

EL PLAZAOLA UN SIGLO DESPUÉS

Del camino del hierro
a la Vía Verde



Don Manuel removió cuidadosamente los papeles sobre la mesa de su estudio. Entre ellos, se veían mapas, planos, topografías y un montón de borradores y apuntes de lo más diverso. Lo normal para un ingeniero de caminos. En el escritorio aparecían varios documentos de la Sociedad Minera Guipuzcoana. En la pared colgaba un calendario de 1909. Su mirada se detuvo por fin a la par que su mano, señalando un punto fijo, aparentemente perdido en un plano.

« Por Azpirotz no, por Uitzí -afirmó rotundo-, pasaremos la divisoria por Uitzí »

« Pero entonces el túnel será más largo -contestó el ingeniero militar don Antonio-. Calculo unos dos mil seiscientos metros. No se ha hecho ninguno tan largo en vía métrica »

« Pues seremos los primeros -sentenció don Manuel-, en Somport llevan ya un año perforando hacia Francia, más de siete kilómetros para vía ancha. Si hacemos el nuestro por Uitzí, bajaremos luego por Leitzarán, por ahí será más fácil. Pamplona y San Sebastián quedarán por fin unidos por ferrocarril »

"Ficción de conversación basada en una entrevista publicada en El Eco de Navarra del 26 de enero de 1911."



José Manuel Alonso Zabala 1914. REVISTA NOVEDADES. HEMEROTECA MUNICIPAL DONOSTIA

EL INGENIERO DE CAMINOS... DE HIERRO

Don José Manuel Alonso Zabala fue un prestigioso ingeniero de caminos donostiarra especializado en trazados ferroviarios. A él se deben, además del Plazaola, el Topo, el ferrocarril del Urola y otros de aquella Gipuzkoa de principios del siglo XX que vivía una Edad de Oro en la construcción de caminos de hierro. Además de artífice de aquellos proyectos, formó parte de los Consejos de Administración de diversas compañías ferroviarias guipuzcoanas. Ejerció la Jefatura de Obras Públicas en Lugo, Logroño, Segovia, Almería y Zamora. En 1922 fue nombrado inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y en 1929 vocal del Consejo Superior de Ferrocarriles. Digno representante de la Belle Époque donostiarra, don Manuel estaba muy relacionado con la casa real y ejerció varios años como jurado del concurso hípico, del cual acabó siendo presidente de honor. Fue también presidente del Club Cantábrico y del Fomento de San Sebastián. Falleció en 1937. Su hijo Manuel Alonso Areyza llegó a ser un famoso tenista que incluso jugó una final de Wimbledon y ocupó los primeros puestos en el ranking mundial de los años 20.

Sombria y silenciosa, perdida entre los bosques de una de las cabeceras de Leitzarán, aparece hoy la boca norte del túnel de Uitzí. Conserva todavía cierto aire de solemnidad. Por ella se abrió paso El Plazaola. Ha pasado un siglo desde que se construyó, y más de 60 años desde que los trenes no atraviesan la enorme galería. Poco se imaginaba el ilustre ingeniero de caminos Manuel Alonso Zabala, cuando lo proyectaba junto con el ingeniero militar Antonio Liaño –conversación que hemos reflejado con nuestra particular máquina del tiempo–, que muchos años después ese túnel sería el punto culminante de la extraordinaria Vía Verde del Plazaola. Tanto por la riqueza del paisaje que atraviesa como por la infraestructura que nos ha legado, se puede calificar sin exageración de excepcional. La recuperación como Vía Verde se ha debido a la Diputación Foral de Gipuzkoa y al Consorcio Turístico Plazaola en sus respectivos tramos.

Hoy tenemos el privilegio de pedalear a todo lo largo de Leitzarán, pasar la divisoria por el túnel de Uitzí y seguir por el valle de Larraun sin abandonar la traza del antiguo ferrocarril que unía Pamplona con Andoain, y por extensión con Donostia. Túneles y más túneles, puentes y viaductos, trincheras y terraplenes, todo fue necesario para abrir un paso que parecía imposible.

Vamos a describir este recorrido para BTT con el detalle que se merece, desde Otita (Andoain) hasta Lekunberri. Es el sentido más lógico porque se hace el ascenso a la ida, dejándose llevar a la vuelta por un prolongado descenso. Las referencias a izquierda o derecha que iremos haciendo se entienden en este sentido de la marcha. El tiempo calculado es meramente orientativo y no tiene en cuenta las paradas.



Josu Granja
(Bilbao, 1965).

Lleva 25 años publicando artículos en Pyrenaica sobre montaña vasca y cantábrica, Pirineos y espeleología. Es miembro de la redacción desde 2003. Espeleólogo del grupo ADES Elkartea (Gernika) especializado en fotografía subterránea.



Impresiona la recta subterránea del túnel de Uitzu

PRIMERA PARTE • LEITZARAN GUIPUZCOANO OTITA

Hemos elegido como punto de partida el área recreativa o parque de Otita u Otieta (Otegieta), a poco más de 2 km de Andoain por la carretera GI-3091. En el límite del mismo aparcamiento, justo saliendo de un túnel, encontramos la traza del Plazaola procedente de Andoain. Es a partir de aquí cuando el recorrido busca el valle de Leitzaran y, siempre ascendiendo, no lo abandonará hasta el paso de la divisoria. En Otita, unos metros más abajo del antiguo paso del tren, se encuentra el Centro de Visitantes e Interpretación Leitzaran y al lado el viejo puente de piedra de Unanibia o Sorgin Zubi, sobre las aguas del río. El rumor del agua bañando los pilares y los aires sombríos de la piedra anticipan ese ambiente genuino de Leitzaran.

