

V.V. del Bidasoa

El Bidasoa es un pequeño río vasco-navarro que evoca el paso fronterizo de Irún hacia Francia. Precisamente su carácter de frontera, junto con su parejo ferrocarril, constituyen sus peculiares señas de identidad.

La Vía Verde del Bidasoa recupera buen parte del trazado del Tren Txikito (Elizondo-Irun) y ofrece un recorrido inolvidable de 39 km por pueblos de gran belleza de Gipuzkoa y Navarra a orillas del Bidasoa.



En 2011 se están llevando a cabo las obras de reparación de la Vía Verde entre Igantzi y Lesaka. Se recomienda precaución. Tramo transitable.



En 2011 y 2012 también se van a acometer importantes mejoras en el tramo coincidente con la ruta Eurovelo 1 (Behobia-Donztebe/Santesteban).

En el tramo de Sunbilla hay que respetar el paso de ganado y ser prudentes con el escaso tráfico motorizado. La antigua vía es el acceso a los caseríos por donde pasa la Vía Verde.



FICHA TÉCNICA

● VÍA VERDE ACONDICIONADA

A orillas del Bidasoa y junto al Señorío de Bértiz: densos bosques y típicos pueblos euskaldunes.



LOCALIZACIÓN

Entre Legasa Bertizana (Navarra) y Behobia. Irún (Gipuzkoa)
NAVARRA-PAÍS VASCO

Longitud: 39 km

Usuarios:  (con dificultad)  *

*Legasa-Sunbilla (9,3 Km): Apta

Sunbilla-Lesaka (13 Km): Apta con dificultades (baches y barro)

Lesaka-Bera/Vera de Bidasoa (3 Km): Apta

Bera/Vera de Bidasoa-Behobia (13,7 km): Apta

Tipo de firme:

Legasa-Donztebe/Santesteban(2,3 km) : Mixto de tierra y hormigón

Donztebe/Santesteban-Sunbilla(7 Km): Hormigón

Sunbilla-Lesaka (13 Km): Tierra compactada



Lesaka-Bera/Vera de Bidasoa (3 Km): Asfalto

Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatza (6 Km): Tierra compactada

Endarlatza-Behobia (7,7 km): Grava compactada con algunos tramos de asfalto en el entorno de Endarlatza y Behobia

Medio Natural:

Bosque atlántico y de ribera fluvial. Prados. Parque Natural del Señorío de Bertiz. Pirineos y parque natural Aiako Harria (Peñas de Aya)

Patrimonio cultural:

Navarra: Conjuntos urbanos de todos los pueblos de la zona. Arquitectura rural de gran belleza

Irún (Gipuzkoa): Museo Romano Oiasso, museo Mariposas del Mundo, centro de Interpretación y hornos de calcinación de Irugurutzeta

Infraestructura:

Vía Verde. 7 túneles, 2 apeaderos y 1 cargadero de mineral

Cómo llegar:

Irun: Grandes Líneas Renfe, línea Madrid-Irun; Cercanías Renfe Donostia/San Sebastián. Euskotren, línea Donostia/San Sebastián-Hendaya

Behobia-Endarlatza-Bera/Vera de Bidasoa-Lesaka-Etxalar-Igantzi-Sunbilla-Donztebe/Santesteban-Legasa-Nabarte-Elizondo: Autobús. Empresas La Baztanesa y La Burundesa.

Conexiones:

Pamplona/Iruña: 50 Kms. Hasta Doneztebe/Santesteban

Donostia/San Sebastián: 28 km hasta Behobia (Irún)

Cartografía:

Mapa del Instituto Geográfico Nacional. Escala 1:50.000

Hojas 41, 65, 90 y 91

Mapa Oficial de Carreteras. Ministerio de Fomento

Más información en Guía de Vías Verdes volumen I

DESCRIPCIÓN

Km. 0 / Km. 9,3 / Km. 17,3 / Km. 24,3 / Km 31,3 /
Km 33,3 / Km 34,3 / Km 37,3

A la espera su futura prolongación hasta Elizondo, la vía verde del Bidasoa se describe aquí desde Legasa, aprovechando la suave pendiente de descenso junto al Bidasoa.

No obstante, otro punto de inicio muy común es el puente de Pausu en Behobia, paso fronterizo a Francia situado en el extremo norte o guipuzcoano de la Vía Verde. No en vano, el barrio Irundarra de Behobia es la puerta de entrada para la conurbanización de Irun y la cercana Donostia/San Sebastián a los valles occidentales del Pirineo Navarro.

