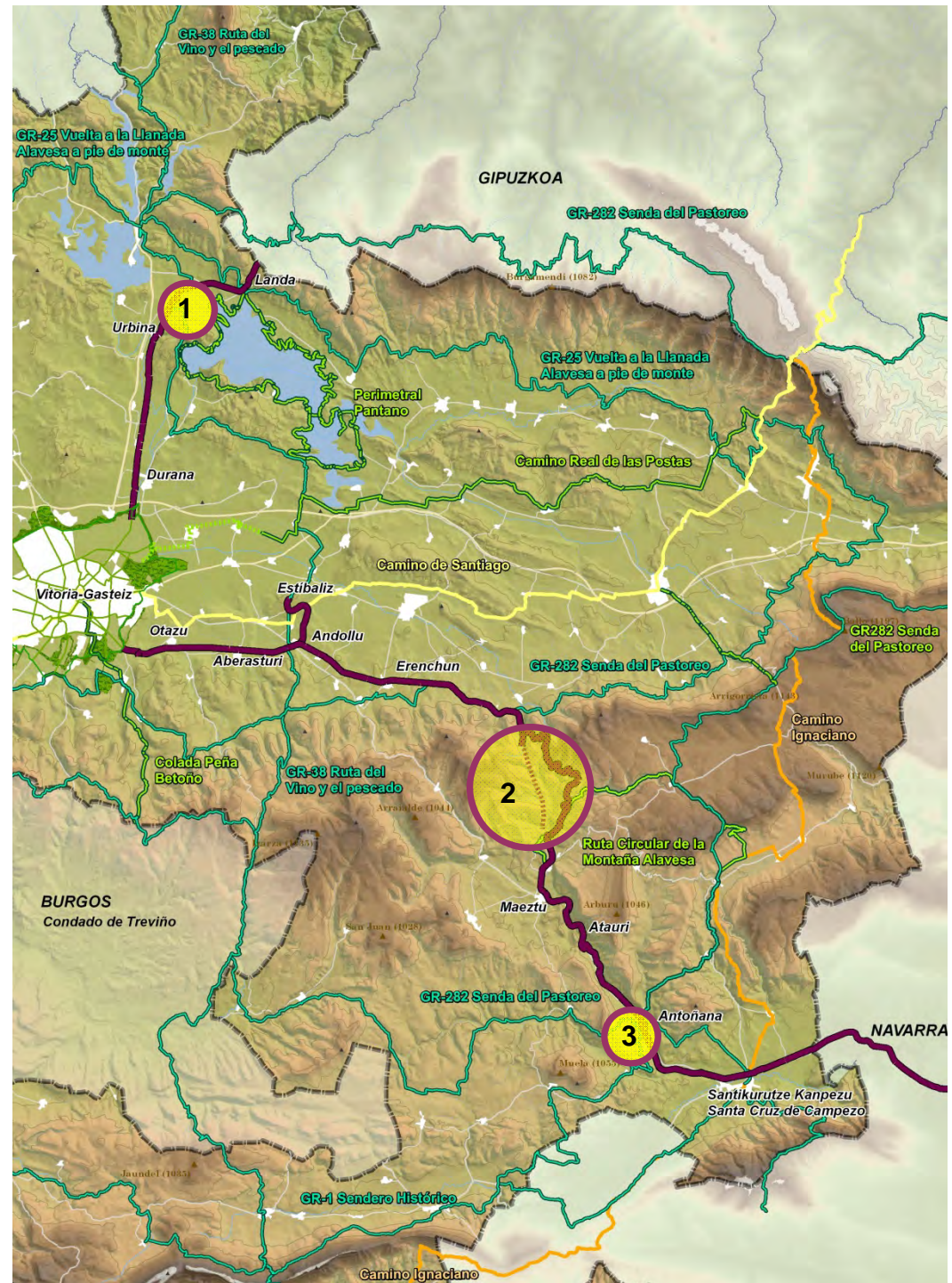






Actuaciones en licitación o en proyecto

- 1 Antigua Estación de Legutiano
- 2 Tunel de Laminoria
- 3 Antiguo edificio de muelle de Antoñana