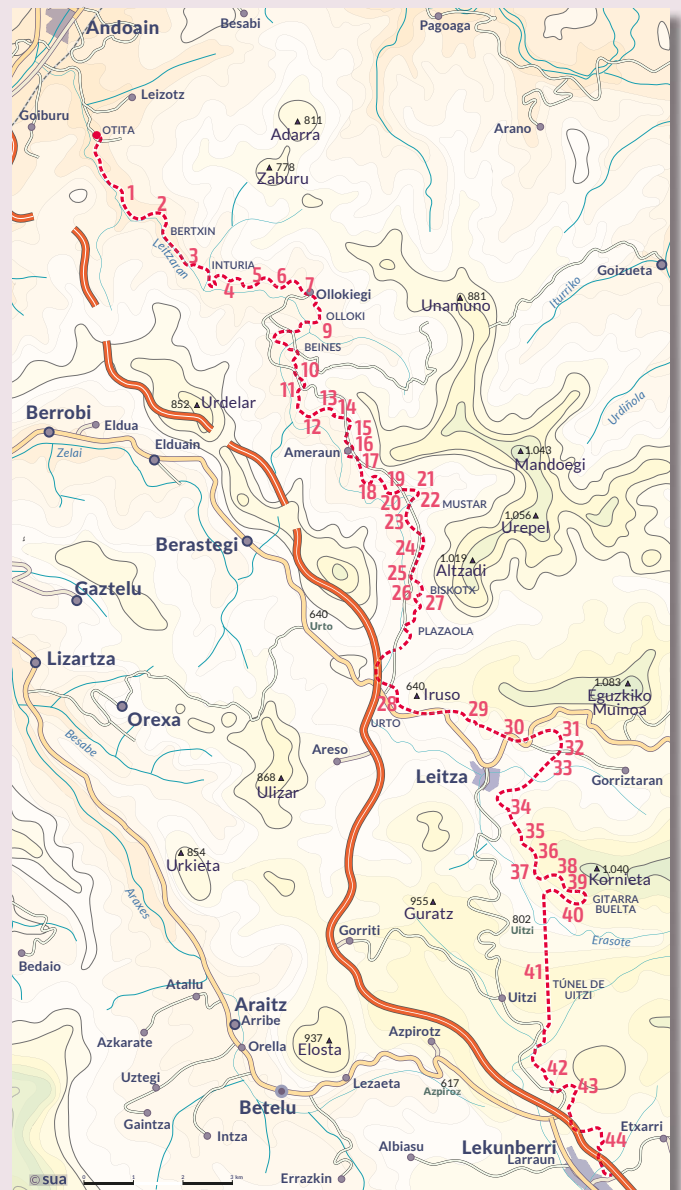
Los primeros metros son de firme asfaltado y alineaciones bastante rectas comparando con lo que vendrá después. A nuestra derecha pronto vemos el paraje de Olaberri, con la piscifactoría que ocupa la base del valle. El rumbo SW que seguimos inicialmente nos presenta al frente un barranco cerrado (al norte del

monte Onddolar) que no es por el que seguiremos. ¿Dónde está el valle de Leitzaran? Pronto se resuelve la cuestión girando a la izquierda y encontrando la auténtica *atea* de Leitzaran.

Llevamos 500 m recorridos y ya nos internamos en el valle más largo y salvaje de Gipuzkoa, un sorprendente caso que no se repite en muchos kilómetros de Cornisa Cantábrica, porque no encontramos un solo valle cantábrico tan cerca del mar que se haya conservado hasta ahora como este, sin núcleos de población y sin vías de comunicación –a excepción de nuestro viejo ferrocarril y antiguos caminos de ferrerías– durante más de 20 km.

Se acaba el asfalto y proseguimos por la margen derecha del río. A nuestra izquierda, las trincheras que se tuvieron que excavar para el paso de la línea han dejado al descubierto cortes en la viva roca del Paleozoico, perteneciente al dominio geológico del macizo de Cinco Villas. Es otro valor añadido que posee esta parte de nuestra ruta, pues se trata de materiales gestados en la era primaria, varios cientos de millones de años más antiguos que los cretácicos, que por otra parte son los más habituales en la montaña vasca.

	TÚNEL	metros
1	Zintzurraitz	47,00
2	Matxinbarrena	32,00
3	Ormaki	33,60
4	Ereinabe	82,80
5	Argateospiel	145,50
6	Osinegi	102,00
7	Orenzun	59,10
8	Ollokiegiko Biskai	59,50
9	Olloki	140,00
10	Beriñas	71,20
11	Oitzin	67,20
12	Gorrotola	67,50
13	Makoluze	59,50
14	Meatzaberrita	123,00
15	Antzagai	21,00
16	Presameraun	196,50
17	Ameraun	96,50
18	Tsuitsin	91,00
19	Orin	29,00
20	Egileor	65,70
21	Lorditz	164,20
22	Mustar	93,30
23	Mustarberri	48,00
24	Barrenola	156,40
25	Zulozarreta	39,70
26	Basoberrita	23,00
27	Arrain	41,50
28	Gazpillotxiki	85,60
29	Martikone	134,55
30	Iruñaga	116,10
31	Kantina	168,55
32	Urbietza	152,00
33	Leitza	646,40
34	Malkorra	99,10
35	Katillutxo	31,55
36	Aurtxikiene	71,60
37	Erasote	92,40
38	Tutenea	70,40
39	Balantan	32,60
40	Gitarra Buelta	127,35
41	Uitzi	2630
42	Aizurieta	95,50
43	Bartolo	234,80
44	Lekunberri	110,00



ELECTRAS Y FERRERÍAS EN LEITZARAN

Es sin duda alguna un verdadero venero de riqueza, si se tiene en consideración la importancia que hoy día representan los saltos de agua, cuyo valor se halla virgen e infecundo por falta de medios de comunicación

Revista Euskal Erria nº 7. El río Leizarau. 1898

Circulamos a unos 40 m sobre el río. La pendiente que baja hasta el cauce es muy abrupta, totalmente conquistada por la vegetación y el arbolado, por eso no lo vemos directamente. Superamos la posición de las centrales de Bertxin y de Leizaran, dejando a la derecha el camino que conduce a ellas. Las presas de derivación y regulación que alimentan la central de Bertxin se encuentran aguas arriba y las veremos más adelante.

Varias mini-centrales hidroeléctricas, las populares *electras*, se instalaron desde fines del XIX en el tramo inferior del Leizaran. En cierto modo, fueron los ingenios industriales que sucedieron a las ferrerías, establecidas siglos antes, aunque aplicando el aprovechamiento hi-

dráulico a fines diferentes. En especial, es destacable el patrimonio cultural legado por la industria ferrona, que hace de Leizaran un auténtico museo de arqueología industrial al aire libre.