Km 0



El inicio del recorrido se encuentra con facilidad en la preciosa plaza del pequeño pueblo de Legasa, en el municipio de Bertizarana. Tras bordear un complejo de grandes naves, el antiguo trazado del ferrocarril se encamina al encuentro del Bidasoa. Bajo la protección de una frondosa arboleda alcanza la corriente y su bosque de ribera y, poco después, llega a la localidad de Doneztebe/Santesteban. La Vía Verde se retoma en un parque a la salida del pueblo (dirección sur) en la orilla izquierda del Bidasoa, justo donde éste recibe a su afluente el río Ezkurra. Al otro lado del puente sobre el Ezkurra una ancha plataforma con firme de hormigón da continuidad a la ruta. Precaución en este tramo, porque no circulan sólo peatones y ciclistas. Ganado y vehículos acceden a las fincas colindantes por la traza ferroviaria. Hay que respetar el paso de los animales y ser prudentes, a pesar de la limitación de la velocidad, con el escaso tráfico motorizado.

Km 9,3

Inmersa en un denso bosque galería, la vía atraviesa tres túneles de 15, 70 y 90 m respectivamente y, tras recorrer 9,3 km, llega a Sunbilla. Esta localidad se reparte entre ambas orillas del Bidasoa, unidas por un magnífico puente medieval. Se recomienda la visita a este pueblo y a todos los del Baztán, Bertizarana, Malerreka y las Cinco Villas, caracterizados por los caserones de piedra con la omnipresencia



de flores en las ventanas.

Pasado Sunbilla, la vía penetra en un tramo donde el río se encaja más entre las montañas. El firme de hormigón pasa a ser de tierra a unos 2 km del pueblo, pero mantiene una muy buena calidad de tránsito. En este tramo se atraviesa un túnel de 208 m en curva y a oscuras: conviene llevar linterna. El Bidasoa acompaña siempre a la vía a escasos metros. Cada cierta distancia irán apareciendo pequeños diques que alimentan centrales eléctricas. Para evitar que los diques impidan la remontada de los peces se han construido "escalas fluviales" por las que éstos pueden superar los desniveles.

Km 17,3



Entre prados y bosques, en la orilla opuesta a la saturada carretera nacional, la vía camina plácidamente hasta Bera/Vera de Bidasoa sin atravesar ningún núcleo urbano. En el km 17,3 se llega al solar donde estuvo la antigua estación de Igantzi/Yanci, hoy convertido en aparcamiento para camiones. Ojo al cruce con la carretera. En este tramo la vía

original tiene algunas variantes debido al nuevo trazado de la N-121-A.

La vía enfila hacia el cruce de Lesaka (km 23,3) dejando a un lado el antiguo túnel de Tellería, anulado por la nueva carretera, y atravesando el nuevo túnel de Onbordi (160 m). Al otro lado se encuentra el homónimo hotel. La zona del cruce de Lesaka, donde antes estaba su estación, se ha visto alterada por la construcción de una gasolinera y un aparcamiento de camiones, cuyo impacto se ve compensado con la presencia de un agradable restaurante. Ojo al cruce con la carretera.

Después del cruce la vía aparece de nuevo asfaltada, teniendo que superar otro oscuro túnel de 120 m en curva. Le siguen una vieja fuente y un búnker desde el que se vigilaba las orillas del Bidasoa (con entrada por un pequeño túnel con origen en la propia vía), elementos que dan un colorido especial al camino. Aquí encontraremos una pequeña contrapendiente por una variante forzada por la carretera.



Km 24,3

Entre zonas de gran belleza, pasando junto a algunas pasarelas que cruzan el río, se llega al punto donde la vía atraviesa la

carretera Irún-Pamplona. El cruce es muy peligroso, pero hasta que las obras de 2011-2012 no levanten un flamante paso peatonal es menester cruzar esta carretera y seguir unos 100 m por su lateral (dirección norte) hasta la desviación de entrada al pueblo. Por esta última llegaremos hasta el puente sobre el Bidasoa que permite el acceso de los vehículos al casco antiguo de Bera/Vera de Bidasoa. En lugar de cruzar el río por dicho puente, la antigua vía reaparece como un pequeño camino asfaltado que prosigue emparejado a la orilla izquierda del Bidasoa.



