

V.V. FC Vasco-Navarro

La Via Verde del Ferrocarril Vasco Navarro es una larga y atractiva ruta entre el puerto de Arlabán (muga entre Álava y Gipuzkoa) y la localidad jacobea de Estella. Cruza de norte a sureste toda la provincia de Álava y se adentra por la Llanada y la Montaña Alavesa hasta Tierra Estella.

El recorrido propuesto está dividido en diferentes tramos, dada la longitud de la ruta, el paso por la ciudad de Vitoria-Gasteiz y la existencia del largo e intransitable túnel de Laminoria.



FICHA TÉCNICA

 VÍA VERDE ACONDICIONADA Por la Llanada y

la Montaña Alavesa hacia Estella.





LOCALIZACIÓN

Entre el puerto de Arlabán (muga Álava-Gipuzkoa) y Estella (Navarra).

Tramo I: Entre Vitoria/Gasteiz y el puerto de Arlabán (Álava).

Tramo II: Entre el Km. 2,7 de la carretera Vitoria/Gasteiz-Otazu (A 2130) y el túnel de Laminoria (en las inmediaciones de Ullibarri-Jauregi). Existe un ramal entre Andollu y el Santuario de Estíbaliz (Álava).

Tramo III: Entre la ermita de Santo Toribio (Cicujano, Arraia-Maeztu. Álava) y Murieta (Navarra).

Tramo IV: Entre Zubielqui y Estella (Navarra).

ÁLAVA-NAVARRA



ATENCIÓN: obras del tren de Alta Velocidad entre las estaciones de Urbina y Villarreal (Legutiano). Los desvíos están perfectamente señalizados.

Longitud: 76,4 Km de Vía Verde + 8 km del tramo alternativo al túnel de Laminoria. Por el puerto de Guereñu.

Tramo I: 14 km + 1 km de trazado transitable y sin acondicionar entre la muga (Álava-Gipuzkoa) y el puerto de Arlabán. En la ciudad de Vitoria-Gasteiz se pueden seguir los pasos del antiguo trazado a través de un bidegorri (carril-bici) entre el aparcamiento este del parque de Gamarra y la calle Madrid (1,2 km).

Tramo II: 20,2 Km. (17 Km + 3,2 km del ramal a Estíbaliz). Entre Vitoria-Gasteiz y el inicio de la Vía Verde hay 2 Km (1,2 Km de carretera y 0,7 Km de bidegorri). La alternativa para sortear el túnel de Laminoria es de 8 Km de longitud con fuertes pendientes.

Tramo III: 37 Km.

Tramo IV: 3 Km.

Usuarios:  *

*Tramo I: Apto con dificultades en el tramo en obras (Urbina-Villarreal).

Tramo II: Apto. La alternativa al túnel de Laminoria no es apta para persona de movilidad reducida (fuertes pendientes).

Tramo III: Apto, aunque existen tramos compartidos con vehículos y de firme irregular.

Tramo IV: Apto en carril bici.



* (tramo Vitoria-Gasteiz – cruce Amarita)



Tipo de firme:

Tramo I: Vitoria/Gasteiz-cruce a nivel del acceso a Amarita (4 km): asfalto. Cruce a nivel del acceso a Amarita-Puerto de Arlabán (10 Km): tierra compactada.

Tramo II: Tierra compactada.

Tramo III: Tramos alternos de tierra compactada y asfalto.

Tramo IV: Tierra compactada y asfalto.

Medio Natural:

Tramo I: La Llanada Alavesa. Embalses de Ullibarri-Gamboa y Urrunaga, humedales con importante avifauna y flora. Hayedos y robledales de la sierra de Elgea. Garganta del arroyo Arlabán. Puerto de Arlabán. Robledal de Amarita. Bosques de ribera del río Zadorra y arroyo Santa Cristina.

Tramo II: Tierras de labor y masas boscosas de hayas con robles, acebos y arándanos. La Llanada y La Montaña Alavesa. El túnel de Laminoria pasa bajo el puerto de Ullibarri, collado que separa los Montes de Vitoria Orientales y los Montes de Iturrieta. El hayedo de Iturrieta está considerado como el más importante de Álava.

Tramo III: Montes de Vitoria, Sierra de Iturrieta, valle de Laminoria, cañón de Igoroin, desfiladero de Pocilones, montes Arboro y Soila, barranco de Istora (muy cercano a la vía, entre Santa Cruz y Zúñiga), valles de los ríos Berrón y Ega, Parque Natural de Izki, sierra de Codés, Parque Natural de la Sierra de Lóquiz y de Yoar, Tilo y Tejo de Antoñana, Reserva Natural del Barranco de Lasia y desfiladero de Arquijas. Tramo IV: Valle del Ega y monte Muskildia.

Patrimonio cultural:

Tramo I: Casco histórico de Vitoria/Gasteiz. 5 estaciones del Ferrocarril Vasco-Navarro. Portada románica de la parroquia de San Esteban Protomártir y puente de Durana. Parroquia de San Martín, puente y palacio de Arzamendi en Luko.

Tramo II: Casco histórico de Vitoria/Gasteiz. Santuario de Estíbaliz. Casonas de Aberasturi. Palacio de la Marquesa de Salvatierra en Gauna. Iglesia de san Blas, casa consistorial, ermita de Ayala y convento de santa Clara en Alegría/Dulantzi. Antiguas estaciones y edificios del ferrocarril.

Tramos III: Iglesia de la Invención de la Santa Cruz, casas-palacio y ayuntamiento de Maeztu. Ermita de Santo Toribio e iglesia románica de San Esteban en Aletxa. Iglesia parroquial de Cicujano. Iglesia románica de Santa Eufemia en el pueblo de Leorza. Iglesia de San Martín de Musitu (s. XII). Estaciones del ferrocarril Vasco Navarro. Iglesia y santuario de Ibernalo en Santa Cruz de Campezo. Resto de murallas medievales, casas nobles, molinos y casas torre en Antoñana. Humilladero, ermita y entramado urbano medieval de Zúñiga. Iglesias de Acedo, Ancín, Mendilibarri y Murieta.

Tramo IV: Conjunto monumental de Estella.



Infraestructura:

Tramo I: Vía Verde.

Tramo II: Vía Verde. La alternativa al túnel de Laminoria no es Vía Verde. Transcurre por senderos de montaña con fuertes pendientes.

Tramo III: Vía Verde. 5 túneles (el de Acedo con 1,4 km de longitud), 3 viaductos y 4 pasarelas

Tramo IV: Vía verde.

Existen áreas de descanso en todos los tramos

Cómo llegar:

Tramo I:

Vitoria-Gasteiz. Renfe, línea Madrid-Irún.Landa y Durana. Autobús. Empresa Pesa. Línea Vitoria/Gasteiz-Arrasate/Mondragón.

Legutiano. Autobús. Empresa Continental-Auto. Línea 11: Vitoria-Durango. Empresa Juan Aja. Línea 12: Vitoria-Aramaio.

Tramo II:

Jauregi. Autobús. Empresa Hermanos Alegría. Línea 10: Vitoria/Gasteiz-Arraia.

Trokoniz. Autobús. Empresa Hermanos Arriaga. Línea Vitoria/Gasteiz-Trokoniz.

Alegría/Dulantzi. Renfe. Línea Vitoria-Irún. Autobús. Línea. Empresa Hermanos Alegría. Línea 10: Vitoria/Gasteiz-Arraia.

Tramo III:

Antoñana. Autobús. Empresa Hermanos Arriaga: línea Vitoria-Estella.

Santa Cruz de Campezo. Autobuses. Empresa Autopullmans Palacio. Líneas 30A (Vitoria-Estella) y 30B (Contrasta-Vitoria).