Vamos ganando altura por alineaciones bastante rectas, que no tienen nada que ver con los trazados más sinuosos que vendrán luego. En estos primeros kilómetros es habitual tropezarse con gente paseando a pie, ya que todavía estamos en el área de influencia de Andoain. Hay que estar atento también al paso de vehículos autorizados. Apenas hemos pedaleado 6 minutos y ya nos encontramos con el primer túnel, bastante corto (Zintzurraitz, 47 m), que describe una curva a la derecha pero no impide la visibilidad. Tras cruzarlo aparece otra recta bastante larga, con la misma tónica de roca viva a la izquierda y talud sobre el río a la derecha. Robles, acacias, castaños... la variedad forestal es evidente.

A los 2,5 km aparece un falso túnel asfaltado (Matxinbarrena, 32 m). Después pasamos junto a una fuente y poco más adelante bajo una tubería. En este tramo la explanación está cada vez más excavada en la roca, y enseguida llegaremos al más claro ejemplo de esto, en el pasaje bajo la *Bixera* o *Txapela* de Bertxin.

EL PLAZAOLA, UNA HISTORIA EN VARIOS ACTOS



El Plazaola por el trazado recién construido. ARCHIVO MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL

La historia de la unión ferroviaria entre Pamplona y Donostia ha pasado por varias etapas. Arranca el 30 de junio de 1893 en el Senado, con las tribunas casi desiertas (solo 14 senadores) una calurosa tarde de viernes. Tomó la palabra el senador por Burgos José Martínez Escolar, del partido Liberal, para defender la concesión de un ferrocarril "desde Pamplona a la Concha de San Sebastián". Aquel proyecto inicial iba por Lekunberri, Betelu y el valle del Oria, pasando por Tolosa, pero no llegó a realizarse. Buscaba convertir Pasaia en el puerto de Pamplona, por así decirlo, y por extensión, de Aragón y La Rioja y Burgos. En 1902 es la Sociedad Anónima Leizarán la que obtiene la concesión para sacar por ferrocarril los minerales del entorno de Biskotx y Plazaola hacia Andoain y construye la línea minera entre estos términos. Esta sociedad quebró y tras subastarse sus bienes la concesión pasó a la Sociedad Minera Guipuzcoana en 1906. La adjudicataria estaba en el lugar y tiempo adecuado, pues en 1908 la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos contempló la unión ferroviaria Pamplona – Lasarte. Así es como se aprovechó el trazado minero existente, mejorándolo con las rectificaciones necesarias que exigía la estrategia militar (de ahí los dobles túneles y ensanchamientos) para prolongarlo hasta Pamplona gracias al proyecto de Alonso Zabala. Se inauguró en enero de 1914 y funcionó 40 años, hasta que las inundaciones de 1953 le dieron la puntilla a una explotación que ya de por sí se había vuelto muy deficitaria.

LA BIXERA DE BERTXIN

Ahora se llega a una foz, paraje conocido con el nombre de Borchi. Esto es como un resumen del barranco, y también la emoción del momento de pasar bajo una enorme trompa de peña que es una carota que asusta; viendo allá abajo cómo se afila el río entre los dos bordes de la foz, es una emoción que puede pasar por resumen de todas. ¡Realmente es un paisaje maravilloso!

La Avalancha. El ferrocarril de Pamplona a San Sebastián. 8-2-1923

Estamos pasando un estrechamiento del valle. Sobre nuestras cabezas vuela la roca, reflejando el rumor del río. Un curioso fenómeno acústico que nos hace percibir la sonoridad del río como procedente de lo alto, cuando la realidad es que discurre encajado varias decenas de metros bajo nuestra ruta. Se trata de la llamada *Bixera* de Bertxin, un pasaje en el que fue necesario dinamitar la roca para el paso del tren, quedando un semitúnel con la ingente masa rocosa en voladizo (3,2 km / 0 h 14 min). También se conoce como *Sorgin Bide*, quizás sea este nombre el testigo que ha quedado de una antigua senda anterior al paso

del ferrocarril. En realidad, las peñas de Bertxin se deben a un contrafuerte que se desprende del macizo de Adarra hacia el SW, provocando un encajamiento del Leitzarán.

INTURIA

A continuación, una larga recta de 1 km, que es la más larga del trazado en todo el valle de Leitzarán, nos lleva al encuentro del túnel de Ormaki, en curva a la izquierda y corto (33,6 m). Luego pasamos sobre el arroyo Ormaki por un pequeño puente y vemos a la derecha la presa de derivación de aguas para servir a la central de Bertxin, tras la cual se forma un bonito remanso a modo de lago entre montañas. Abandonamos momentáneamente la traza original debido a que el siguiente túnel, de Inturia, se encuentra derrumbado. Esto nos obliga a dar un pequeño rodeo siguiendo un meandro del río, con descenso primero y ascenso después, para recuperar inmediatamente la explanación. Entonces llegamos a la altura de la presa de Inturia, que servía de regulación para la central de Bertxin y ha

sido recientemente demolida. Casi seguido nos internamos en el túnel de Ereinabe (82,20 m), revestido con proyección de hormigón. A la salida se ve a la derecha la boca del antiguo túnel por el que pasaba el ferrocarril en su primera época, cuando era exclusivamente minero.

Llevamos 5 km recorridos. Bordeamos un tramo de río que cuando existía la presa era embalsado y daba lugar a un paisaje de gran belleza; ahora sin embargo predomina la acumulación de lodo y ramas secas en las orillas. Unos metros más adelante tenemos una fuente y a continuación pasamos por varias trincheras. Seguimos por la margen derecha del río, unos 20 m sobre el cauce. El ascenso es continuo y suave, pero alcanza máximos porcentajes para tratarse de un trazado ferroviario.

Entramos en el túnel de Argateospiel, el más largo de los que llevamos atravesados hasta ahora (145,50 m). Está bien iluminado y con la base asfaltada, aunque acumula bastante agua cerca de la boca del lado Plazaola. A la salida (5,64 km / 0 h 30 min), una curva a la derecha nos deja ver un paisaje un poco más abierto. La pendiente se suaviza un poco en este tramo. Nos recibe el túnel de Osinegi, igualmente asfaltado pero no tan largo como el anterior (102 m), y con algunos charcos. Se pasa bien con la ayuda de los reflectantes instalados en las paredes. A continuación atravesamos un ensanchamiento de la base del valle, con un fondo relativamente llano debido a la plataforma de sedimentación situada bajo las fuertes caídas de Zaburu-Argarate, al N. Una potente trinchera en roca viva nos lleva al túnel de Orenzun, no muy largo (59,10 m) y en curva a la izquierda. Mientras tanto, el cauce se ha ido acercando al trazado, y ahora avanzamos solo 10 m por encima de él.