Tramo entorno estación de Legutio



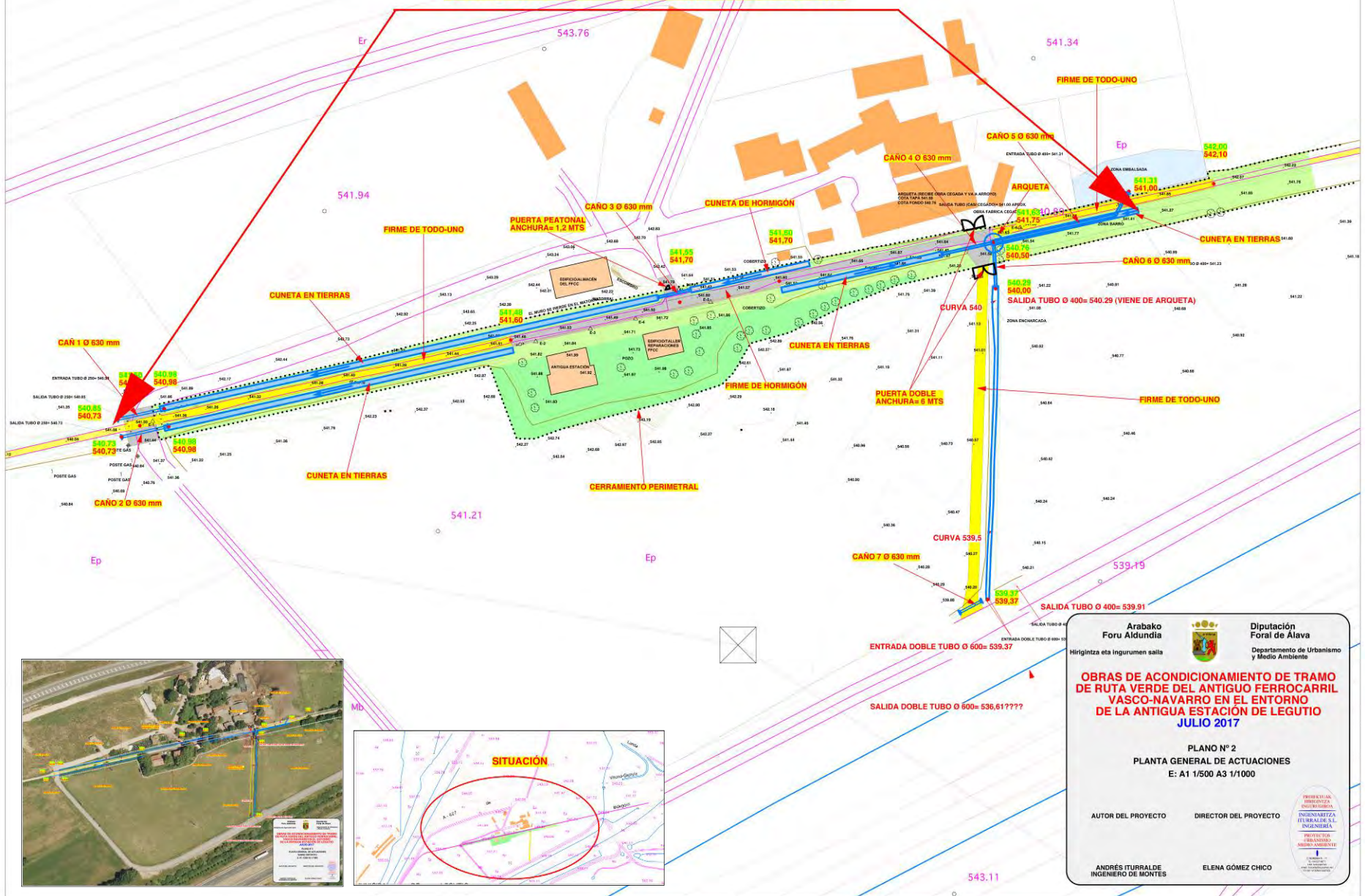
Obras de acondicionamiento y mejora del tramo de la Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco Navarro en el entorno de la Antigua Estación de Legutio.

Ejecución: 2017- 2018
(en licitación)

Inversión: 98.073 euros.