Tramo IV:

Estella/Lizarra. Autobús. Empresa La Estellesa: líneas Pamplona-Logroño y San Sebastián-Logroño. Empresa Hermanos Arriaga: línea Vitoria-Estella.

Conexiones:

Tramo I: Vitoria/Gasteiz, 12 km hasta Legutiano.

Tramo II: Vitoria/Gasteiz, 3 km hasta Otazu.

Tramo III: Vitoria/Gasteiz, 27 km hasta Cicujano y 45 km hasta Antoñana.

Tramo IV: Estella/Lizarra, 3 km hasta Zubielqui.

Cartografía:

Tramo I: Mapa del Instituto Geográfico Nacional. Escala 1:50.000. Hoja 112.

Tramo II: Mapa del Instituto Geográfico Nacional. Escala 1:50.000. Hojas 112, 138 y 139.

Tramo III: Mapa del Instituto Geográfico Nacional, escala 1:25.000. Hojas 139-I, 139-III, 139-IV, 171-II y 172-I.



Tramo IV: Mapa del Instituto Geográfico Nacional, escala 1:25.000. Hojas 140-III y 172-I.

Mapa Oficial de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Más información en Guía de Vías Verdes volúmenes 1, 2 y 3

DESCRIPCIÓN

Tramo I: Vitoria/Gasteiz-Puerto de Arlabán
Km. 0 / Km. 7,4 / Km. 10,2

Tramo II: Vitoria/Gasteiz - Túnel de Laminoria
Km. 0 / Ramal Estíbaliz / Km. 6 / Km. 12 /
Alternativa túnel de Laminoria

Tramo III: Ermita Santo Toribio - Murieta
Km. 25 / Km. 29,3 / Km. 33,3 / Km. 36 / Km. 39,7 / Km. 46

Antes de comenzar cabe advertir que la Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro no está descrita en un solo sentido. Por ser vía de escape para Vitoria-Gasteiz, la capital vasca es origen tanto para el primer tramo, descrito en sentido norte, como para el segundo tramo, descrito en sentido sur-este.

Los tramos segundo y tercero de la Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro casi cubren los 69 km de antigua vía entre la capital vasca y la localidad de Estella. Queda pendiente por completar el recorrido con la llegada a la ciudad del Ega. Aunque se han recuperado los 3 Km más inmediatos a Estella (incluido el túnel de Zubielqui), aún faltan por acondicionar 6,5 Km en tierra de nadie. Este tramo, que actualmente se ha de hacer por una transitada carretera o pistas alternativas, nos impide llegar de forma cómoda y segura a un final monumental como es Estella, donde conectar con una de las mayores aventuras en territorio peninsular: el Camino de Santiago Francés.

Antes de partir, también advertir sobre la duplicación del kilometraje entre Vitoria-Gasteiz y Murieta. Los hitos kilométricos que encontraremos a pie de vía se corresponden con el kilometraje realizado desde Estella. Pero por el sentido inverso a nuestro discurrir, en la presente descripción el kilometraje tiene su origen en Vitoria.

TRAMO I: Vitoria/Gasteiz-Puerto de Arlabán

De la capital vasca a la Sierra de Elgea a través de La Llanada Alavesa

Km 0



El recorrido se inicia en las afueras de la capital de Euskadi, Vitoria/Gasteiz, siguiendo la sección norte del Ferrocarril Vasco Navarro, correspondiente al tramo que iría hasta el barrio de Mekolalde (Bergara. Guipúzcoa). El ferrocarril atravesaba la ciudad, pero fue progresivamente absorbido por el crecimiento urbano. En la periferia norte de la ciudad, en el polígono industrial de Gamarra, el trazado de la vía reaparece,

recuperado ahora como Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro merced a los trabajos que, entre la capital vasca y el puerto de Arlabán, ha acometiendo la Diputación Foral de Álava.

El punto de arranque se localiza en el aparcamiento este del parque de Gamarra, junto al moderno, irregular y verde edificio que acoge la piscina cubierta municipal. En este lugar, un cartel con un mapa de la vía verde marca de manera clara el comienzo de esta ruta que, en sus primeros cuatro kilómetros, tiene un firme de asfalto. El camino enfila decididamente hacia el norte sobre el rastro original del ferrocarril, atravesando el paisaje agrícola de La Llanada Alavesa. Esta comarca presenta el aspecto de una vasta superficie llana, prácticamente encerrada por diversas cadenas montañosas. Lo plano de estos campos de labor permitió el desarrollo de la vía de forma rectilínea, sin curvas que alteren el paso del viajero. Al frente, dominando todas las perspectivas, el terreno se rompe y se eleva en las quebradas de la Sierra de Elgea, última balconada de la meseta antes de despeñarse hacia el mar.

Dejamos atrás el casco urbano de Vitoria/Gasteiz cruzando, sucesivamente, un puente de hormigón sobre el caudaloso Zadorra, una pasarela de nueva factura sobre el barranco posterior y un paso inferior de la autovía del Norte (A 1). El Zadorra avena la "cantimplora" de Euskadi, un sistema de embalses localizado en su cabecera del que beben, además de Vitoria/Gasteiz, las densas zonas urbanas del bajo Nervión. Ascendiendo una pendiente casi inapreciable, a poco de superar la barriada de Gamarra Menor (km 1,2) se cruzan pasado y futuro. El antiguo trazado del Ferrocarril Vasco Navarro pasa bajo un imponente viaducto del tren de alta velocidad.

En el km 2 se pasa por la estación de Durana, de la cual sólo se conserva la vivienda del jefe de estación, convertida hoy, para solaz de los viajeros, en un agradable asador en el que tomar un descanso (y lo que se tercié...). La vía



verde prosigue su recta trayectoria hacia Retana/Erreteana, situada en el km 3,3. En esta localidad, su vieja estación se conserva en perfecto estado, aunque hoy tiene uso residencial.

En la salida de Retana existe un panel del itinerario ciclista entre Escalmendi y la presa del pantano, alternativa que se dirige hacia el este por carreteras locales en busca del cercano embalse de Ullibarri-Gamboa, humedal de gran biodiversidad.

En el cruce a nivel con la pista de acceso a la barriada de Amarita (km 4) acaba el asfalto y comienza el firme de tierra compactada. En las inmediaciones de Amarita hay un robledal-isla a la vera del Zadorra, lo que da lugar a un microbosque de gran diversidad: robles y arces se funden con fresnos, chopos, sauces y alisos.

Tras pasar de forma consecutiva bajo la línea férrea de alta velocidad y la nueva autovía AP-1 (km 5,9) el terreno se torna más quebrado. Adosada a las estribaciones del monte Urbiña, la vía pasa junto al palacio de Arzamendi y a cierta distancia la aldea de Luko (km 6,7).

Km 7,4

En el km 7,46 abandonamos el trazado original del ferrocarril. Damos de lado a la estación de Urbina y su entorno (en manos privadas) para desembocar en la barriada de Urbina. La estación conserva su edificio de viajeros en perfecto estado como vivienda particular, bautizado con la clarificadora denominación de "El Apeadero", por si quedara alguna duda.

Desde Urbina hasta la estación de Villareal (Legutiano) las obras del tren de alta velocidad han alterado el trazado original del Ferrocarril Vasco Navarro. La ruta alternativa nos reconduce por el Camino de Bagoeta, pista asfaltada de escaso tráfico. Además, las obras tienen aparejadas cierto trasiego de camiones, por lo que se deberá extremar la precaución mientras éstas perduren. Oportunas y sucesivas indicaciones nos guían, evitando posibles extravíos, en este cambiante tramo en obras.

