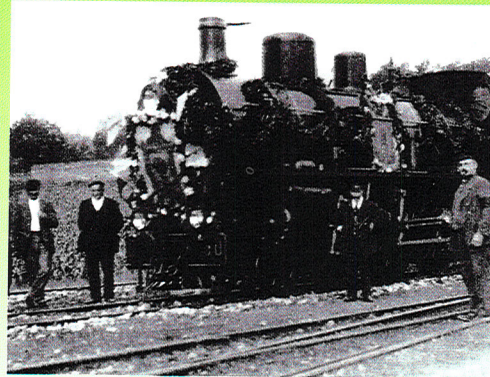




This trail runs almost entirely along the former track bed of the Elorrio-Apatamonasterio stretch of the Durango-Elorrio railway, and it links up with the Arrazola Green Trail. The Durango-Elorrio line was operational from 1905 to 1975, when it was shut down and subsequently dismantled. Forty-three years later the track bed has been brought into use as a pedestrian and cycling trail, now known as the “**Trenbidearen Naturbidea**”.

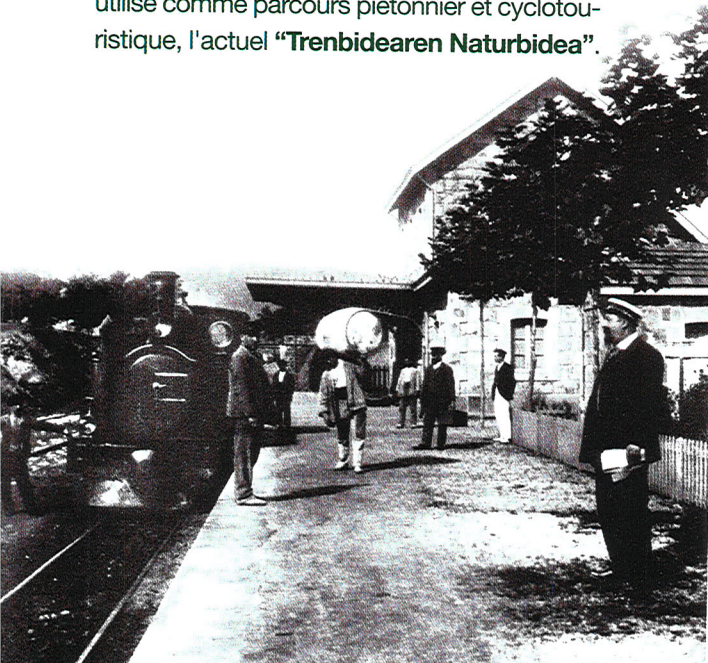
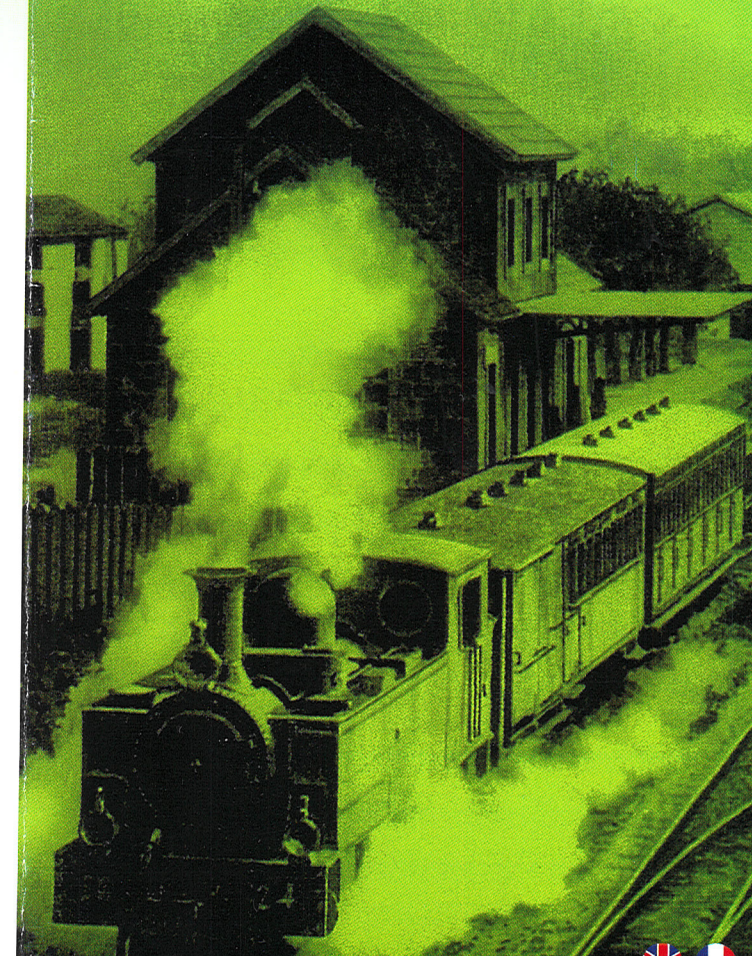
Cet itinéraire emprunte quasiment dans sa totalité le tracé de l'ancienne voie ferrée de la ligne Durango-Elorrio, sur le tronçon Elorrio-Apatamonasterio, et rejoint la voie verte d'Arrazola. La ligne de Durango à Elorrio fonctionna de 1905 à 1975, année de sa fermeture, suivie de son démantèlement. Quarante-trois ans plus tard, le tracé de l'ancienne voie ferrée est utilisé comme parcours piétonnier et cyclotouristique, l'actuel “**Trenbidearen Naturbidea**”.