Tramo estación de Legutio

RUTA VERDE DEL FFCC VASCO-NAVARRO 308,75 mts



<p>Arabako Foru Aldundia</p> <p>Hirigintza eta Ingurumen saila</p>	<p>Diputación Foral de Alava</p> <p>Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente</p>
<p>OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE TRAMO DE RUTA VERDE DEL ANTIGUO FERROCARRIL VASCO-NAVARRO EN EL ENTORNO DE LA ANTIGUA ESTACION DE LEGUTIO JULIO 2017</p>	
<p>PLANO N° 2</p> <p>PLANTA GENERAL DE ACTUACIONES</p> <p>E: A1 1/500 A3 1/1000</p>	
AUTOR DEL PROYECTO	DIRECTOR DEL PROYECTO
ANDRÉS ITURRALDE INGENIERO DE MONTES	ELENA GÓMEZ CHICO



Túnel de Laminoria



Contratación de los trabajos de redacción del Proyecto Constructivo de obras de acondicionamiento y restauración del Túnel de Laminoria en el trazado de la Vía Verde del Antiguo Ferrocarril Vasco Navarro.

Ejecución: 2017- 2018

Inversión: 138.000 euros.

Recuperación del antiguo túnel de Laminoria



El túnel de Laminoria (2,2km) es un eje estratégico para resolver la conectividad entre la Llanada y la Montaña Alavesa.

Actualmente la única opción es salvar la discontinuidad por la ruta verde del Puerto de Gereñu (foto superior), pero dados sus desniveles no resulta apta para todos los usuarios y no acaba de garantizar la continuidad de la Vía Verde.



Apartadero de Laminoria y boca de entrada del túnel. (De la divisoria.)

Fotos antiguas tomadas de las Memorias de Obras del Ingeniero Don Alejandro Mendizabal. Archivo Feve.

Explotación de FF.CC. por el Estado

Línea: Vasco-Navarro

PLANO DE LA ZONA LIMITE
DE DESPACHOS CENTRALES

Escala 1:400.000

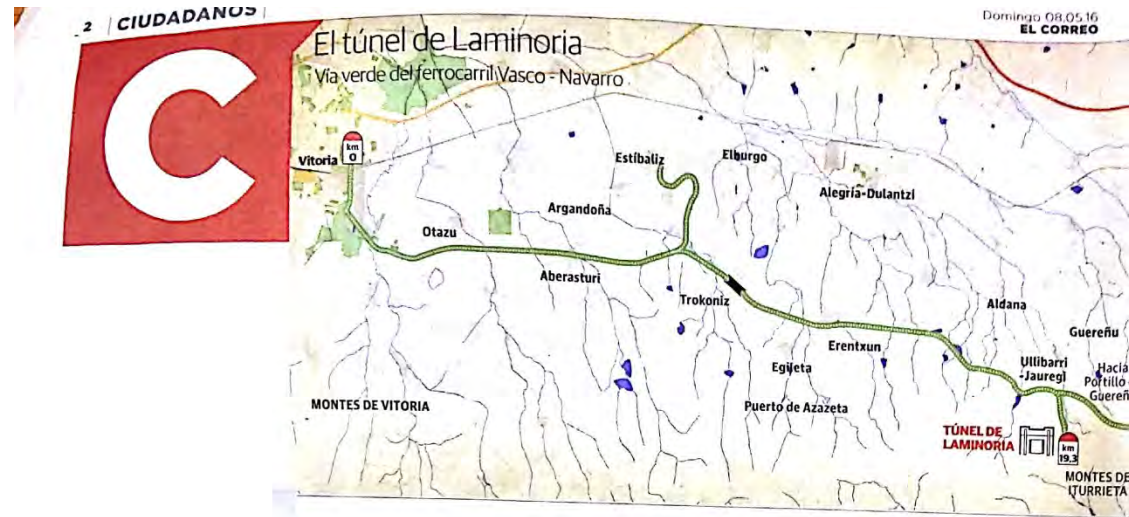


MAESTU. — Vista de la boca de entrada del túnel de la divisoria, tomada desde el interior de la galería ensanchada.