Km 10,2

Un desvío señalizado nos permite pasar bajo la línea de alta velocidad y nos devuelve al trazado original del Ferrocarril Vasco Navarro en las inmediaciones de la estación de Villareal de Álava (Km. 10), que aún sigue en pie pero en un lamentable estado de abandono. La estación quedaba en medio del campo, a casi 5 km de la localidad que le daba nombre. Y nunca mejor dicho que le daba, ya que esta localidad cambió su nombre a la toponimia euskera, siendo conocida hoy como Legutiano. En su solitario conjunto se levantan, aún altivos, los edificios



de la estación y de la subestación eléctrica que alimentaba de energía al tendido eléctrico del ferrocarril.

Superada la estación de Legutiano, el trazado deja atrás La Llanada Alavesa con sus campos de labor vestidos de verde cereal, o desnudos por el arado, y encara las primeras estribaciones de la Sierra de Elgea. A la altura del nuevo paso bajo la autovía AP-1 se adentra en el flamante robledal de Santiagolarra. Cubierta por el arbolado, la vía verde llega a la estación de Landa (km 12,8), cuyo edificio de viajeros ha sido rehabilitado para fines sociales. Acto seguido cruza a nivel la carretera A-3002, el acceso a la aldea de Landa, que en la toponimia euskera quiere decir "campo". Denominación tan rural testimonia la naturaleza de estos paisajes y la transición que se efectúa en el recorrido de esta vía verde desde la populosa ciudad de Vitoria/Gasteiz hasta la muga con Guipúzcoa/Gipuzkoa. Tal es así que en las proximidades de Landa se halla uno de los paisajes más atractivos de la ruta, ya que ésta discurre a pocos metros de la cola del embalse de Ullibarri-Gamboa, un precioso lugar de esparcimiento que cuenta con zonas de baño, juegos para niños, aparcamiento y restaurantes. Desde Landa parte otro bidegorri que bordeando el embalse llega a la localidad de Ullibarri-Gamboa y desde allí hasta la presa del embalse. Un excelente paseo.

Al otro lado del asfalto la vía prosigue para cubrir el que quizás sea su tramo más atractivo. El trazado sube de manera acentuada por el valle del arroyo Arlabán, sumergido en el bosque mixto de hayas, robles y alisos que encierran en su seno los montes Isuskitza y Usokoaitzu, en plena Sierra de Elgea.

Un kilómetro más arriba de Landa, el tramo acondicionado como vía verde concluye en la muga de Álava y Guipúzcoa (km 14). Aquí finaliza el primer tramo acondicionado como vía verde del Vasco Navarro. No obstante, el camino de tierra que nos trajo prosigue durante otro kilómetro más, hasta el restaurante que domina el puerto de Arlabán en el municipio guipuzcoano de Leintz Gatzaga.

TRAMO II: Vitoria/Gasteiz-túnel de Laminoria

De la Llanada Alavesa a los Montes de Vitoria e Iturrieta pasando por Estibaliz.

Km 0

Desde la estación de Vitoria, el antiguo Ferrocarril Vasco Navarro se dirigía a Estella atravesado la parte sur del casco urbano de la capital alavesa. Sin embargo, el crecimiento urbano ha condenado al antiguo trazado y ha postergando el comienzo del tramo Vitoria/Gasteiz - túnel de Laminoria al km 2,7 de la carretera al cementerio El Salvador y Otazu (A-2130).



A poco de salir de Vitoria la carretera A 2130 cruza la angosta zona de Puente Alto, deja a un lado las instalaciones deportivas de Olaranbe y, tras una curva a la izquierda, alcanza el arranque de la vía verde. Se trata de una pequeña campa de tierra en el borde del arcén derecho que se desborda de vehículos los fines de semana. Nuestro tino lo confirman un panel informativo sobre la Vía Verde del FC Vasco Navarro y los 3 pivotes de hierro clavados en medio de la traza que convierten a la vía verde en territorio exclusivo de caminantes, ciclistas y personas de movilidad reducida.



La vía verde da sus primeros pasos la pequeña rampa que asciende a la rasante del antiguo ferrocarril, encumbrada en lo alto de un pequeño puente, obra que salvaba el cruce con la Colada de Zurbano Montes Altos de Vitoria/Gasteiz. Desde este modesto y artificial otero se divisa la recoleta imagen de la iglesia rodeada por las casas de Otazu, la primera localidad de este itinerario.

Al poco de iniciar la ruta surge una agradable doble sorpresa: la espectacular pasarela que salva el cruce con la carretera y el río Santo Tomás. Al otro lado de la pasarela se hallan el área de descanso y el apeadero de Otazu. El buen gusto de D. Alejandro Mendizábal, Ingeniero jefe de la construcción del ferrocarril y padre de los edificios de las estaciones del Ferrocarril Vasco Navarro se deja notar en esta coqueta estación, cuyo edificio asemeja a una casa de campo con balconada y porche. El edificio, que se conserva de forma impecable, es usado hoy como albergue turístico dependiente del ayuntamiento de Vitoria/Gasteiz. Y en la pradera, ahora existe una sombreada área de descanso con una fuente.

Desde Otazu no hay pérdida posible: La vía se embarca en la travesía de la plana Llanada Central, donde describe una larga entre primaverales mareas de cereal. Pero no todos son campos de labor en los márgenes de la vía. Un gran trecho de esta recta se ve flanqueado, a su izquierda, por el tapial que delimita el camposanto de El Salvador, la gran necrópolis de capital alavesa.

A unos 2,5 km la vía se aproxima a otro pequeño pueblo de esta llanada: Aberasturi, cuya señera torre eclesial se va nos haciendo más visible, poco a poco, a la derecha de la traza. La vía esquivo las casas del pueblo, cruzando a su salida la carretera hacia Vitoria/Gasteiz previo paso por el pontón de Aberasturi. Al otro lado del paso a nivel aguarda otro edificio singular. La estación de Aberasturi parece más un chalet residencial (de hecho, ésta es la función que



desempeña hoy día) que un inmueble destinado a acoger viajeros. Tan sólo los andenes testimonian el uso que un día tuvo este recinto. Antes de dejar Aberasturi, desde el paso a nivel merece la pena que nos acerquemos hacia las calles del pueblo, donde se dejan ver algunas imponentes casonas blasonadas, testigos de pasados esplendores.

Una gran trinchera taja las laderas del monte Arrezabala, en una de las implacables rectas que caracterizan a este tramo del ferrocarril por La Llanada. A la salida de la trinchera, sobre un alto terraplén, ya podremos contemplar el santuario de Estíbaliz. Cruzado el alto terraplén la vía se interna en un frondoso quejigal.

La vía, en un discretísimo ascenso, se aproxima a Andollu. En esta localidad pegada a la carretera de Estella el Ferrocarril Vasco Navarro bifurcaba en sus vías. En su majestuosa estación, los ferroviarios se empleaban en mover las agujas que encarrilaban los trenes, bien hacia tierras navarras, o bien hacia las duras rampas por las que los automotores eléctricos trepaban hacia el santuario de Estíbaliz. El cruce de la transitada carretera sería hoy uno de los puntos negros de esta ruta si la Diputación Foral de Álava, cuando recuperó este trazado como vía verde, no hubiera construido un flamante paso inferior.

Al otro lado del paso (km 6) la ruta se divide en dos: el ramal de 3,2 km a Estíbaliz (a la izquierda) y el itinerario principal prolongándose 11 km más hacia el túnel de Laminoria (a la derecha).