En el km 24,3 está Bera/Vera de Bidasoa, villa que posee un conjunto urbano increíblemente hermoso, marcado por la exuberancia de sus mazos de flores en balcones y ventanas de casas, todas de singular belleza y tipismo. El pueblo, cuna de los Baroja, se sitúa en la orilla opuesta, a la que se llega por el precioso puente medieval de San Miguel. A este puente se accede por el primer desvío que encontramos hacia la derecha, una vez situados en la vía tras

abandonar la carretera. En su centro, una placa recuerda a los fusileros británicos que murieron defendiendo el puente de los soldados franceses durante la Guerra de Independencia.

Tras este punto, nuestro camino continúa sin obstáculos. En el entorno de Bera la plataforma ha sido asfaltada, sin que ello signifique un incremento del bajísimo tráfico de automóviles, pudiendo proseguir por ella con relativa seguridad.

A partir del km 27,3, la Vía Verde, nuevamente con el firme de tierra, se embarca en otro tramo de gran espectacularidad. Los Pirineos encañonan al Bidasoa entre altos montes. Las bondades paisajísticas de hoy no difieren de las que disfrutaron los pasajeros de antaño. El bosque, que no parece haber cambiado en siglos, cubre las empinadas laderas de robles, pino y avellanos. Según la época del año, el viajero se da una baño de ocres otoñales, verde primaveral o desnudez invernal. Con el curso encañonado y la superficie útil de paso reducida a la mínima expresión, el ferrocarril se vio obligado a construir varios túneles para pasar por las escarpaduras, lo que sin duda también añade mucha diversión a este tramo. En total se cavaron cinco galerías, una de ellas de 195 m en curva. Otra posee una curiosa apertura en el lateral que da al río, formando un peculiar, aunque algo peligroso, mirador sobre el Bidasoa.

Km 31,3

La Vía Verde comienza su andadura por Gipuzkoa en Endarlatza (km 31,3), barriada compuesta por un par de añejos caseríos



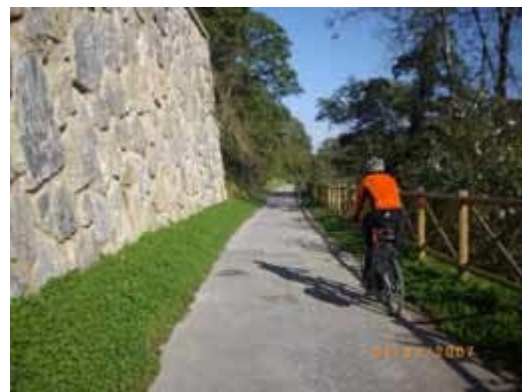
que marcan la muga o frontera entre Navarra y Euskadi. Endarlatza fue un hito del antiguo ferrocarril. El primigenio tren Txiquito, precursor del ferrocarril del Bidasoa, tuvo aquí su origen. Las compañías mineras inglesas que actuaron por la zona montaron su centro de operaciones en Endarlatza, donde disponían de las instalaciones pertinentes de manipulación, carga y descarga del mineral. Tal era la importancia del enclave, que el ferrocarril llegó a contar con el apeadero de Endarlatza, curiosamente situado en territorio navarro. El edificio, todavía hoy en buen estado, quedará a nuestra izquierda antes de introducirnos bajo la arcada del puente de la vieja carretera.



Endarlatza es también un enclave estratégico. Su nombre está estrechamente ligado a un torreón defensivo, aún en pie, y el puente que cruzaba el Bidasoa. Porque, desde este punto hasta su desembocadura, el río se convierte en frontera natural con Francia. Por ello, la nueva y la vieja carretera N-121-A, como antes el camino histórico, cambian de margen por sendos puentes y se emparejan al ferrocarril en la ribera española.

Al cruzar la muga entramos de lleno en el Parque Natural Aiako Harria (Peñas de Aya). A la singular belleza de sus cumbres rocosas se une el gran interés geológico, pues constituyen el único macizo granítico y el material más antiguo de Euskadi. En este tramo de Vía Verde, acondicionado por la Diputación de Gipuzkoa, las montañas dan cierto margen y en el seno del valle se dibuja una vega algo más amplia. Pero con tan sólo una ladera donde apoyarse, la vieja carretera ocupó la plataforma del ferrocarril. No así la nueva calzada, que tiene su lugar un peldaño por encima, aún más arriba en la ladera montañosa. La ocupación ha obligado a un trazado alternativo muy cercano a la vivaz corriente del río. Así, una corta rampa nos baja al camino asfaltado que, muy suavemente, desciende en paralelo al pétreo muro que sustenta la vieja carretera.