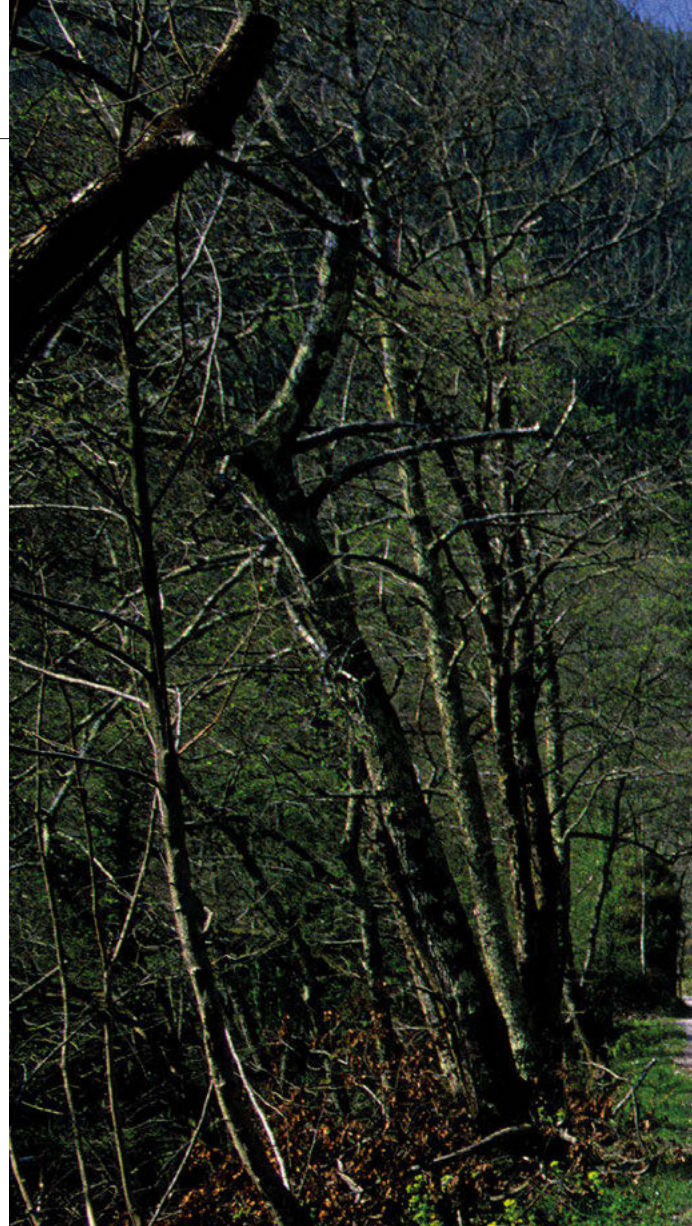
OLLOKI

Rotundamente salvaje en sus constantes meandros y en su cerrarse entre rojizos muros de roca casi vertical para correr luego en busca de las redondeadas colinas de Olloki

Peña Santiago, L.P. Rincones de Guipuzcoa. 1977

Otro túnel corto (Ollokiegiko Biskai, 59,50 m) y justo a su salida un puente nos llevan por primera vez a la otra margen del río (izquierda). Desde aquí ya estamos viendo el abierto paraje de Olloki (Ollokiegi), con el lecho del Leitzarán lleno de cantos rodados y el viejo puente Zubi Zar, testigo de la encrucijada de caminos que fue en sus tiempos este lugar, porque en Ollokiegi confluían carboneros, pastores y hasta contrabandistas. Caminos de Goizueta, de Arano, de Berastegi o de Andoain se cruzaban aquí.

Hoy apenas quedan los restos de la antigua ferrería de Ollokiegi, y la otrora estación del ferrocarril muestra sus ruinas conquistadas por la vegetación (7,3 km / 0 h 37 min). Era una curiosa construcción, extraña para ser ferroviaria, pues tenía forma de caserío vasco con tejado a dos aguas y puerta principal rematada en arco de medio punto rebajado. Los mampuestos del arco recordaban los cantos rodados del río, y apenas son distinguibles ya. Después de tanto tiempo abandonada a su suerte, resulta lamentable que se haya ido perdiendo esta huella de nuestro pasado. La estación y el trazado discurren en un plano ligeramente superior por el extremo W del valle. Abajo se encuentra la presa de una sorprendente central hidroeléctrica subterránea, pues la sala de máquinas está a 45 m de profundidad, excavada en la roca.



Si llegamos a Olloki saliendo de un túnel, entrando en otro lo abandonamos. Es una galería (140 m) que se abre a pocos metros de las ruinas de la estación. Asfaltado y en curva a la derecha, tiene bastante agua embalsada y precisa del uso de iluminación, pues la parte central no tiene visibilidad a pesar de los reflectantes instalados.

BERIÑAS

A la salida del túnel de Olloki el paisaje ha cambiado completamente. Pedaleamos por la margen izquierda del río, junto a bonitas alisedas. Dejamos a la derecha el túnel abandonado de Belazarreta, que bordeamos a todo lo largo por una trinchera. Todo este tramo es bastante sombrío y llano. Avanzamos casi al nivel del río y de nuevo, como en otras zonas de Leitzarán, parece que no hay salida, que el valle se cierra al frente. Además, se va estrechando hasta dejar sitio justo para el río y el antiguo paso del tren, hasta que repentinamente giramos a la izquierda y cruzamos a la otra margen por el puente de Beriñas.

En el paraje de Beines o Beriñas, algo más soleado que el anterior, hubo ferrería y también explotación minera. Se ubicaron en la margen izquierda. El Plazaola iba por la otra orilla del río, como nosotros ahora siguiendo su huella de piedra compactada. Poco a poco vamos girando a la derecha, hasta que vemos al frente la oscura boca del túnel



Explicación del trazado cortando materiales del Paleozoico

de Beriñas (71,20 m). Salimos y otra vez vemos las montañas frente a nosotros cerrando el paisaje, pero el treceñillo se colaba por el túnel de Oitzin (67,20 m), que describe una curva a la izquierda. Seguimos sin apenas desnivel entre robles que bajan por la ladera y alisos flanqueando las aguas. Pasamos el túnel de Gorrotola (67,50 m), en curva a la izquierda y revestido. Tiene cierto ritmo la sucesión de subterráneos, pues la secuencia entre uno y otro es de unos 300 - 400 m.