Ramal del Estíbaliz (Longitud: 2 km)

Para llegar hasta Estíbaliz desde Andollu, la ruta efectúa una decidida curva hacia el norte, ascendiendo entre un suave paisaje de tierras de labor. En este ascenso será fácil escuchar los roncós sonidos de las locomotoras del Talgo o de las potentes eléctricas que remolcan trenes de un hermano mayor de este modesto ferrocarril: la línea en activo Madrid-Irún. Las fugaces pasadas de aquellos trenes discurren a poco más de 1 km de nuestra ruta, al otro lado de las casas de Elburgo, una pequeña población que se divisa hacia el noreste. Hacia la izquierda también pueden contemplarse las casas de otra pequeña localidad alavesa: Villafranca.



Un par de curvas, en las que la vía se interna en otra profunda trinchera, sirven para que ganemos altura casi sin darnos cuenta y llegar a los andenes de la estación de Estíbaliz. En este ascenso, cruzaremos bajo un paso superior, obra de hormigón que dio continuidad a una ruta que, reconozcámoslo, tiene mucha más solera que la nuestra: el Camino de Santiago. Poco después nos cruzaremos con un sendero de

tierra, la antigua ruta senderista que va desde Estíbaliz hasta Argandoña. Este sendero puede ser una buena alternativa para personas con movilidad reducida y carritos de bebés, que así evitan un tramo de escaleras existente al final del ramal de Estíbaliz.

El término del ramal a Estíbaliz fue concebido como un simple apeadero en fondo de saco, en el que llama poderosamente la atención la elegante arquería que, al tiempo de servir de soporte al talud, daba cobijo a los viajeros que esperaban los trenes. Una corta escalera conecta los andenes de la estación con el gran aparcamiento del santuario, donde otra escalera, bastante más larga, nos acerca a la entrada de la iglesia. En torno a esta pequeña joya románica se ha levantado un gran complejo que atiende a peregrinos y todo tipo de visitantes. Una vez disfrutadas las maravillas del Santuario de Estíbaliz bajaremos de nuevo a la ruta principal, para seguir las huellas del trazado principal del Ferrocarril Vasco Navarro.

Km 6

De vuelta a la línea principal, la vía verde vuelve a trazar una larga recta por los llanos campos de labor, junto a la chopera que adorna el arroyo Morinalde. La recta acaba en el cruce a nivel de la carretera que, a la derecha, se introduce en la localidad de Trokoniz. Al otro lado del asfalto, al frente, un trazado alternativo rodea el apeadero de Trokoniz (7 km) bajo la presencia de la elevada iglesia. El apeadero, destinado en un principio a albergar a los ingenieros, ha sido recuperado de manera ejemplar. En la actualidad acoge una innovadora escuela.



Tras el apeadero el camino que nos lleva se divide en dos. La alternativa derecha se encumbra nuevamente a la rasante férrea y se encamina hacia el túnel de 157 m, el primero del recorrido, que pasa bajo el entorno arbolado de la ermita de Santa Lucía. A la salida del túnel de Trokoniz la Vía Verde del FC Vasco Navarro gira a la izquierda. Acompasada a las primeras estribaciones montañosas vuelve a trazar una

larga recta. Surca una amplia extensión de campos de labor hasta llegar a la carretera y a la localidad de Erenchun. Al otro lado del asfalto, al frente, un camino de tierra deja a un lado el pueblo y se encamina hacia la ruinoso estación de Erenchun (10 Km.). A partir de Erenchun La Montaña Alavesa deja de ser un horizonte lejano, para convertirse en una formidable barrera al alcance de nuestra mano derecha. La traza asciende levemente y se aventura por el piedemonte serrano. Para mantener la rectitud en terreno tan accidentado, los ingenieros echaron mano de una sucesión de altos terraplenes y profundas trincheras. Para los responsables del ferrocarril esas altas trincheras, al llegar el invierno, supusieron un quebradero de cabeza. Las nevadas más copiosas formaban tales neveros que habrían de emplearse varios días en despejarlos,

dejando sin servicio al tren por periodos de más de una semana. La trinchera más famosa por este asunto, conocida como Mendioz, está poco antes de llegar a Erenchun.

Km 12

Del apeadero de Gauna sólo queda la explanación enmarcada por plátanos; los mismos árboles que prolongan su sombra por el camino asfaltado que se dirige a la cercana población de Gauna. El apeadero (12 km), de seguir en pie, sería un gran hito en la ruta. Tras saciarse de Llanada, la vía por fin gira a la derecha y se aúpa sobre las laderas de los Montes de Vitoria. En este punto la vía verde sufre notables cambios en la pendiente, el paisaje que la envuelve y su rectitud. El llano da paso a una atenuada ascensión atrincherada o aterrazada en la ladera a modo de magnífico balcón; los campos de labor ceden su sitio a un mágico hayedo acompañado de robles, acebos y arándanos, a veces clareado, a veces muy sombrío, que en otoño se viste de múltiples colores; y bajo los dictados de una orografía accidentada, el trazado se curva a compas de las laderas montañosas.

Vestida de verde, y nunca mejor dicho, la antigua vía llega al área recreativa de la estación de Ullibarri-Jauregi (14,6 km), de cuyas emparejadas poblaciones aparece distante. El edificio de viajeros fue demolido, pero la central eléctrica de Rotalde aún se mantiene intacta. Seguidamente, la vía verde pasa bajo el llamativo paso del Camino de Txintxetru.



Poco más arriba la Vía Verde acaba por encauzarse por el barranco de Santa Lucía, donde alcanza una bifurcación (señalizada) a la altura de una balsa de agua: a la izquierda la alternativa al túnel de Laminoria; al frente la vía verde se alarga 600 m más hasta la valla que impide el paso al intransitable túnel de Laminoria o de la Divisoria (Km. 17). Antes del túnel quedan las ruinas de la casa del Túnel, un robusto edificio que se utilizó durante las obras del túnel como oficina de dirección y alojamiento de empleados. Más tarde albergaría cuatro viviendas para las familias de la brigada de vías y obras del tramo entre Aauri y Ullibarri. El impracticable y peligroso túnel de Laminoria pone fin a este tramo de la Vía Verde del Vasco Navarro.

Alternativa al túnel de Laminoria (longitud: 8 km)

El túnel de Laminoria es sin duda, con sus 2.250 m de longitud, la obra más emblemática del Ferrocarril Vasco Navarro. Pasa bajo el puerto de Ullibarri, collado que separa los Montes de Vitoria de los Montes de Iturrieta, conectando la Llanada Alavesa con el valle de Laminoria y la cabecera del Ega, territorio inscrito en la comarca de La Montaña Alavesa.



Muchas fueron las historias sobre la construcción de la galería subterránea. Las brigadas de obreros e ingenieros que atacaban sus dos frentes tardaron dos años en encontrarse. Las apuestas sobre su encuentro o el error de cálculo en el trazado reflejaban claramente la ansiedad por su conclusión. Al final el cálculo fue casi perfecto. Tan sólo hubo una desviación de siete centímetros.

Sería una experiencia increíble que los usuarios de la vía verde pudieran cruzar el túnel. Lamentablemente, derrumbes e inundaciones no han dado margen para su recuperación. Sin túnel, la conexión entre la boca norte y la boca sur del túnel de Laminoira no ha sido sencilla técnicamente, ni resultará fácil para aquellos ciclistas o paseantes con un mínimo de forma.

La alternativa es un camino montañoso que, unos 600 m antes del túnel de Laminoria, cruza el arroyo de la Rosa sobre el dique de la balsa de agua, pasa bajo la carretera y trepa por la ladera, bajo la penumbra del hayedo, hacia el puerto de Guereñu, superando rampas de hasta el 17%. Alcanzado el cénit de la ascensión, el camino baja a la carretera de Musitu, por la cual continuaremos descendiendo hasta la



ermita de Santo Toribio, donde una rampa nos permite acceder de nuevo al trazado original del ferrocarril. En total son 8 km bien señalizados que en nada tienen que ver con las facilidades de una Vía Verde, pero que sin duda añaden grandes dosis de aventura y la posibilidad de continuar la Vía Verde del FC Vasco Navarro hacia Estella.