MAESTU. — Boca de entrada del túnel de la divisoria, comenzada solamente la galería de avance

Comunicación.
El Correo 08/05/2016



EL TÚNEL DE LAMINORIA BUSCA SU SALIDA

La Diputación estudia convertirlo en galería de servicios y salvar los Montes de Iturrieta, el último punto negro de la ruta del Vasco-Navarro

FRANCISCO GÓNGORA

En twitter @frascogongora

La laureada vía verde del ferrocarril Vasco-Navarro recorre 62 kilómetros de tierras alavesas plagadas de historia, cultura y asombrosos paisajes. Cada año transitan por estos senderos construidos sobre el antiguo trazado del 'trenico' que unía Estella (Navarra) con Meolalde (Gipuzkoa), pasando por Vitoria, más de 200.000 ciclistas y andarines. No existe un itinerario mejor para saborear la campiña de la Llanada. Su adecuación como ruta alternativa a los vehículos de motor se inició en los noventa, pero su alto coste hizo que se rehabilitara a tramos, añadiendo presupuestos un año tras otro, como un proyecto siempre a la cola de las prioridades de los políticos. El tesón de algunos técnicos de la Diputación que han convencido a los distintos partidos que han pasado por la institución, como Elena Gómez Chico, y la labor

de personas vinculadas desde niño a la historia de ese ferrocarril, como Javier Suso, han mantenido siempre la llama encendida, reivindicando esta infraestructura turística y de ocio de primer orden. Recientemente se ha resuelto la unión de Puente Alto y Olanabe con una pasarela y se va a arreglar un tramo de Antoñana compartido con una carretera.

Pero los amantes de esta vía saben que falta todavía arreglar el punto más negro de todos. Un verdadero muro que complica las excursiones que se inician en Vitoria y quienes llegar hasta Santa Cruz de Campezo o hasta Estella y que en la práctica hace que haya dos vías verdes en vez de una. Ese lugar se llama túnel de Laminoria, mide 2.194 metros y se encuentra intranstable desde hace muchos años.

Pues bien, la Diputación alavesa ha incluido en el presupuesto de 2016 una partida de 100.000 euros para la elaboración de un proyecto constructivo que permita recuperar la galería para el servicio público. Con toda seguridad se adjudicará en otoño y tiene varios objetivos. En primer lugar, conocer el coste real del reacondicionamiento del túnel, que no será barato. También

se pretende que no se deteriore más, puesto que los hundimientos de la bóveda por culpa de la geología del lugar y la meteorología colapsan en algunos puntos el paso. Igualmente, se busca utilizar sus posibilidades como galería de servicios, especialmente para el abastecimiento de agua, pero también de luz o fibra óptica, algo que, en parte, ya ocurre en la actualidad con una conducción para Alegria. Finalmente, como último objetivo, pero no menos importante, habilitar sus dos kilómetros para uso peatonal y ciclista.

El desnivel de Guereña

La Diputación considera que con este proyecto se eliminaría el último punto negro importante de la vía verde, tras las mejoras de los tramos de Antoñana y Olanabe. De esta forma se completaría el trazado del 'trenico' que actualmente obliga a los peatones y ciclistas a abandonar el itinerario, tomar una pista forestal junto a una balsa de agua y subir el portillo de Guereña.

