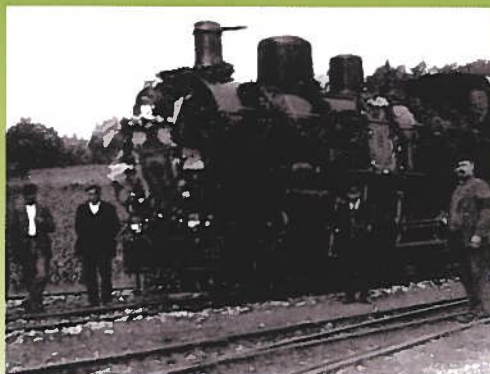




Ibilbide honek, ia bere osotasunean, antzinako Durango-Elorrio trenbidearen bide bera egiten du, Elorrio-Apatamonasterio tartean, Arrazolako Bide Berdearekin bat eginda. Durangotik Elorriorako linea 1905etik 1975era ibili zen; azkeneko urte horretan itxi eta desegin zuten. Berrogeita hiru urteren ostean, trenbide zaharraren bidea oinezkoentzako eta zikloturismoetarako ibilbide bilakatu da: egungo **“Trenbidearen Naturbidea”**.

Este recorrido discurre prácticamente en su totalidad a través del trazado de la antigua vía del ferrocarril de la línea Durango-Elorrio, en su tramo Elorrio-Apatamonasterio, y se une a la Vía Verde de Arrazola. La línea de Durango a Elorrio estuvo en funcionamiento desde 1905 hasta 1975, año este último en el que se procedió a su cierre y posterior desmantelamiento. Después de cuarenta y tres años, el trazado de la antigua vía férrea se ha aprovechado como recorrido peatonal y cicloturístico: la actual **“Trenbidearen Naturbidea”**.