TRAMO III: Ermita de Santo Toribio - Murieta

De la Montaña Alavesa a Tierra Estella siguiendo las huellas del "trenico".

Km 25



Este tercer tramo del Ferrocarril Vasco Navarro acondicionado por el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino comienza en la sencilla ermita de Santo Toribio, sita en el kilómetro 28,6 de la carretera Maeztu-Musitu. La forma más sencilla de llegar allí en coche es desde Maeztu, donde tomaremos la carretera a Iturrieta, Agurain y Salvatierra (A-3114). Después de superar el bonito encañonamiento que hay tras Leorza, (Los

Pocilones) y antes de llegar a Cicujano/Zekuiano, nos desviaremos (a la izquierda) en dirección a Musitu (A-4144).

De la ermita parte un camino hormigonado que atraviesa el arroyo y la pista a las canteras de Laminoria, y luego se convierte en una corta rampa que nos permite subir a la vía verde del FC Vasco Navarro, para plantarnos a 1,4 km más allá de la boca sur del túnel de Laminoria. Es una lástima no poder acercarse y ver de cerca la faraónica galería, pero la condición de la traza lo impide: se convierte en una pista de tierra privada y muy peligrosa, siendo la boca del túnel difícil de encontrar. No en vano canaliza el constante trasiego de vehículos pesados en dirección a las canteras de áridos que copan el Valle de Laminoria.

El Real Valle de Laminoria es un espacio geográfico articulado por el río Musitu, recostado al norte sobre la ladera meridional de los Montes de Vitoria e Iturrieta. Antes municipio independiente, hoy es un concejo perteneciente al municipio de Arraia-Maeztu que cuenta con apenas un centenar de vecinos. A nuestros ojos, Laminoria se percibe como una sierra agreste y boscosa, allí donde las canteras no han mordido la faz montañosa.



Los primeros pasos sobre el tercer tramo del FC Vasco Navarro dan la espalda a un solitario paso superior y se encaminan dirección sur (hacia la izquierda) en compañía de un enorme tubo metálico. La Vía Verde traza una larga recta aterrazada sobre el bravío cauce del Musitu, entre laderas montañosas cubiertas de quejigo.

A la altura del paso superior de Cicujano el recto trazado férreo se tuerce. A la izquierda aparecen la estampa de la pequeña aldea de Cicujano y su rotunda iglesia entre campos de labor rodeados de bosque. Casi al final de la curvatura aparece el bien conservado apeadero y la boca de entrada al túnel de Leorza (km 26,2). La galería tendría 200 m de siniestra oscuridad, dada su curvatura inicial, si no fuera por su iluminación artificial.



Doscientos metros más allá del túnel se levanta el paso sobre la carretera Leorza-Aletxa (A 4145), desde el que se obtienen las vistas más cercanas de Leorza y el posterior paso rocoso que encañona al río Musitu.

Una pasarela sobre la carretera a Cicujano y un pontón sobre el río Berrón permiten la entrada a Maeztu (km 27,6), localidad cabecera de municipio que cuenta con numerosos servicios. El trazado del ferrocarril perfila el casco urbano por su costado izquierdo. Al poco el firme de tierra da paso al

asfalto y un carril bici de color rojo o bidegorri se prolonga hasta la flamante estación de Maeztu. El bonito y gran edificio de viajeros, hoy de uso municipal, marca el fin de Maeztu. El carril bici da paso de nuevo a un firme de tierra que, nuevamente acompañado del tubo metálico y emparejado a la carretera, atraviesa el puente de Peñasalada sobre el curso del Berrón-Ega y otro segundo puente sobre el canal de las Ferrerías.

En la otra orilla la antigua vía del ferrocarril se curva a la derecha, posicionándose al pie de la Peña las Cinco, sita en el imponente monte Arboro. El bosque se come nuevamente a la vía verde. Una profunda trinchera taja la falda de esta quebrada, abriéndose al otro extremo una agradable sorpresa entre montañas, quejigos, arces y avellanos: la zona recreativa de Zumalde (km 29,1) con su agradable merendero, una piscina natural y otra convencional (hay para todos los gustos), praderas y zonas de juego.



Km 29,3



Tras el área recreativa de Zumalde la traza original del ferrocarril ha sido invadida por la remodelada carretera Vitoria-Estella. La ruta se ha visto obligada a desligarse del ferrocarril y a buscar una alternativa: una flamante pasarela (km 29,3) cruza la carretera y el río. En el extremo contrario hay una pista de tierra que, a la izquierda, habremos de compartir con otros vehículos de camino a la pequeña y coqueta ermita de la Soledad (km 29,9), que aún conserva su

ábside románico. Sobre nuestras cabezas, a la izquierda, asoma la imponente crestería caliza que culmina Peña las Cinco.

Más allá de la ermita el camino es engullido literalmente por el arbolado. Se sucede un tramo delicioso junto a la orilla derecha del río hasta alcanzar el azud, el viaducto y túnel de Aauri (km 30,2). El viaducto de Aauri con 105,3 m de longitud y 8,5 m de altura se alza sobre siete arcos. Su curvada estampa es impresionante. Sobre él se ha instalado un área de descanso, desde la que se obtiene una bonita vista aérea del azud que retenía la cristalina corriente y alimentaba la regadera de Aauri.

El túnel de Aauri (en pleno proceso de recuperación, cuya apertura está prevista para el verano de 2011) tala el monte de El Fraile y da de lado al oprimido cauce del Berrón-Ega. Por ahora, sin el túnel, la ruta pone la vista sobre al paso natural del río y

recurre a la senda de la regadera de Atauri. La deliciosa senda desemboca en la barriada de Atauri (km 30,6), donde se bifurca en dos alternativas: la derecha, por la iglesia, y la izquierda, por la parte baja, atraviesan el pequeño casco urbano.

Superado Atauri un camino de tierra nos lleva hacia la boca sur del túnel (km 30,8), donde nos reincorporamos al trazado original del ferrocarril. Nuevamente sobre la traza original del ferrocarril nos encaminamos hacia la estación de Atauri (km 31,5). El edificio de viajeros está en ruinas, aunque el ayuntamiento de Arraia-Maestu tiene la intención de restaurarlo.



Desde la estación la carretera invade nuevamente la traza de ferrocarril, por eso la ruta vuelve a tomar una alternativa: antes de llegar a la estación, en el lado izquierdo, un paso inferior bajo la carretera y un puente de la antigua carretera sobre el río nos posicionan ante el primer camino de tierra que, a la derecha, corre por las faldas del Monte Arboro. Este camino alternativo asiste a las idas y venidas del bosque de ribera que cubre el zigzagueante cauce. A la derecha

despunta el magnífico cresterío que, emergiendo del hayedo que cubre la ladera, se alarga desde el monte Gustaldapa hacia el monte Soila, límite oriental del Parque Natural de Izki.

Km 33,3

En el kilómetro 33,3 una nueva pasarela metálica, junto a la que existe un área de descanso, nos devuelve al margen derecho y al trazado original del ferrocarril. Nuevamente sobre el rastro férreo, la vía verde exhibe cierta rectitud adornada por la frescura de las aguas y su bosque de ribera, hasta alcanzar el puente de San Saturnino (km 34) sobre el Berrón-Ega, junto al que hay un área de descanso.