Al poco de acabar el cómodo asfalto, el camino se aleja momentáneamente del río para atravesar una abierta y llana pradera. La amplitud permite apreciar el entorno montañoso que nos rodea en todo su conjunto. Pues antes, el talud cercenaba nuestra visión de la ladera izquierda y concentraba toda nuestra atención en la ladera francesa. Precisamente hacia esa orilla escaparon del hambre y la represión muchos españoles. Aunque las aguas del Bidasoa se han cruzado de manera clandestina en ambas direcciones.



Km 33,3

Rotundas lomas bajan desde el monte francés Osinkocelaia y del español Pagogaña hasta el mismo Bidasoa. Al dictado de las barreras orográficas el cauce se angosta y retuerce. La pradera da paso a un requiebro del río donde se levanta el apeadero de San Miguel (33,3 km), identificado con claridad por sendos carteles. Se trata de un alto edificio abandonado, precedido por una amplia explanada con majestuosos plátanos de amplia sombra. El nuevo trazado nos permite asistir a la aceleración del río. Pequeños rápidos en un lecho de cantos rodados conforman un circuito, donde barras colgantes dibujan un divertido eslalon para canoas.



Por el contrario, San Miguel da hoy la espalda al viajero, pues el tren pasaba por su parte no visible. Fuera del alcance quedan su fachada principal y el cargadero de mineral que nutría a los trenes con las extracciones de ladera arriba. Para explotar el importante coto minero de San Fernando se puso en funcionamiento el Ferrocarril de Las Tres Coronas, nombre con el que se conoce a las Peñas de Aya (Aiako Harria) en el lado francés. El tren partía de Aireko Palazioa, una espectacular casa con cantina y alojamiento para obreros que, con el paso del tiempo, sería conocida como el Palacio de los Ingleses. Elevado a uno 500 m de altitud, recorría 5 km en llano hasta el monte Pagogaña, donde partían los dos potentes planos inclinados de San Miguel y Txaradi hacia el apeadero de San Miguel. Las vagonetas bajaban por el plano a descargaban el mineral sobre una plancha, apoyaba sobre cuatro pilones de hierro y provista de coladeros por los que se vertía el mineral a los vagones del tren del Bidasoa.

Con la curiosidad satisfecha, 100 metros más adelante, a los pies del viaducto de Laminarri, sendas barreras impiden el paso a los vehículos a motor y frenan la inercia de los ciclistas. Sobre el viaducto de la nueva carretera se abre la espectacular garganta que sube hasta la cumbre de Pagogaña, otero sobre el que se yergue el bastión arruinado durante los sangrientos combates de la Guerra Civil. El fuerte de Pagogaña formaba parte de una modesta línea defensiva sin artillería, construida tras la última guerra carlista (1872-1876), de la que también formaban parte los torreones de Endarlatsa y Pika.

Tras las barreras la vía verde se empareja a nivel con la vieja carretera, ahora tranquila, desierta, descansando del trajin de antaño. A continuación se suceden una breve rampa de descenso y otra de ascenso. El pequeño tobogán devuelve a la vía verde al mismo nivel que la carretera, allí donde un área de descanso con varias mesas de picnic se dispersa por una alargada explanada (km 33,9).

Km 34,3

Las laderas montañosas se alejan nuevamente y la vega se ensancha formando una amplia pradera, dominada por las naves y cobertizos de la explotación ganadera de Lastaola. La vía verde y el río se separan, dejando entre ambos el verde de los prados. El río bordea la pradera por la derecha y la vía, junto a la carretera, por la izquierda.

En el lado guipuzcoano las montañas se retraen. Sin embargo, en el francés se aprecian con nitidez la imponente barrera montañosa que forman, de sur a norte, el col des Joncs, el col d'Osin (Osinkocelaia) y el Xoldokogaina. Por esa orilla las montañas ofrecen una imagen brava y bucólica. En la ribera se dispersan los caseríos de Ihiztoki y Arroupea, pintados de blanco con ribetes de madera y piedra. Los verdes pastos suben montaña arriba, al encuentro de los bosques que cubren las partes más altas de la montaña.