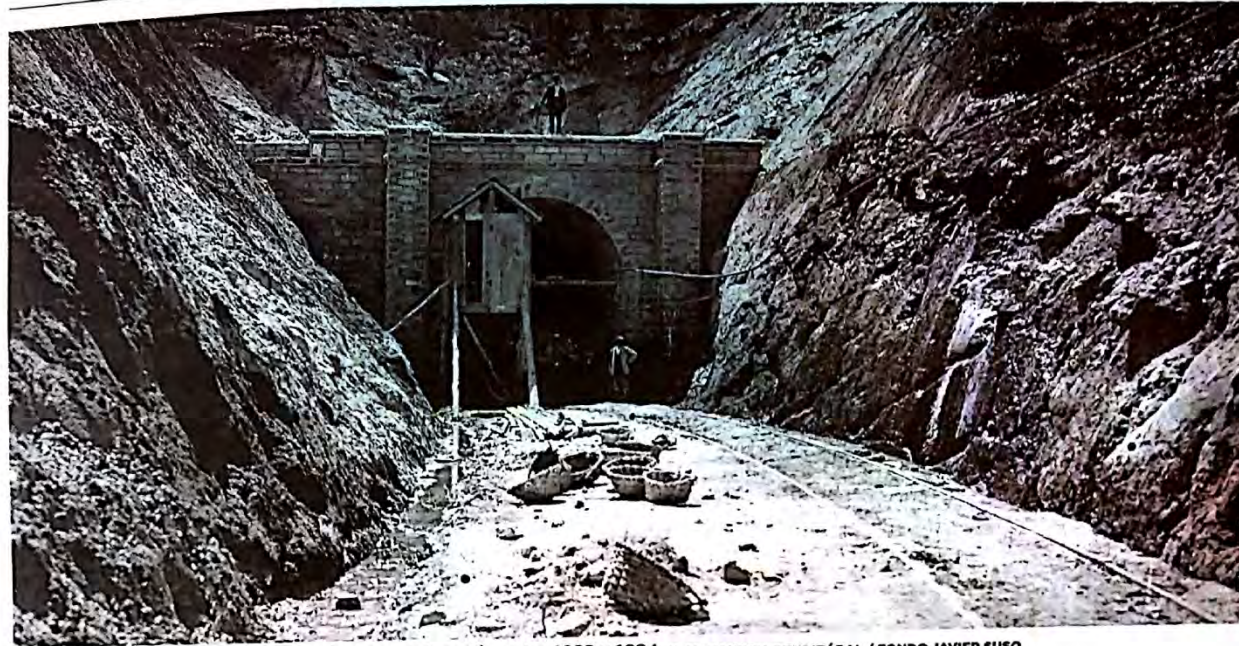
Para salvar la peligrosa carretera que atraviesan muchos camiones, la Diputación construyó hace varios años un paso subterráneo y un camino en ascenso en medio de una masa boscosa de gran belleza. Sin embargo, la exuberancia del entorno contrasta con la dificultad del desnivel de 200 metros entre el inicio y la cima del puerto. La media de ascensión es del 7%, pero hay tramos con repechos del 17%, lo que lo hace poco recomendable para la bicicleta. Tras el puerto, el camino atraviesa los barrancos de Lapacha,

te. Su longitud es de 2.194 metros y posee una anchura media de 4,1 metros y una altura media de 6,5. La cúspide del trazado lo forma una rasante colocada en la parte céntrica a 728,70 metros de altitud, con un desnivel desde Vitoria de 200 metros. Estaba a medio camino entre Ullibarri-Jáuregui, el último pueblo de la Llanada, y Cijujano, el primero de la Montaña. Posteriormente se construyó una estación en Laminoria a la salida de la boca hacia Maeztu. Desde los años 50 dio servicio a las canteras de Laminoria, de donde sale la mejor arena silicea de España. Los trenes de mercancías llevaban este fino material que se usa para hacer vidrio a Vitoria desde donde se distribuía por toda la península. Solo el último año, 1967, el 'trenico' transportó 300.000 toneladas de arena de la mina. Con el cierre del ferrocarril, el túnel quedó inservible y poco a poco con las lluvias y la nieve hubo hundimientos en algunos puntos. Uno de los aspectos más complicados de resolver es que algunas balsas de decantación de la mina se encuentran encima del túnel y pueden originarse filtraciones.

El túnel presa

Durante la gran sequía, a principios de los años 90, el paso se utilizó para transvasar agua desde el río Berrón, en Maeztu, hasta la cabecera del Zadorra. El sistema, actualmente inservible, era muy curioso. La tubería procedente de la localidad de la Montaña seguía la plataforma del Vasco-Navarro y se introducía en el túnel. Al llegar a la máxima cota, en medio de la galería (728 metros) se daba suelta al agua, que se embalsaba en el conducto puesto que a la salida se colocó una compuerta de hierro y hormigón. En ese punto, otra tubería enterrada desaguaba al arroyo Santa Lucía y, desde allí, a otro que vierte al Zadorra. El sistema también dañó el subterráneo y cuando llueve sale agua de la boca de forma habitual.

Otro aspecto curioso es el sistema de los hornillos, dos pozos estratégicos situados en cada boca en los que se pueden colocar explosivos para cegar la galería en caso de conflicto bélico.