La vegetación se desborda entre el puente y el túnel de la Fuenfría, una pequeña galería artificial construida para evitar los derrumbes de la inestable ladera. A la salida del túnel encaramos una larguísima recta de 2 km, jalonada por un paso elevado y el puente San Saturnino (km 35,5). En sus inmediaciones un área de descanso nos permite reposar. Esta larga recta finaliza a los pies de la bien defendida Antoñana (km 36), población medieval con sabor a miel que bien merece un paseo. En Antoñana una flamante pasarela nos permite cruzar limpiamente la carretera A-132 y alcanzar los vagones de ferrocarril ahora reutilizados como punto de información de la Vía Verde del FC Vasco Navarro y la Montaña Alavesa.

Km 36

A partir de Antoñana la traza original del ferrocarril ha sido ocupada, aunque se va a acondicionar una alternativa al lado del río para evitar la carretera. La alternativa planteada prosigue por la carretera local a Bujanda (A 3136) y la peculiar ermita rupestre de San Román, horadada en la roca del monte Muela. Por la carretera dejaremos a un lado la bonita estación de Antoñana, ahora en uso particular, mientras el pueblo con su campanario escoltado por inmensos paredones de roca queda atrás. Unos 600 m de asfalto más adelante, un cartel indicador nos invita a desviarnos a la izquierda. Se trata de un camino de tierra que, sobre un paso superior, atraviesa el tramo desahuciado de la plataforma del tren y desciende en paralelo a una trinchera ferroviaria.

Al final de dicha trinchera, la ruta se incorpora al trazado original del antiguo tren (Km. 36,7), convertido ahora en una ancha, larga y recta pista de tierra en el seno de la vega del río Berrón, (Km. 37,9). Este camino corre paralelo al denso sotobosque que cubre el río, entre campos de labor y los bosquetes de quejigos, constreñido por las laderas que preceden al llamativo monte Muela. Limite sureste del Parque Natural de Izki, la Muela es una inmensa mole caliza coronada por bosques de hayas y bujedos, con unos abruptos cortados meridionales donde anida una interesante colonia de buitre leonado.

Al llegar a una profunda trinchera ferroviaria, coronada por el arco de un paso superior, habremos de estar atentos. Superada la trinchera la vía se desvía de la pista principal, para salvar la cristalina corriente del río Berrón sobre el agraciado viaducto de Santa Cristina (Km. 38), construido con sillares y hormigón. Es de destacar también el paso por Alboredo y los puentes sobre el río Izki.

Km 39,7

La vía solventa la transitada carretera A 132 sobre una estilizada pasarela de madera. Excelente mirador, desde ella no perderemos detalle del parque de Fresnedo, donde las aguas fluviales son retenidas en una generosa piscina, en torno a la cual gira un área recreativa con campos de juego, bancos y un amplio césped donde dejarse caer.

A partir de la pasarela asistimos a un cambio de compañía y paisaje. El río Berrón se entrega a río Ega, compañero hasta Estella; y la vía se despoja del abrigo montañoso para explayarse por los llanos campos agrícolas que conforman el valle de Campezo. Bienvenidos a un amplio espacio embebido de horizontes que el antiguo ferrocarril surcará mediante tres largas rectas: La primera va de la pasarela sobre la A-132 al décimo y último salto sobre el río Berrón (Km. 40,8), ofreciendo amplias panorámicas a la sierra de Codés y los paredones de Lóquiz,



murallas rocosas que cierran por la derecha y la izquierda el valle de Campezo. La segunda recta se dibuja entre el último puente sobre el Berrón, denominado puente Tarifa y el cruce a nivel de la carretera que va al valle de Arana (Km. 41,8). Por esta carretera (a la derecha) también podemos acceder al último pueblo de Álava, antes de entrar en tierras navarras. Santa Cruz de Campezo, capital comarcal, goza de un notable patrimonio y brinda un rico avituallamiento. La tercer recta se dibuja en el valle de Campezo tras sortear, por el costado izquierdo, el antiguo edificio de Automotores de la desaparecida estación de Santa Cruz (Km. 42) y la hilera de adosados que la secunda. Una larga recta entre Santa Cruz y Zúñiga y el paso en la muga al que en la zona se le ha denominado siempre "El Confin", marcan este tramo.

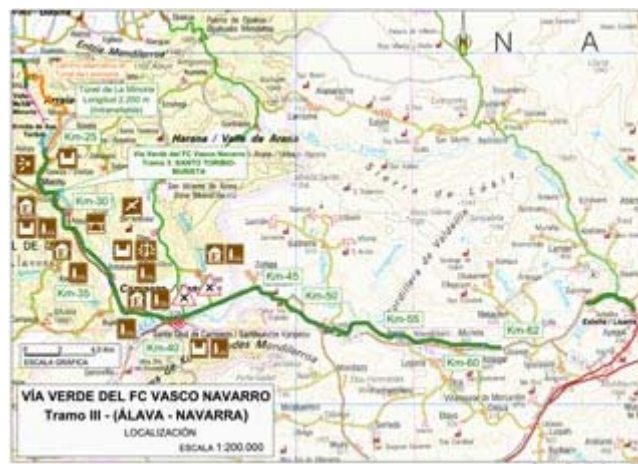
Km 46. Desde Santa Cruz de Campezo hasta Estella

En las inmediaciones de Zúñiga (km 46), la primera población navarra, surge la ruinoso estación de dicha localidad y una deliciosa área de descanso a la sombra de enormes plátanos. Este hito en el camino constata el paso del alavés valle de Campezo a la navarra Tierra Estella y anuncia un rotundo cambio en el paisaje. El recorrido por los homogéneos campos de labor llega a su fin. La vía se adentra ahora en el desfiladero de Arquijas, quizás la parte más agreste y montaraz de este tramo del Ferrocarril Vasco Navarro. La guinda la pone el viaducto de Arquijas sobre el río Ega (Km. 48,2) de nueve arcos y casi 30 m de altura. A continuación del viaducto, el ferrocarril optó por escapar de una orografía demasiado enrevesada y atravesar directamente la montaña excavando el largo túnel de Acedo o Arquijas (Km 48,4). El resultado es un largo paseo subterráneo que, con sus más de 1.400 m de longitud, constituye uno de los grandes atractivos de esta ruta por las frías y cavernosas sensaciones que transmite. El túnel tiene iluminación en todo su recorrido.

Desde la población de Acedo la vía verde prosigue por la cuenca del Ega, atravesando las poblaciones de Ancín, Mendilibarri y Murieta (Km. 59,8). Poco más allá de esta última concluye el tercer tramo de la vía verde del FC Vasco Navarro.

Entre Murieta y Zubielqui el antiguo trazado del ferrocarril no se ha recuperado, debiendo utilizar caminos alternativos o la transitada carretera. En Zubielqui comienza el cuarto tramo acondicionado como vía verde del Vasco Navarro. Se trata de un carril bici de tres kilómetros que llega al destino final del antiguo tren, la Jocabea Estella.