Tras un breve intermedio acompasado al río, en nuestra orilla vuelve a dibujarse una segunda pradera amplia y llana (km 35,4). El río se aleja nuevamente de la vía verde. Como en la ocasión anterior en medio queda la llana plataforma aluvial en la que predominan cultivos de maíz y pequeños huertos. En la orilla contraria, a la derecha, las altas montañas menguan y dan paso a una suave loma culminada por el pequeño pueblo de Biriadou. Caseríos blancos con contraventanas de madera rojas, sobre los que destaca la iglesia y el frontón, se elevan sobre la frondosa arboleda que copan el curso del río.



Al concluir la pradera (36,5 km), un nuevo recodo a derecha hace que las cárcavas queden en este lado y el aluvión en el francés. La vía, constreñida por la ladera, se escalona un peldaño por debajo de la carretera y uno por encima del río. Con el talud empedrado que sujeta la carretera a la izquierda, las vistas se centran en el lado francés. En el margen vecino se dispersa una amplia pradera de cultivos y pastos con caseríos dispersos.

Km 37,3

La Vía Verde del Bidasoa sube al nivel de la carretera y desemboca ante la gran rotonda que da acceso a la gasolinera de Puntta y el polígono industrial de Zaisa. El recorrido campestre concluye. Comienza la conurbanización de Irun. El tramo final del tren del Bidasoa ha sido devorado por la urbanidad y las carreteras. Sin opciones de

seguir el trazado original del ferrocarril se opta por el camino ribereño que circunvala el Centro de Transportes de Irún. En contra de lo que pudiera creerse, naves, muelles y cientos de camiones quedan ocultos tras una masa arbustiva. Sumergida en el túnel vegetal que forma la densa vegetación ribereña, la vía verde se vuelve aún más verde. Se convierte en un paseo, asfaltado e iluminado, donde se suceden puestos de pesca con sus correspondientes bancos, convertidos en sugestivos miradores a un plácido río, cuyo lecho pedregoso y tintado de verde está ya bajo los efectos de la marea marítima.



Sumergidos en el túnel vegetal se pasa bajo el puente de la Autovía A-8 y desemboca en el puente de Pausu (38,6 km). Éste permite el paso de un país a otro y comunica Behobia con su homóloga francesa. Este, podría ser el punto final de la ruta, pero el carril bici se prolonga unos metros más río abajo, atravesando los jardines inmediatos a la alcaldía de Sacas, pequeña aduana que funcionó hasta mediados del siglo XIX. La Vía Verde del Bidasoa concluye definitivamente a la altura de la isla de los Faisanes (39 km), islote situado en medio del Bidasoa que, desde el pacto de los Pirineos, alterna su titularidad: seis meses al año es española y los otros seis es francesa.

Entre Behobia y el enlace con el ferrocarril del Norte han desaparecido todo tipo de huellas del tren del Bidasoa. Nada queda de las estaciones de Irún-ciudad, situada junto al puente del Paseo Colón; Irún-Bidasoa o Mendibil en Kostorbe, donde se emplazaban los talleres y las cocheras; y Arteaga, creada exprofeso para la descarga del tren minero que, en un principio, perteneciera a la compañía francesa Mines de Bidassoa.

Un interesante inciso: El ingeniero francés Emilio Ferrier erigió un complejo sistema de trenes de montaña, planos inclinados y cables aéreos para conducir el carbonato de hierro, extraído en las galerías de Meazuri, Meagorri, Aitzondo y Basakaitz, hasta los hornos de calcinación de Irugurutzeta. El ayuntamiento de Irún ha rehabilitado la que sin duda es la mayor batería de hornos de todo Euskadi, y trabaja para abrir el Espacio de Interpretación del Entorno Minero de Irugurutzeta ubicado en el actual edificio silo-almacén. El antiguo trazado del "tren Francés" se ha convertido casi en su totalidad en carril bici o bidegorri. Desde la zona de Artia podemos llegar a pie o en bicicleta hasta los hornos de calcinación. Precisamente, parte de este trazado es el que utiliza el

Tren Verde para llegar a los hornos y realizar una visita monitorizada del complejo. El tren parte de Irún todos los domingos de primavera y verano.



Llegados a las puertas de Irún no es posible seguir el rastro original del ferrocarril, pero sí

proseguir ruta por el Camino de la Bahía. En el puente de Pausu enlazamos con el carril de 14 km que recorre la localidad francesa de Hendaya, y las guipuzcoanas de Irún y Hondarribia/Fuenterrabía. Parte del Chateau D'Abbadie en Hendaya y llega hasta el Faro de Higer en Hondarribia/Fuenterrabía, bordeando ambas orillas de la bahía Bidasoa-Txingudi.