Boca norte de la galería cuando estaba en construcción entre 1922 y 1924. :: ALEJANDRO MENDIZÁBAL / FONDO JAVIER SUSO

«Champán, cohetes y dinamita» el día de 1924 que se perforó el túnel

«Dentro se iba siempre chapoteando en el fango y en medio de una atmósfera irrespirable», describía el ingeniero Alejandro Mendizábal

:: F. GÓNGORA

VITORIA. «Era el día 24 de enero de 1924 cuando se caló completamente el túnel», contaba en sus memorias el ingeniero y director del proyecto del ferrocarril Vasco-Navarro, Alejandro Mendizábal. Habían pasado dos años de penurias. Los obreros, en su mayor parte mineros vizcainos dirigidos por el especialista Amuchástegui, trabajaron en tres turnos de ocho horas a diario, con pequeños descansos

debido a la necesidad de parar mientras se les daba pega a los barrenos y para la ventilación posterior. En cada boca se colocaron compresores que accionaban los martillos automáticos de las perforadoras. Hubo que construir un camino desde Maeztu para que pudieran pasar las carretas de bueyes con el cemento, los explosivos y todo lo que se requería en una obra tan compleja. Existe un gran anecdotario sobre la construcción de la galería, sin duda, la más larga y emblemática de todo el trazado y la que más dificultades había presentado. Hoy en día, superan su longitud el túnel de Albertia del TAV, entre Legutiano y Eskoriatza, de 4,8 kilómetros, y el de Arlabán (3,3) de la autopista Vitoria-Eibar.

Como la perforación comenzó

en las dos bocas a la vez, incluso se construyó un pozo desde arriba para acelerar el proceso. Había apuestas sobre si se encontrarían. Al final, solamente hubo un desvío de 7 centímetros. Este éxito se debió en parte a un gran teodolito -instrumento de medición- que les dejó la Diputación alavesa y a la pericia de un gran ingeniero de caminos llamado Fernando García Arenal.

La brigada que terminó la perforación fue premiada en metálico y

«En cada boca se colocaron compresores que accionaban los martillos automáticos»

colocó una puerta con una cerradura que se le dio al ingeniero para que la abriera. El coste fue de 2,7 millones de pesetas de entonces.

Vino a caño libre

La explosión de júbilo cuando se acabó fue apoteósica. «Dejaron sin cohetes al pirotécnico Lecea de Vitoria y cuando se terminó el material empezaron a reventar cartuchos de dinamita con un estruendo espantoso. Se descorcharon además varias cajas de botellas de champán». «Ese día -cuenta Mendizábal- dejamos a los mineros a los que se les sirvió una suculenta comida con vino a caño libre, pasteles y cigarros. A nosotros nos trajo la comida la señora Marcela, de Ullibarri-Jáuregui».

Afortunadamente, no había habido desgracias entre los trabajadores, a pesar de las difíciles condiciones de la perforación. «Inspeccionar las obras dentro del túnel dada su longitud era un trabajo pesado y desagradable. Se iba siempre chapoteando en el fango y en medio de una atmósfera irrespirable».

Muelle de Antoñana



Obras de rehabilitación del antiguo edificio de muelle junto a la estación de Antoñana. Zona de servicios y punto de disposición pública de bicicletas.



Muelles de la estación de Antoñana. Coste: 16.185,45 ptas.

El muelle se emplaza junto al Centro de Interpretación de la Vía Verde y se está trabajando actualmente en el proyecto de remodelación para poner en valor su arquitectura, y al mismo tiempo, mejorar su capacidad para albergar usos relacionados con los servicios que se prestan en el Centro de Interpretación y alquiler de bicicletas.