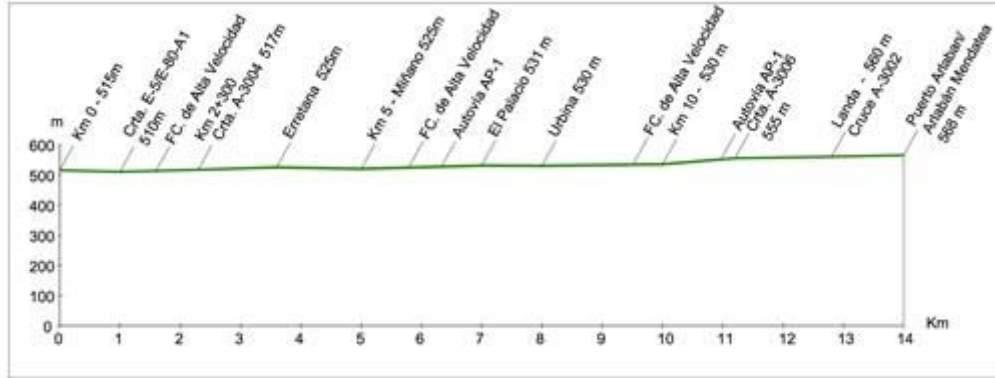
MAPAS



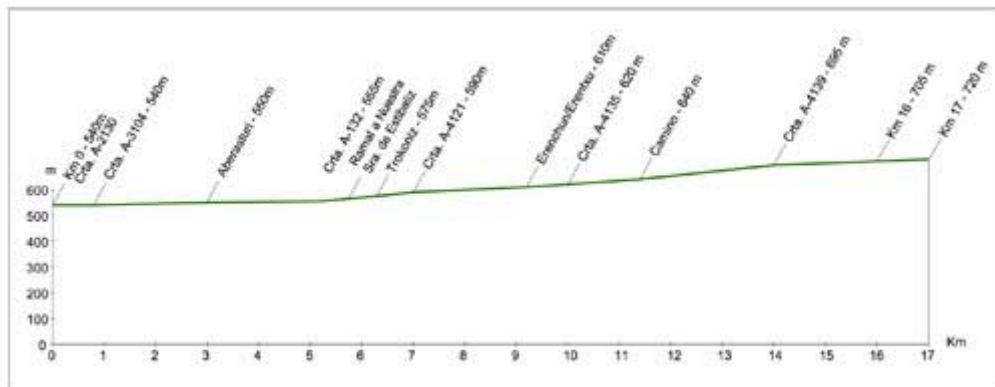


PERFIL ALTIMÉTRICO

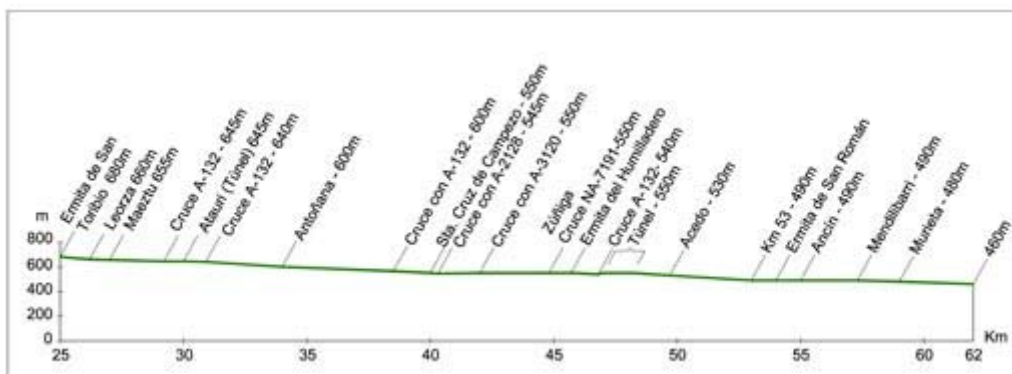
Tramo I



Tramo II



Tramo III



HISTORIA DEL FERROCARRIL

El trazado del ferrocarril Vasco-Navarro se extendía desde la navarra estación de Estella hasta la guipuzcoana de Mekolalde, pasando por Vitoria. En Mekolalde se enlazaba con las vías del ferrocarril Maltzaga-Zumárraga, perteneciente a los Ferrocarriles Vascongados. Su construcción fue harto laboriosa: la primera concesión databa del año 1882, pero la inauguración completa se demoró nada menos que 45 años, hasta 1927. Los primeros trabajos fueron abordados por una empresa de inequívoca apariencia británica, fácil de ver con solo presentar su nombre: The Anglo Vasco Navarro Railway Company Limited.

El primer tramo abierto, en el año 1889, cubrió el norte de la llanada alavesa, desde Vitoria hasta llegar a penetrar en la cabecera del valle del Deba, en la villa guipuzcoana de Leintz-Gatzaga (en castellano Salinas de Léniz). En 1903 el Estado incautó las obras del tramo inaugurado y afrontó la construcción de los restantes. Entre 1915 y 1919 se fueron inaugurando los tramos guipuzcoanos del ferrocarril, pero el que ahora nos ocupa tardó unos ocho años en construirse, entrando en servicio en 1927. Entre medias se inauguró, en 1923, el ramal de Oñate y, finalmente, en 1948, el ramal a Estíbaliz, con los cuales se completó un recorrido total de 139 Km.

En el año 1929 se inaugura la electrificación en el tramo Vitoria-Estella pero sus cuentas de explotación resultaron negativas a partir de los años cincuenta. La Nochevieja del año 1967 fue también la última noche de este modesto ferrocarril que, al poco de clausurarse, fue desmantelado y su material móvil aún viable repartido por todo el país.

DATOS DE INTERÉS

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



Fiestas Populares

Tramo I

Vitoria-Gasteiz



27-28 de abril: San Prudencio.

23-29 junio: fiestas de San Juan, con el Akatximorro, dantzaris y vaquillas.

25 de julio: puente de Santiago, feria del Ajo y día del Blusa.

4 al 9 de agosto: fiestas de la Virgen Blanca, que tienen como singular prólogo El descenso de Celedón.

Durana

26 de diciembre: San Esteban (patrón del municipio).

Luko

4 de julio: San Martín de Tous.

Urbina

2 de septiembre: San Antolín.

Landa

24 de agosto: San Bartolomé.

Leintz Gatzaga

8 de septiembre: festividad de festividad de Ntra. Sra. De Dorleta, patrona de los ciclistas.

Tramo II:

Aberásturi

Último fin de semana de mayo.

Estíbaliz

1 de mayo: Día de los Desagravios.

12 de septiembre: Coronación de la Virgen y fiesta de Acción de Gracias.

Gauna

Principios de junio: San Vitor.

Alegría/Dulantzi

Fin de semana posterior a la Virgen Septiembre: Ntra. Sra. de Aiala.

San Millán/Donemiliaga

12 de noviembre: san Millán

Tramo III:

Aletxa.

26 de diciembre: San Esteban

Cicujano



29 de agosto: San Juan Degollado

Leorza

16 de septiembre: Santa Eufemia

Maestu

16 de junio: San Adrián.

25 de Julio: Santiago Apostol

Atauri

16 de abril: Santo Toribio

Antoñana

Finales de septiembre: Virgen del Campo.

Mayo: feria de la Miel.

Santa Cruz de Campezo

Primer domingo de septiembre: Nuestra Señora de Ibernaló.

Segundo domingo de noviembre: Feria de San Martín.

Alojamientos

Tramo I:

Vitoria-Gasteiz

Oficina de Turismo. Telf. 945 161 598. www.vitoriagasteiz.org/turismo.

Legutiano

Hotel Haritz Ondo*. Telf. 945 455 270; www.hotelharitzondo.com (Elosu).

Agroturismo Atxarmin. Telf. 945 455 087; www.lagonesalaves.com (Elosu).

Casa rural Bentazar. Telf. 945 455 888; www.nekatur.net (Elosu).

Casa Rural Urkiola Enea. Telf.. 945 145 336; www.nekatur.net (Legutiano)

Leintz Gatzaga

Casa rural Aterbe. Tel.: 943 715 037 aterbe@gmail.com

Bungalows de montaña Gaztainuzketa (Alto de Arlabán) Tel.: 943 715 164

Hotel Oranetxea**. Tel.: 943 715 398 info@soranetxea.com

Hostal Gure Ametsa** (Alto de Arlabán) Telf.: 943 714 952

Tramo II:

Otazu

Albergue. Telf. 945 161 687.

Estibaliz

Hospedería del Monasterio. Telf. 945 293 088.