TRENBIDEAREN NATURBIDEA



Elorriko udala

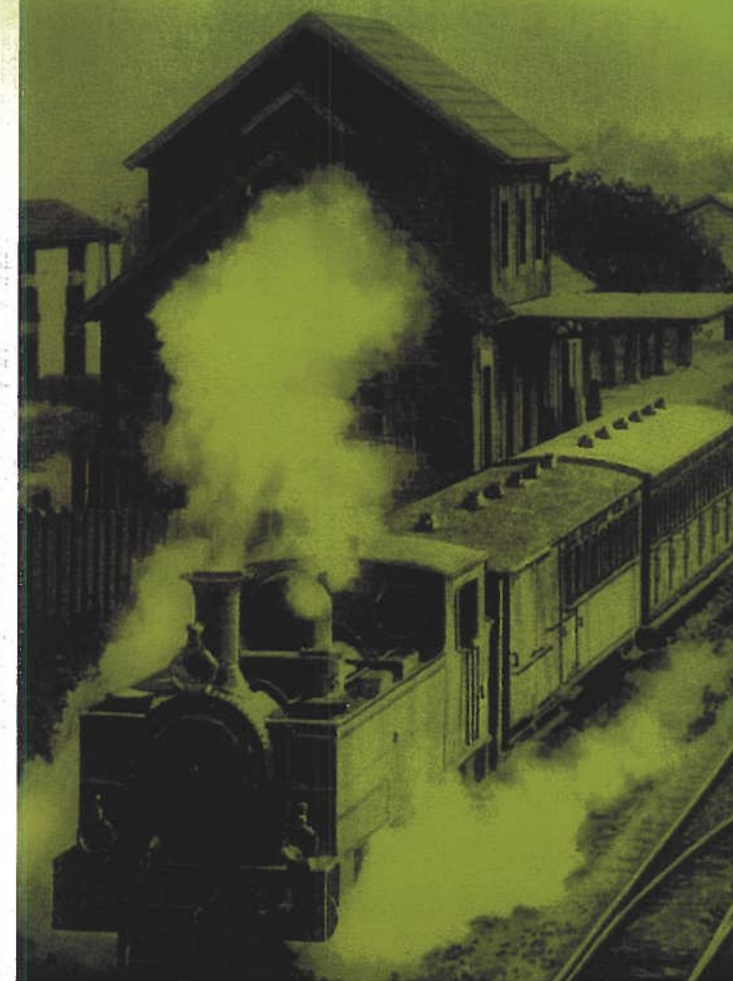


TRENBIDEAREN NATURBIDEA

Elorrio-Apatamonasterio



Elorriko
NATURBIDEAK





- Zailtasuna/
Dificultad: Erraza/Fácil
- Gehieneko altitueda/
Altitud máxima: **206 m**
- Gutxieneko altitueda/
Altitud mínima: **165 m**
- Tunela/Túnel: **120 m**



Elorrio-Apatamonasterio:
4,0 km

Arrazolako Bide Berdearen hasieraraino/Hasta el comienzo Vía Verde de Arrazola: **4,1 km**

Arrazolako Bide Berdearen bukaeraraino/Hasta el final Vía Verde de Arrazola: **9,1 km**

Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya-k, Bilbao-Durango trenbidea eraiki ondoren, zeina 1882ko ekainean inauguratu zen, linea luzatu nahi zuen, hau da, denborarekin Bizkaiko hiriburua Donostiarekin eta Frantziako mugarekin lotu nahi zuen.

Tras la construcción por parte de la Compañía del Ferrocarril-Central de Vizcaya de la vía férrea Bilbao-Durango, inaugurada en junio de 1882, los planes de dicha empresa pasaban por la prolongación de la línea. Su intención era unir con el tiempo la capital bizkaína con Donostia-San Sebastián y la frontera con Francia.



Enpresaren apustuetakoa beste bat izan zen Durango eta Arrazolako burdina-meategiak, 1857tik ustiatzen zirenak, lotuko zituen trenbidea eraikitzea. 1903an abiatu zen Durango eta Apatamonasterio bitarteko tren-zerbitzua, eta 1904an heldu zen lehenengo trena Arrazolako meatokietara. Apatamonasterio eta meatzeen arteko ibilbidea 5 km-koa zen.

Otra de sus apuestas empresariales fue la construcción de una línea férrea que uniese Durango con las minas de hierro de Arrazola, yacimiento explotado desde el año 1857. En 1903 se iniciaba el servicio ferroviario entre Durango y Apatamonasterio, y en 1904 llegaba el primer tren a las minas de Arrazola.

Urtebete geroago, 1905ean, Compañía del Ferrocarril de Vizcaya-k beste adar bat inauguratu zuen: Apatamonasteriotik Elorriora. Durangotik abiatzen zenetik, linea biak (Arrazolako eta Elorrioko) hiru geltokitan geratzen ziren: Apatamonasterion, Arrazolan eta Elorrian, eta bi geraleku zituzten: Abadiño eta San Agustín Etxebarriakoa.

Un año más tarde, en 1905, la Compañía del Ferrocarril de Vizcaya inauguraba un nuevo ramal que, desde Apatamonasterio, llegaba a Elorrio. Desde su salida de Durango, ambas líneas (la de Arrazola y la de Elorrio) contaban con tres estaciones: Apatamonasterio, Arrazola y Elorrio, así como con dos apeaderos: Abadiño y San Agustín de Etxebarria.



1946an, Durango-Elorrio tartea elektrifikatu zen, Lello Pontecorvo ingeniari italiarraren proiektuaren arabera. Hala, material mugikor guztia aldatu zen. Zerbitzuaren erabiltzaile-kopurua nabarmen hazi zen, are gehiago hirurogei eta hirurogeita hamarreko hamarkadetan, eta aldaketa handirik gabe eutsi zion berdin 1975eko martxoaren 1ean linea itxi eta desegin zuten arte.

En 1946 se produjo la electrificación del tramo Durango-Elorrio, proyecto del ingeniero italiano Lello Pontecorvo, lo que supuso el consiguiente cambio de todo el material móvil. El servicio registró un notable incremento que se hizo mayor durante los años 60 y se mantuvo sin grandes alteraciones hasta el cierre de la línea el 1 de marzo de 1975.