UN TRAMO ESPECTACULAR

Salimos a la luz y se amplía el paisaje (10,6 km / 0 h 53 min). Nuestro rumbo es ahora E-NE y avistamos, en lo alto, el cordal despejado Abadekurutz-Mandoegi. Aumenta el porcentaje de subida. Vamos a atravesar un tramo espectacular, con una serie de puentes y túneles como no la hay en todo el recorrido por Leitzaran.

El río vuelve a describir un meandro bastante ancho y pasamos sobre él por el viaducto de Aparrain, curioso puente que describe una curva a la derecha y acaba contra un túnel en roca viva (Makoluze, 59,50 m). Sin solución de continuidad, salimos de la oscuridad, cruzamos de nuevo el cauce por el puente de Biurregi, y otra vez nos metemos bajo tierra en el túnel de Meatzaberrita. Es un poco más largo que los anteriores (123 m) y bien diferente. Nos sorprende la sección, muy alargada en altura con unas considerables dimensiones en los

primeros metros, dando la impresión de que atravesamos una cámara minera. Es debido a que la salida del lado de Andoain se bifurca en dos bocas a diferentes cotas, una la del primitivo trazado del Plazaola minero, que seguía todo el meandro, y otra la del trazado definitivo cuando el ferrocarril se amplió hasta Pamplona, que lo evitaba por el anteúltimo túnel que hemos atravesado antes (Makoluze). Existe un curioso testimonio de la época que nos habla de ello.

Un túnel que tiene la particularidad de que desde el centro de él se ven, al fondo, dos ojos como dos antiparras. Uno de ellos es la primitiva salida del túnel, que al ser corregido ha quedado así, con dos ojos

La Avalancha. 8-2-1923

De nuevo estamos en el exterior por la margen derecha, con las caídas de Abadekurutz cerrando totalmente el paisaje. No hubo respiro para los ingenieros, porque pasamos sobre el río en pleno meandro, por un viaducto que lo salva dos veces consecutivas (Eskilla-Beatarri). A continuación pasamos el corto túnel de Antzagai casi sin darnos cuenta, pues tiene tan solo 21 m. A la salida del mismo vemos otra boca paralela, correspondiente al trazado antiguo que se corrigió. Se ha suavizado algo la pendiente y después de un trecho sin novedad nos espera otra boca oscura.

AMERAUN

Los únicos poblados cercanos á la vía en este trozo son Muster, Ameron, Beriñas y Olloqui, éste con estación, la línea continúa su marcha por sitios fragosos y despoblados; de trecho en trecho aparecen las ruinas de antiguas ferrerías, sobre las que asienta algún caserío olvidado ó pequeñas casas de transmisiones eléctricas

La Construcción Moderna nº 16. 30 agosto 1914.

Es el túnel en roca viva de Presameraun, bastante largo (196,50 m), que es como la puerta de entrada del entorno de Ameraun. Llama la atención la sección de la galería, excesivamente alta y casi rectangular. Antes de llegar a la salida ya vemos la boca del siguiente túnel después de una pequeña recta, y como aprisionados entre estas dos galerías aparecen los andenes de lo que fue apeadero de Ameraun (12,4 km / 1 h). A la derecha, la central eléctrica, hacia la cual baja la tubería que cruza sobre la vía, y cercanos a ella, los restos de la antigua ferrería y el puente viejo. En un plano más lejano se divisa el caserío Ameraun, con Ipuliño como telón de fondo. Otro entorno de gran interés arqueológico industrial y también paisajístico, entre los muchos que nos va deparando la ruta.

Despedimos este capítulo por el túnel, bastante "regado", de Ameraun (96,50 m). Salimos y cambia el paisaje. Por la izquierda cae un arroyo y llega una pista que enlaza con el entorno de las que fueron minas de Orin. Un giro nos acerca al túnel de Tsuitsin (91 m), que sigue la curva a la izquierda. Luego avanzamos junto al río por su margen derecha, poblada de alisos. El firme se vuelve más desigual y de nuevo sentimos que se incrementa la pendiente.

EL ACUEDUCTO DE MUSTAR

Unos metros después del corto subterráneo de Orin vamos a salvar otro meandro por el puente en curva de Eltzoi y el túnel de Egileor (65,70 m). Continuamos por la margen izquierda y un poco más adelante comenzamos a ver una de las obras más llamativas de todo el recorrido. Sobre nuestras cabezas, el acueducto Mustar-Ameraun, de 8 ojos y más de 20 m de altura, cruza el valle. Sirve al canal que conduce las aguas desde la presa de Mustar a la central de Ameraun. Se trata de una potente construcción, magníficamente fusionada en el paisaje con ese aire rústico que le confiere la mampostería.

MUSTAR ZAR

No acabamos de pasar bajo el acueducto cuando vemos nuestro próximo túnel excavado en roca (Lorditz, de 164,20 m). A su derecha aparece otra boca, sombría e invadida por la vegetación y el barro, creando en torno a ella un ambiente un tanto siniestro. Una vez más, es el rastro del primer ferrocarril minero. Atravesada la galería principal, la de la izquierda, nos recibe un puente en curva, el viaducto de Mustar. Antes de cruzarlo merece la pena bajarse de la bici y caminar unos minutos a la derecha, por la huella del tren minero, para visitar una de las joyas del valle.

Ante nosotros, el viejo puente de la ferrería de Mustar, de airosa factura, mostrando su arco medieval sobre el Leitzarar. A unos metros se encuentran las ruinas de la antigua ferrería. Un paraje atrapado en el tiempo, como escondido del mundo, en el que solo se oye el rumor de unas aguas poco profundas. Sol y sombra bajo el claroscuro

de los alisos, que de puro viejos se inclinan sobre el río. Y cerca, en la umbría, se abre en roca viva el túnel del trazado primitivo, la otra entrada que se corresponde con la que habíamos visto antes.