Elburgo/Burgelu

Parador de Argomaniz****. Telf. 945 293 200; www.parador.es (Argomaniz)

Alegría/Dulantzi

Hostal Casa Antolin**. Telf. 945 420 328 (Alegría).

San Millán/Donemiliaga



Casa rural El rincón de Adana. Telf. 647 809 908.

www.elrincondeadana.com (Adana).

Casa rural Apezetxea Landatxea. Tfno. 945 312 484. www.apezetxea.com.es (Narbaiza).

Albergue de Barria (Instituto Foral de la Juventud). Telf. 945 317132 (Barria–Narbaiza).

El Ventorro. Telf. 945 304 372 (San Román).

Andamur. Telf. 945 304 044 (San Román).

Tramo III:

Arraia-Maeztu

Hotel Los Roturos**. Telf. 945 410 250. www.losroturos.com (Maeztu).

Casa rural Izki. Telf. 945 410 388; www.restauranteizki.com (Maeztu).

Casa rural Elezpara. Telf. 945 410 235 (Apellaniz).

Casa Rural El Manzanal Tefl.: 667.460.449.www.elmanzanal.com (Sabando)

Campezo/Kampezu

Casa Rural Ibernalo. Telf. 945 102 271; www.ibernalorural.com (Santa Cruz de Campezo).

Casa Rural Aldapa Xhuara. Telf. 625 690 894; www.aldapaxhuara.com (Santa Cruz de Campezo).

Agroturismo Marivi. Telf. 945 415 030; www.nekatur.net/marivi (Orbiso)

Ecoturismo

Oficina de Turismo de Vitoria/Gasteiz. Telf. 945 161 598; www.vitoria-gasteiz.org/turismo

Oficina de Agroturismo y casas rurales del País Vasco Telf. 902 13 00 31. www.nekatur.net (vitoria/Gasteiz)

Oficina de turismo comarcal de la cuadrilla de Zuia.

Telf. 945 430 440 (Murgia. Municipio de Zuia). La cuadrilla la componen, entre otros, los municipios de Arzua-Ubarrundia y Legutiano.

Oficina de Turismo de Leintz Gatzaga. Tel.: 665 739 549 labidea1@euskalerrria.org

Centro de Información e Interpretación de Debagoiena. Tel.: 943 718 911; 943 796 463 turismo@debagoiena.net

www.turismodebagoiena.com

Oficina de turismo de la Cuadrilla de Salvatierra/Agurain

Telf. 945 302 931; www.cuadrillasalvatierra.org (Salvatierra/Agurain). La cuadrilla la componen, entre otros, los municipios de Alegría/Dulantzi, Elburgo/Burgelu, Iruraiz-Gauna y San Millán/Donemiliaga

Cuadrilla de Campezo-Montaña Alavesa. Telf. 945 405 424.

www.montañaalavesa.com (Santa Cruz de Campezo). La cuadrilla la componen, entre otros, los municipios de Arraia-Maeztu y Campezo/Kampezu.

Centro BTT Izki Montaña Alavesa Telf.: 945 378 262 / 945 405 424. www.btteuskadi.net (Urturi).

Centro Interpretación La Travesía GR-38 Ruta del Vino y el Pescado. Telf 945 063 333 (Lagrán)

Club náutico Vitoria. Telf. 945 299 908 (Ullibarri-Ganboa).

Club náutico Aldaieta. Telf. 945 299 960 (Nanclares de Ganboa).



Aventura Sobrón. Telf. 945 359 016; www.aventurasobron.com (Sobrón).

Tura Kirol Abentura. Telf. 945 312 535; www.tura.org (Agurain). Visitas guiadas, rutas naturales, escalada, descenso de cañones, BTT, recorridos de educación medioambiental, espeleología, orientación, senderismo, piragüismo y parapente.

Dobra Aventura. Tel. 655 702 889; www.dobraaventura.com (Artziniega). Espeleología, escalada, puenting, barrancos, tiros con arco, BTT, rutas a caballo, senderismo y canoas.

Inguru Abentura. Telf. 945 28 81 14; www.inguruabentura.com

(Albéniz). Descenso de cañones, espeleología, escalada y rappel, puenting, senderismo, rutas BTT, etc.

Actur Actividades Turísticas. Telf. 945 367 016. E-mail: taxiaraba@euskalnet.net (Peñacerrada/Urizaharra.). Rutas y visitas guiadas, BTT y recorridos en microbús.

Vertiente Norte. Telf.: 600.51.18.21 (Lagrán) Rutas y visitas guiadas, BTT, Senderismo www.vertientenorte.com

Órgano Gestor

Departamento de Urbanismo y Medio Ambiente.

Diputación Foral de Álava.

Plaza de la Provincia, s/n.

01001 (Vitoria/Gasteiz).

Telf. 945 181 872;

www.alava.net

egomez@alava.net

Ayuntamientos

Tramo I:

Poblaciones de Gamarra Menor / Gamarra Gutxia, Erretana / Retana y Miñano Mayor / Miñano Goien. Municipio de Vitoria-Gasteiz.

Telf. 945 161 100.

www.vitoria-gasteiz.org (Vitoria/Gasteiz).

Poblaciones de Durana, Luko y Landa. Municipio de Arrozua-Ubarrundia.

Telf. 945 299 516;

www.arrozua-Ubarrundia.com (Durana).

Población de Urbina. Municipio de Legutiano.

Telf. 945 455 010.

www.legutiano.net (Legutiano)

Tramo II:

Poblaciones de Otazu, Aberásturi, Andollu, Estibaliz. Municipio de Vitoria/Gasteiz.



Telf. 945 16 11 00.

www.vitoria-gasteiz.org (Vitoria/Gasteiz).

Poblaciones de Trocóniz/Trokoniz, Erenchun/Erentxun, Gauna y Jauregi. Municipio de Iruraiz-Gauna.

Telf. 945 300 991;

www.iruraiz-gauna.com (Acilu)

Población de Leintz Gatzaga. Tel.: 943 71 47 46 www.leintzgatza.com

Población de Hijona. Municipio de Elburgo/Burgelu.

Telf. 945 420 713;

www.ayuntamiento.elburgo-burgelu.com (Elburgo/Burgelu)

Población de Igueleta/Eguileta. Municipio de Alegría/Dulantzi.

Telf. 945 420 027;

www.alegriadulantzi.com (Alegría/Dulantzi).

Poblaciones de Adana y Ullibarri. Municipio de San Millán/Donemiliaga.

Telf. 945 300 472;

www.sanmillan.org (Ordoñana).

Tramo III:

Poblaciones de Cicujano/Zikuiano, Aletxa, Leorza/Elortza, Maestu/Maeztu y Atauri. Municipio de Arraia-Maeztu.

Telf. 945 410 033.

www.arraia-maeztu.org (Antoñana)

Poblaciones de Antoñana y Santa Cruz de Campezo. Municipio de Campezo / Kanpezu.

Telf. 945 405 443.

www.campezo.org (Santa Cruz de Campezo)

Emergencias

URGENCIAS: Telf. 112

Ertzaintza (Policía Autónoma): Telf. 945 280 100

Autobuses

Estación de autobuses de Vitoria/Gasteiz. Telf. 945 258 400

Tuvisa (autobuses urbanos). Telf. 945 161 054

Pesa. Telf. 902 101 210

Continental Auto. Telf. 945 258 907



La Unión. Telf. 945 264 626
Estellesa Telf. 948 550 127
Hermanos Arriaga Telf. 945 285 000
Hnos. Alegría. Telf. 945 251 900

Ferrocarril

Renfe. Telf. 902 240 202. www.renfe.es

ENLACES

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.alavaturismo.com

Página oficial de turismo de la Diputación Foral de Álava.

www.nekatur.net

Alojamientos de turismo rural