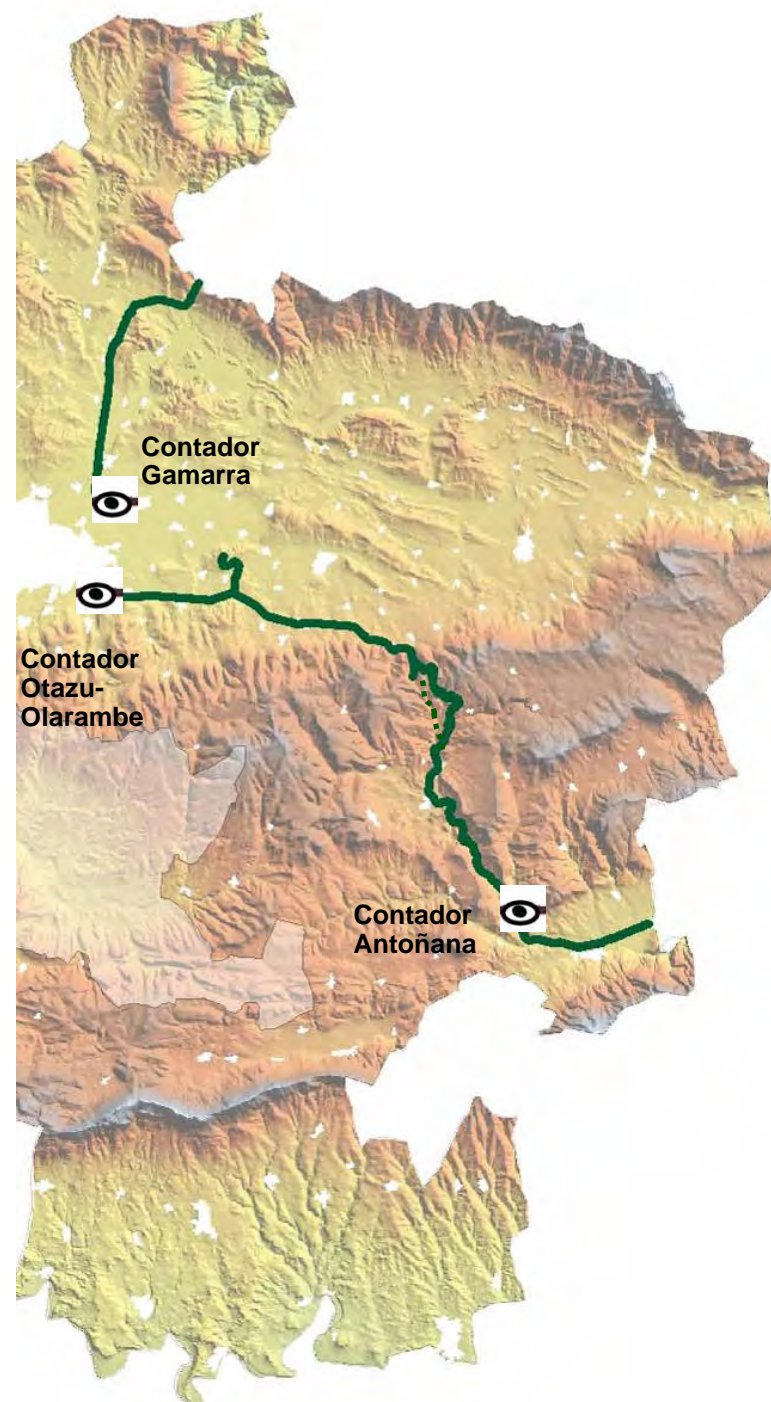


Antoñana.—Subcentral de transformación, edificio de viajeros y muelle.

Datos de afluencia. Contadores

Mediante contadores ubicados en diferentes puntos de su trazado se extraen datos estadísticos de afluencia para conocer en todo momento cómo y cuánto se utiliza esta Vía Verde

Usos totales			
2017 hasta 28 de septiembre	Antoñana	Gamarra	Otazu - Olarambe
204.354	16.621	123.850	63.883
Variación respecto a 2016	+49%	+5%	+6%