Volviendo al trazado principal, pasamos el viaducto seguido del rocoso túnel de Mustar (93,30 m), muy ancho al principio por estar rectificadísimo también. El firme que sigue, ahora por la margen derecha, es algo desigual. Estamos apenas a 2 m sobre el río y notamos de nuevo que sube bastante. Una recta y llegamos al túnel de Mustarberri (48 m), que forma una auténtica caverna al principio, pues quedó así de amplio al rectificarse, y luego describe una curva a la izquierda. Otra recta bastante larga acaba, después de una trinchera hacia la izquierda, en dos puentes casi encadenados, Arpeluz y Bustinen Erleta, que saltan otro meandro.

Seguimos por la margen derecha. En la otra se ubica la central Plazaola-1. Pasamos junto a una fuente y entramos en el túnel recto de Barrenola (156,40 m). Por los nombres vemos que esta fue también una antigua zona de ferrerías. Atravesamos algunas trincheras y decrece la cuesta cuando después de una curva a la izquierda viene otra serie interesante, pues nos metemos en el túnel de Zulozarreta (39,70 m) para salir al viaducto de Biskotx y poco después atravesar el corto túnel de Basoberrita (23 m), un pasadizo en roca viva. Salimos en curva a la derecha para atravesar el puente de Elurtsaundi, que nos deja definitivamente en la margen derecha, pues ya no cruzaremos de nuevo el Leitzarar. Inmediatamente viene el túnel de Arrain, en roca (41,50 m), que es el último antes de pasar a Navarra.

Desde que comenzamos en Otita hemos tenido que atravesar nada menos que 27 túneles. Un kilómetro más y después de pasar junto a la central Plazaola-2 llegamos a los andenes de la estación de Plazaola (17,3 km / 1 h 25 min). Altitud: 412 m.

SEGUNDA PARTE • LEITZARAN NAVARRO DE PLAZAOLA A LEITZA

Ya hemos pasado la muga y estamos en Navarra. Desde la estación de Plazaola vemos que la huella continúa hacia el sur invadida por la maleza. La razón es que unos metros más allá se interna en el túnel de Olaso, que hoy está derruido. Lo evitamos por la derecha, tomando un camino asfaltado junto a las ruinas de la estación. En 150 m retoma la explanación después de sobrepasar la otra boca. Seguimos rodando por asfalto con atención, ya que compartimos la pequeña carretera con los vehículos de los caseríos inmediatos.

Definitivamente hemos dejado atrás las profundidades y barrancos del Leitzarar guipuzcoano. Avanzamos rápido y casi en llano llegando al paraje del caserío Urto, punto de enlace con la carretera de Berastegi. Entramos en las zonas más humanizadas de todo el recorrido y pasamos por dos veces bajo los enormes viaductos de la A-15, la autovía de Leitzarar. Un poco antes de la segunda pasada se acaba el asfalto y la vía comienza a recobrar un aspecto más auténtico entre robles y alisos, con prados para el ganado y algunos pinos.

Atravesamos una larga trinchera en curva a la derecha, que acaba en el túnel de Gazpillotxiki (85,60 m), prácticamente recto y con visibilidad. Llevamos 2 km desde la estación de Plazaola. Ahora comenzamos a ganar más altura por una ladera donde se han producido recientemente algunos corrimientos de tierra. Vamos pasando por varias trincheras cubiertas de arbolado abundante, por lo que la visibilidad hacia valle es reducida. Dejamos atrás algún pabellón agrícola y llegamos al túnel de Martikone (134,55 m), recto y con iluminación.



Buscando divisoria, el trazado gana metros por la vertiente de Erasote, sostenido por un muro de contención.

A poco de la salida pasamos por el viaducto de Leitza, uno de los puentes de piedra más largos de la línea (66,80 m), y llegamos a la estación homónima (21,8 km / 1:45 h), recientemente restaurada con acierto. Era una de las más importantes de la línea y punto importante de carga y transporte de ganado hacia las ferias de Irurtzun, por eso tenía además edificios de almacenes y cocheras.

Sobrepasamos la estación y seguimos por alineaciones bastante rectas, predominantes desde Plazaola hasta aquí. Después de una curva a la izquierda aparece el túnel de Iruñaga (116,10 m), también recto. Al salir veremos magníficos ejemplares de roble y algunos prados. En menos de 300 m nos encontramos con un túnel abandonado por encontrarse hundido (Tellería) y lo esquivamos fácilmente por la derecha gracias a una pista que se hizo para mantener la continuidad de la Vía Verde.

EL RODEO SOBRE LEITZA

Comienza ahora una serie de alcances interesantes, porque había que afrontar el fuerte ascenso al paso de la divisoria y para ello fue necesario plegarse a las laderas para ganar metros y metros. Primero el trazado describe un bucle remontando el barranco de Gorritzaran por las dos márgenes, alejándose y acercándose a Leitza.

Pasamos sobre un puente y poco después llega otro subterráneo (Iratexitxabal o Kantina, 168,55 m), en curva y sin visibilidad pero con posibilidad de accionar la iluminación. El interior es de roca viva y solo está revestido en las bocas. A continuación salvamos el Gorritzaran y la carretera, pasando a la otra margen por un viaducto muy alto que además era uno de los más largos de la línea (75,80 m), sobre pilastras y bóvedas magníficamente conservadas, igual que el de Leitza que hemos pasado antes. Acto seguido, acaba el puente

y empieza el túnel de Urbietta o Urdanzaran (152 m), en curva a la derecha. Salimos y vemos una recta en parte sostenida por un alto terraplén y luego envuelta por robles, castaños, alisos y avellanos, al final de la cual aparece la boca del túnel de Leitza

EL TÚNEL DE LEITZA

Creemos será algo difícil pase el ferrocarril detrás de la iglesia de Leiza, toda vez que la línea divisoria entre el camino que va a Santa Cruz de Leiza, la huertita del señor Párroco de aquella villa y el Campo Santo de la misma, están casi en conjunto y sería algo difícil vencer las dificultades para bajar

El Eco de Navarra. 26 enero 1910.

La entrada del túnel, rodeada por árboles, compone una bella imagen que muestra una vez más la extraordinaria integración que tenía El Plazaola en el paisaje. Se trata de una galería completamente recta y muy húmeda, con iluminación instalada. Es la segunda más larga de todo el trazado del ferrocarril, y también de nuestro recorrido (646,40 m). Salva de una tirada la colina de la ermita de Santa Cruz, al este de Leitza. Se recuperó al acondicionar el trazado de la Vía Verde, ya que presentaba un importante derrumbe cerca de la boca sur.