La villa de Hondarribia/Fuenterrabía cuenta playa y un magnífico casco antiguo. Desde allí sube la infernal (por lo duro de su pendiente) rampa del Jaizkibel. Esta cima acogió varias atalayas de vigía, hoy miradores desde los que se contempla, si no hay niebla, la más excepcional perspectiva de la desembocadura del Bidasoa. Todo un final de lujo.

En el puente de Pausu también enlazamos con la Eurovelo 1. El proyecto europeo Eurovelo es una red con 12 rutas de larga distancia que permitirán atravesar Europa a golpe de pedal. La Eurovelo 1 o Ruta de la Costa Atlántica, entre Noruega y Portugal, entrará en España por Irún para enlazar con el Camino de Santiago en Navarra. En las actuaciones iniciales de la Eurovelo 1, previstas para 2011 y 2012, se consolidará el tramo entre la localidad francesa de Guethary y la localidad navarra de Doneztebe/Santesteban, aprovechando parte de la vía verde del Bidasoa. Así mismo, la ruta tendrá un hito en el antiguo edificio de la Aduana de Irún. El inmueble será acondicionado como un centro de interpretación que ofrecerá información de la propia Eurovelo 1, la comarca francesa de los Pirineos Atlánticos, Gipuzkoa y Navarra.

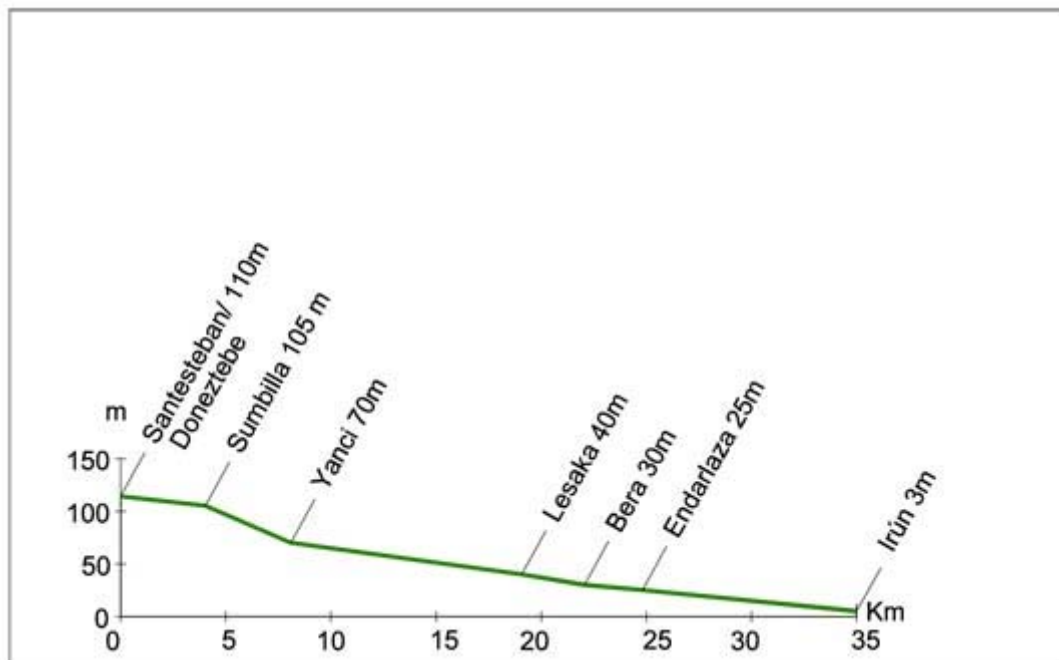


Como consecuencia de las actuaciones iniciales de la Eurovelo 1, la Vía Verde del Bidasoa sufrirá notables mejoras entre Irún y Doneztebe/Santesteban.

MAPAS



PERFIL ALTIMÉTRICO



HISTORIA DEL FERROCARRIL



El ferrocarril del Bidasoa nació de forma modesta como tren minero para comunicar Irún con la zona minera de Endarlatza. Esta primera línea de 10 km, concedida en el año 1888, fue ampliada en 1916 hacia la cabecera del río hasta Elizondo. Estos 41 km constituían sólo una parte de un vasto proyecto que planteaba su conexión, desde Doneztebe, con la capital navarra.