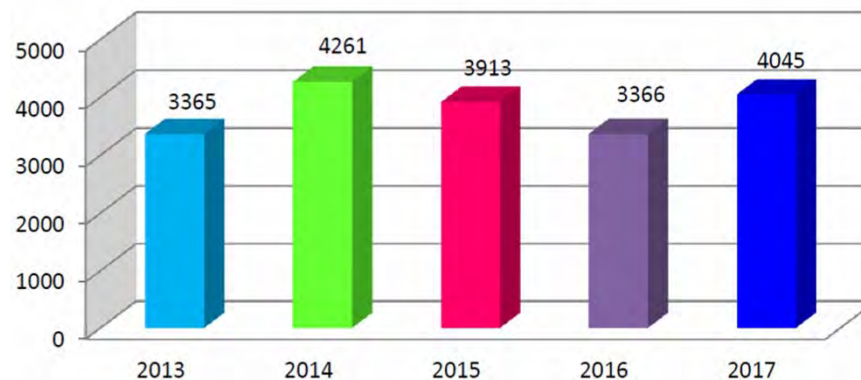


Datos de afluencia. Centro de interpretación de Antoñana

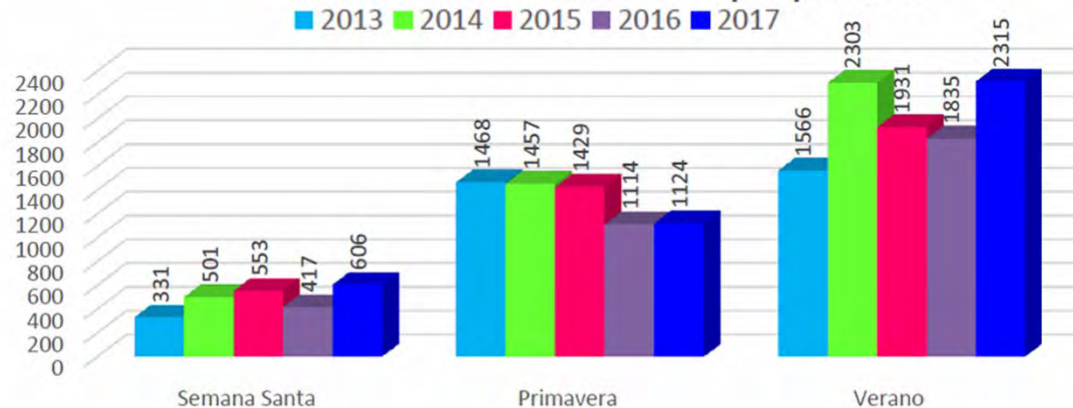
La gestión del Centro de Interpretación de la Vía Verde en Antoñana la lleva la Cuadrilla de Montaña Alavesa siendo, además, oficina de turismo comarcal. Ofrecen un servicio de atención informativo personalizado y la posibilidad de alquiler de bicicletas. Aquí también se toman datos estadísticos sobre los usuarios y tipos de servicios demandados



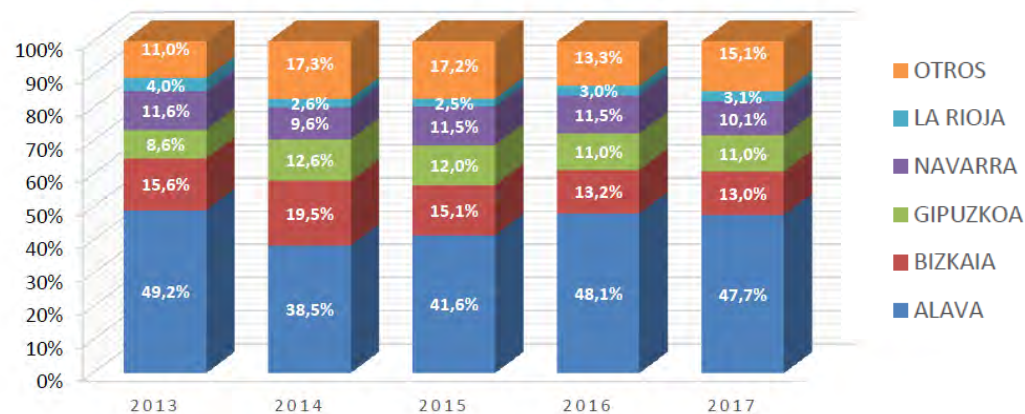
Afluencia total 2013-17



Evolución afluencia 2013-17 por períodos



Procedencia de las visitas 2013-17 (%)





ESKERRIK ASKO MUCHAS GRACIAS

**Vasco Navarro trenbidearen bide berdea.
Azken jardunak**

**Elena
Gómez Chico**



**La Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro.
Últimas actuaciones.**

**“Euskadiko Bide Berdeei buruzko II. JARDUNALDIEN”
“II JORNADAS sobre Vías Verdes de Euskadi”**

Gasteiz, 2017ko, urriaren 5a eta 6a - Vitoria-Gasteiz 5-6 de octubre de 2017



**Arabako Foru Aldundia
Diputación Foral de Álava**