A la salida se nota la altura que hemos ido ganando sobre el valle, lo que nos permite disfrutar, a la derecha, de una preciosa panorámica sobre Leitza. El Plazaola no tuvo más remedio que dejar el pueblo muy abajo, a unos 50 m de desnivel. Es el precio que tuvo que pagar el largo ascenso necesario para superar la divisoria, y por eso la estación se ubicó en el lugar que hemos visitado antes, relativamente lejos del núcleo central de la población.

CABECERAS DE ERASOTE

De Huici á Leiza se desarrolla la línea por un terreno quebrado, abrupto y sorprendente. Se repliega por laderas rugosas, se precipita por hondos barrancos, salva obstáculos de grandeza singular

La Construcción Moderna. 30 agosto 1914

Continuamos siguiendo la huella del tren, que en continuo ascenso va cortando la montaña a media ladera. Tras un tramo bastante recto, una pronunciada curva a la izquierda nos permite ver al fondo, por primera vez, las altas montañas de la divisoria presididas por Guratz y los densos hayedos que caen por la vertiente norte. Hacia ellas nos dirigimos por una de las cabeceras del Leitzarán, la excavada por la regata Erasote. Fue la opción elegida por el ferrocarril para ganar la altitud necesaria, remontando poco a poco por la margen derecha con una componente sur-sureste.

Después del sinuoso y encerrado valle que habíamos seguido hasta Plazaola, después de los bosques en el entorno de Leiza, disfrutamos ahora de un paisaje de montaña más abierto. Aparecen las rocas calizas a nuestra izquierda y pasamos sobre un terraplén antes de llegar al túnel de Malkorra (99,10 m). Hay alguna mancha de pino a continuación y más terraplenes hasta otro túnel muy corto (Katillutxo, 31,55 m). Dejamos a nuestra derecha un área de descanso con unas mesas; enfrente hay unas placas calizas casi verticales con alguna vía de escalada. Estamos en terrenos del Cretácico inferior (era Secundaria) por contraste con los materiales del Paleozoico (era primaria) que hemos atravesado en el Leitzarán más profundo.

Dominamos bastante paisaje sobre el valle, por el que va la carretera hacia el alto de Uitz, pero la vista desaparece al atravesar una trinchera. Un poco más abajo queda la borda Aurtxiki Enea, junto a un barranco que salvamos por un puente bastante largo (62,15 m). Acaba el puente y entramos en el túnel de Aurtxikiene (71,60 m), en curva a la derecha y con bastante agua al final. Luego viene una recta muy panorámica, pues frente a nosotros se muestra en todo su esplendor un paisaje de pura Navarra húmeda, siempre verde, de esa Navarra atlántica no tan conocida como la de secano. Prados salpicados de bordas en las caídas al valle y bosques de frondosas hacia las alturas, todo en perfecta armonía. Y por allí pasó el tren, un elemento tan extraño como integrado en este cuadro.

GITARRA BUELTA

Entre Leiza y Huici, punto donde se practican los deportes de invierno, admiramos la guitarra, curioso trazado de la línea que semeja el perfil de este instrumento

Gran Vida. 1 agosto 1917

Dejamos la borda Juantxerri unos metros por encima de nuestro paso -la veníamos viendo desde lejos- y giramos a la izquierda, al este. Estamos remontando fuertemente la última cabecera de Erasote; primero lo haremos por una margen y luego, tras una curva de 180°, por la otra. Esta gran revuelta parecía dibujar en los planos las curvas de una guitarra y por su semejanza con el instrumento así fue llamada (Guitarra Buelta). Se cruzan 4 túneles en 2 km.

Se inicia esta particular *guitarra* metiéndonos bajo tierra (Erasote, 92,40 m); la galería va en curva a la izquierda y tiene poca visibilidad. Hay que destacar que casi todas las bocas de túnel a partir de Plazaola se hicieron con revestimiento perfec-



Humo del ferrocarril en el Túnel de Barrenola ARCHIVO MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL

tamente conservado hoy, a diferencia del primer tramo hasta allí, donde encontramos bastantes en roca viva. En los inviernos crudos, el tren irrumpía en las galerías rompiendo los carámbanos que colgaban en las entradas. Por pleno monte y con vistas de gran belleza, antes de 300 m ya entramos otra vez bajo tierra (Tutenea, en curva a la derecha, 70,40 m). Otro túnel muy corto (Balantan, 32,60 m) viene después. Salimos a una trinchera y seguimos la explanación, sostenida luego por un potente muro de contención. Con los montes de la divisoria frente a nosotros, hacemos el giro de 180° sobre un gran terraplén que salva el barranco Egiaundi y viene a ser el extremo de la *guitarra*. Luego se abre el túnel Guitarra Buelta (127,35 m) y por una zona sombría de trincheras seguimos ganando metros. Dejamos a la derecha unas mesas de descanso y nos internamos en otra trinchera, hasta que por fin el trazado gira a la izquierda pasando otro terraplén y llegamos a la boca norte del túnel de Uitz. Estamos a 625 m de altura. (29,30 km / 2:25 h).

EL TÚNEL DE UITZI

Es una obra gigantesca de muchos arrestos para el que ha de emprenderla

Eco de Navarra. 31 julio 1912



Restos de la estación de Plazaola y el túnel hundido de Olaso

En el centro del túnel cae en el misterio de aquellas entrañas del macizo, con estrépito que atemoriza, un torrente. Es el curso de algunas fuentes interrumpido por los barrancos, por la dinamita

La Avalancha. 8 febrero 1923

Ante nosotros se abre la enorme galería de 2630 m que se habilitó en 2011 para el paso de la Vía Verde. Se instaló iluminación por sensores que van activándola a tramos y se mejoró el firme. Es impresionante avanzar viendo la perspectiva de la interminable recta subterránea perdiéndose al fondo. A pesar de ello no se divisa la otra boca debido al fuerte cambio de rasante que tiene. A veces la condensación produce niebla interior creando un ambiente casi irreal. Hay que estar atentos al firme, ya que las gravas y pequeñas corrientes de agua nos hacen rodar con dificultad, sobre todo en la parte norte después de lluvias. Recientemente ha sido mejorado por el Consorcio Turístico Plazaola, encargado de su mantenimiento. Es imprescindible equipo personal de iluminación por si falla la instalada.