Finalmente, la ruta se redujo al tramo Irún-Elizondo, remontando las orillas del Bidasoa hasta la capital del Baztán. Su modesta existencia sólo se vio interrumpida por las graves riadas del año 1953 que, al igual que sucedió con el ferrocarril del Plazaola, arrastraron parte de la vía. A pesar de que fue repuesta, fue definitivamente clausurada la Nochevieja del año 1956.



DATOS DE INTERÉS

1. Fiestas Populares
2. Alojamientos
3. Ecoturismo
4. Órgano Gestor
5. Ayuntamientos
6. Emergencias
7. Autobús
8. Ferrocarril



Fiestas Populares

Legasa (Bertizarana)

5 de septiembre

Fiestas patronales de Santa Leocadia

Sunbilla

11 de agosto

Fiestas patronales de San Tiburcio



Igantzi

29 de septiembre

Fiestas patronales de San Miguel

Último domingo de septiembre

Artzain Eguna (Día del Pastor).

Irún

30 de junio

San Marcial

Primer sábado del mes de agosto

Euskal Jira.

Alojamientos

Doneztebe/Santesteban

Hostal Santamaria

Telf. 948 45 00 43

Hostal Ameztia.

Telf. 948 45 17 10/ 45 00 28

Casa Rural Crispola

Telf. 948 45 05 64.

Casa Rural Ibarttiki

Telf. 948 45 16 96 / 637 98 56 82.

Sunbilla

Casa Rural Aroztegui

Telf. 948 45 16 17

Casa Rural Martintzenea

Telf. 948 45 05 16

Casa Rural Urristibil

Telf. 948 39 30 46

Lesaka

Hotel Bereau

Telf. 948 62 75 09

Albergue Matxinbeltzenea

Telf. 948 63 77 96/62 75 73



Venta Etxalar
Telf. 948 63 50 00

Hostal Ekaitza
Telf. 948 63 75 59

Hostal Onbordi
Telf. 948 63 73 95

Casa Rural Alan-zahar I,II y III
Telf. 948 63 78 62 / 678 85 50 56 www.alan-zahar.com

Bera
Hostal Zalaín*
Telf. 948 63 11 06

Casa Rural Erreteneko Borda
(Beñi Telechea)
Telf. 948 63 01 54

Casa Rural Iratxeko-Berea
(M^a Josefa Bengoetxea)
Telf. 948 63 10 49

Casa Rural Olaseneko-Borda
Telf. 948 38 70 61

Casa Rural Alkeberrea
Telf. 948 63 05 40

Igantzi
Casa Rural Bidalenea
Telf. 948 63 78 96

Narbarte
Albergue B.K.Z.
Telf. 948592322
www.navarraaventura.com

Irún (Gipuzkoa)
Hotel Alcázar ***
Telf. 943 620 900
www.hotelalcazar.net

Hotel Tryp Urdanibia ***
Telf. 902 144 440
www.es.solmelia.com



Hotel ETH ***

Telf. 943 634 100

www.hoteleth.com

Hotel Atalaia **

Telf. 943 629 433

www.hotelatalaia.com

Hotel Aiana *

Telf. 943 635 700

www.hotelaitana.com

Hotel Ibis Irun**

Telf. 943 636 232

www.ibishotel.com

Hostal Lizaso **

Telf. 943 611 600

Pensión Bidasoa **

Telf. 943 619 913

Pensión Bowling

Telf. 943 611 452

Pensión Europa **

Telf. 943 622 144

www.pensioneuropa.com

Pensión Gema

Telf. 943 615 091/ 666 172 552

Pensión Los Fronterizos

Telf. 943 619 205

Pensión Mari Carmen

Telf. 943 612 379

Pensión Matxinbenta *

Telf. 943 630 264

Agroturismo Antxotegi

Telf. 943 622 139

www.casaantxontegi.net

Agroturismo Caserío Gure Ametsa

Telf. 943 633 968/660 981 561



www.caseriogureametsa.com

Agroturismo Eizaguirre
Telf. 646 156 398/605 769 029

www.caserioeizaguirre.com

Agroturismo Mendiola
Telf. 943 629 763/637 940 883;

www.nekatur.net/mendiola

Agroturismo Palacio San Narciso
Telf. 943 635 379/629 490 315

www.encomix.es/nekazal/bidasoa.htm

Albergue de Peregrinos de la Asociación Amigos del Camino de Santiago de Irún
Telf. 943 624 185/635 743 774

www.euskalnet.net/jmira/caminosantiago

Albergue Municipal Martindozenea Telf. 943 621 042;

www.irun.org/albergue

Alquiler de Bicicletas

Bertiz BTT (Doneztebe/Santesteban. Navarra)