En la dirección que estamos describiendo, más de la mitad del túnel es ascendente y mantiene el porcentaje de subida que traíamos del exterior. A los 9 minutos de pedalear subterráneo, un poco antes de la "cumbre" o punto más alto (660 m), que lo era también de todo el trazado del ferrocarril, pasamos una zona de filtraciones que con el transcurso de los años ha ido acumulando depósitos parietales de calcita. Una extraña belleza nos sorprende en este lugar, mezcla de obra humana y caverna, con los colores cremas y rojizos -óxidos- de las coladas cayendo desde la bóveda.

Justo aquí empezamos a divisar un punto blanco al fondo que es la salida sur, o mejor, la parte alta de la boca de salida. Con el cambio de pendiente empezamos el descenso hacia ella, y va agrandándose hasta que el punto se transforma en la silueta completa. Estamos en el tramo que tanto costó excavar y tuvo que ser reforzado con revestimiento. Por fin, después de 15 minutos, alcanzamos la salida sur. Hemos pasado la divisoria.

TERCERA PARTE • EL VALLE DE LARRAUN

Es el epílogo de nuestra ruta. Hasta aquí todo ha sido ascenso, pero ahora nos queda dejarnos llevar por el suave descenso a Lekunberri. Estamos en la cabecera del valle de Larraun. Muy cerca de la boca del túnel, junto a la carretera NA-170 que sube al puerto, se halla la estación de Uitz. Aquí los fines de semana de invierno se bajaban los jóvenes del Ski Club Tolosano para practicar aquel nuevo deporte blanco recién importado de Noruega. Como la estación y terrenos anejos son particulares tenemos que rodar por la carretera un tramo de 300 m, por suerte con poco tráfico. Una señal a la izquierda nos indica la reanudación de la ruta ferroviaria.

Vamos dejando la carretera abajo a la derecha mientras avanzamos por una especie de balcón excavado en la roca. Este pasaje no es del todo el original, que casi desapareció al ensancharse la carretera. El actual se tuvo que abrir de nuevo para habilitar la Vía Verde. Al fondo a la derecha ya se divisan las Malloas de Aralar. Algunas encinas nos anuncian que hemos dejado atrás la vertiente cantábrica.

Un túnel en roca viva (Aizurieta, 95,50 m) nos aleja definitivamente del vial y recobramos el ambiente salvaje. Más adelante giramos a la derecha sobre un terraplén despejado que salva un barranco y volvemos bajo tierra por el largo túnel de Bartolo (234,80 m), en

curva a la derecha, revestido y con iluminación instalada. Seguimos en franco descenso por un auténtico túnel de arbolado, hasta que oímos ya el ruido de la A-15 que aparece a nuestra derecha. Aquí la Vía Verde se desvía de la huella original por unos metros.

Una última zona de trincheras y avellanos precede al paso bajo la autovía, en un lugar donde se ha perdido la traza. La recuperamos tras un pequeño repecho e inmediatamente pasamos el último túnel (Lekunberri, 110 m). A la salida ya vemos bajo nuestra vía los tejados de las primeras casas de Lekunberri. Llegamos por fin a la remozada estación (570 m), que es sede del Consorcio Turístico Plazaola. Por hoy es nuestro punto final de la ruta que nos ha traído desde Otita (36,74 km / 3 h). Los datos sorprenden, pues en esa distancia hemos atravesado 44 túneles y rodeado otros 4 impracticables (Inturia, Beluzaran, Olaso y Tellería). La vuelta, teniendo en cuenta que casi toda es descendiendo, se puede hacer cómodamente en la mitad de tiempo.

La Vía Verde, como lo hacía el ferrocarril, continúa hacia Irurtzun por Mugiro, Latasa y el espectacular paso de Dos Hermanas. Está recuperándose a buen ritmo, pero eso será otro capítulo de nuestra historia.

NOTA DE ÚLTIMA HORA: En el paraje de Inturia ha habido un corrimiento de tierras sobre el río que se ha llevado unos metros de la explanación, quedando cortado el trazado en este punto. Esto ha sucedido a finales de noviembre de 2015. Será necesario informarse sobre cuándo se repone la circulación por la Vía Verde en este lugar.

AGRADECIMIENTOS: Tengo que agradecer especialmente a Juanjo Olaizola las facilidades para obtener imágenes históricas del archivo del Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia.

PARA SABER MÁS:

La auténtica enciclopedia virtual sobre el pasado y el presente de Leizaran, exhaustiva, rigurosa y actualizada, es la página www.leizaran.net mantenida por el ingeniero donostiarra Xabier Cabezón, de imprescindible consulta. Interesante también www.plazaola.org que nos informa sobre la Vía Verde y servicios turísticos relacionados; también la web oficial de Vías Verdes, www.viasverdes.com

BIBLIOGRAFÍA En cuanto a monografías escritas, destacamos:

Esnaola, M.; Amutxastegi, A. **EL PLAZAOLA**. Andoaino paperak nº 1. 1985
Martirena Ruiz, J. **EL FERROCARRIL DEL PLAZAOLA**. 2014



EL TÚNEL DE UITZI

El túnel de Uitzu fue la gran obra de El Plazaola. Por su dificultad no se pudo contratar a destajo –a tanto alzado–, como el resto de obras, sino a jornal. Los trabajos comenzaron a mediados de 1910, acometiendo simultáneamente los dos frentes, a zapa y con la ayuda de una máquina perforadora de aire comprimido movida por energía eléctrica de las centrales de Leizaran. Desde la boca sur se avanzaba muy lentamente, porque se interceptó un acuífero y hubo peligro inminente de desprendimientos. Era necesario revestir cada pocos metros. Baste el dato de que por este lado avanzaron apenas 600 m en dos años, mientras que desde el norte excavaron 1200 m en el mismo tiempo. Se finalizó en abril de 1913, pero todavía en 1920 y 1922 hubo más desprendimientos en ese punto delicado de la galería, por lo que se tuvo que cortar el servicio para reforzarla. Cuando se acabó era el túnel más largo de los ferrocarriles españoles de vía estrecha.