Centro btt: alquiler y rutas en bicicleta

Telf. 948 450 028

www.bertizbtt.com

Leutza Abentura (Doneztebe/Santesteban)

Alquiler de bicicletas, segway y deportes de aventura

Telf. 620 379 642

www.leurtza.com

Mandaniki (Bera/Vera de Bidasoa)

Alquiler de bicicletas y visitas guiadas

Telf. 626 883 339

Ecoturismo

Bidasoa Kultur Zerbitzua (Narbarte.Bertizarana. Navarra)

Telf. 948 592 322

www.navarraaventura.com

bkz@navarraaventura.com

Oficina de Turismo de Irún

Telf. 943 020 732

www.irun.org



Behemendi. Asoc. Desarrollo Rural de Donostialdea y Bidasoa (Gipuzkoa)

Telf. 943 490 219

behemendi@euskalnet.net

Tren Verde (Gipuzkoa) Tren turístico entre Irun y los hornos de Irugurutzeta

Telf. 943 420 219

Órgano Gestor

Consorcio Turístico de Bertiz

Centro de Turismo Rural

31720 Oleregi - Navarra

Telf: 948 59 23 23 -- Fax: 948 59 22 75

e-mail: bertiz@consorciobertiz.org

Web: www.consorciobertiz.org

Bidasoa Activa. Agencia de Desarrollo del Bidasoa (Gipuzkoa)

Agencia de Desarrollo Comarcal

Minatera 9, Puerto Deportivo

20280 Hondarribia – Gipuzkoa

Telf. 943 64 54 58

e-mail: turismo@bidasoa-activa.com

Web: www.bidasoaturismo.com

Dirección General de Medio Ambiente. Diputación Foral de Gipuzkoa

Plaza de Guipúzcoa, s/n. Planta baja

20004 Donostia/ San Sebastián

Telf: 943 112 945

Fax: 943 431 427

Web: www.gipuzkoa.net

Ayuntamientos

Bertizarana (Legasa)

Telf. 948 59 20 18

www.bertizarana.net

Sunbilla

Telf. 948 45 00 71

Igantzi

Telf. 948 63 77 81

www.igantzi.es

Etxalar.

Telf. 948 63 50 05



Irún

Telf. 943 505 152

www.irun.org

Emergencias

URGENCIAS: Telf. 112

GUARDIA CIVIL: Telf. 062

Autobuses

La Baztanesa. Telf. 948 58 01 29. Líneas Donostia/San Sebastián-Elizondo-Pamplona.

www.labaztanesa.com

www.autobusesdenavarra.com

La Burundesa. Telf. 943 462 360; www.laburundesesa.com

Línea Irun- Pamplona

La Bidasotarra. Telf. 943 616 763. Línea Donostia/San Sebastián-Lesaka-Pamplona

www.autobusesdenavarra.com

Ferrocarriles

Renfe. Telf. 902 24 02 02. www.renfe.es

Euskotren. Telf. 943 51 65 41. www.euskotren.es

ENLACES

www.consorciobertiz.org

Página del consorcio de Bertiz, podrás encontrar información de los Valles de Urdazubi y Zugarramurdi, Baztan, Bertizarana, Malerreka y Bortziriak, información turística, agenda de actividades.

<http://viaverdebidaso.wordpress.com>

El Consorcio Turístico de Bertiz impulsa la participación de los usuarios de la vía verde, a través de este blog en el que se pueden dejar comentarios y experiencias

www.baztan-bidasoa.com

Página de la Asociación de Casas Rurales Hiruak - Bat, en la que además de encontrar alojamiento en casas rurales de la zona, puedes encontrar rutas desde esos alojamientos.



www.turismoa.euskadi.net

Página oficial de turismo del Gobierno Vasco.

www.btteuskadi.net

Página oficial sobre los Centros BTT de Euskadi

www.senderismoeuskadi.net

Página oficial sobre senderismo en Euskadi

www.gipuzkoaturismo.net

Página oficial de turismo de la Diputación de Gipuzkoa.

www.bidasoaturismo.com

Página oficial de turismo de la Comarca del Bidasoa Txingudi.

www.irun.org

Página del ayuntamiento de Irún. Contiene información sobre el camino de la Bahía y la red de vías ciclistas del municipio.

www.nekatur.net

Alojamientos de turismo rural en Euskadi