TRENBIDEAREN NATURBIDEA

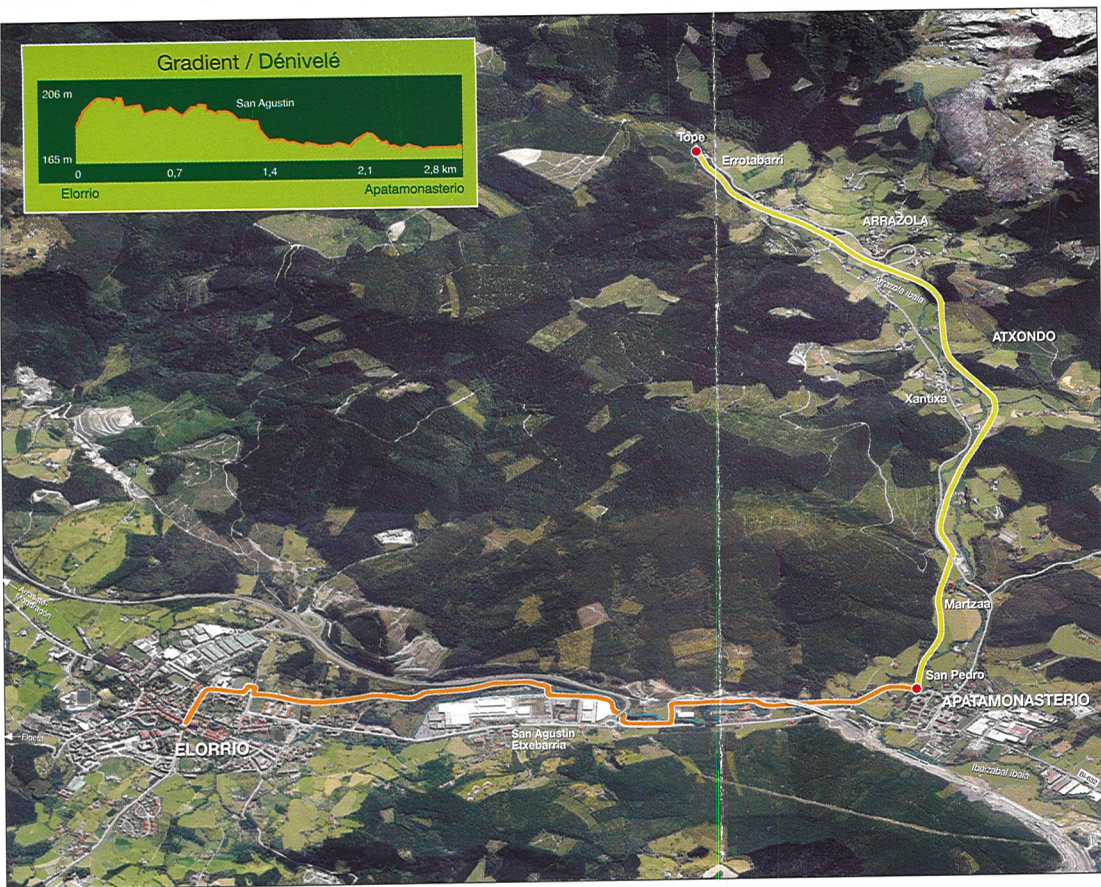
TRENBIDEAREN NATURBIDEA

Elorrio-Apatamonasterio



Elorriko udala





- Difficulty/
Difficulté: Easy/Facile
- Max. altitude/
Altitude maximale: 206 m
- Min. altitude/
Altitude minimale: 165 m
- Tunnel/Tunnel: 120 m



- Elorrio-Apatamonasterio:
4,0 km
- To the start of the Arrazola
Green Trail/Jusqu'au début
de la voie verte d' Arrazola:
4,1 km
- To the end of the Arrazola
Green Trail/Jusqu'à la fin de
la voie verte d' Arrazola:
9,1 km

Following the opening in July 1882 of the Bilbao-Durango railway, built by Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, the company drew up a plan to extend the line, with a view to eventually linking Bilbao with Donostia-San Sebastián and the French border.

Après la construction de la voie ferrée Bilbao-Durango par la Compagnie du chemin de fer central de Biscaye et son inauguration en juin 1882, le prolongement de la ligne était envisagé par la société. Cette dernière projetait avec le temps de relier la capitale de Biscaye et Donostia-San Sebastián puis la frontière française.



Another rail project involved the building of tracks between Durango and the iron mines of Arrazola, which opened in 1857. Rail services between Durango and Apatamonasterio began in 1903, and the last 5 km of tracks to the mines were completed in 1904.

Un autre pari de la société fut la construction d'une voie ferrée unissant Durango avec les mines de fer d'Arrazola, gisement exploité depuis 1857. En 1903, le trafic ferroviaire débutait entre Durango et Apatamonasterio et en 1904 le premier train arrivait aux mines d'Arrazola. La longueur du tracé entre Apatamonasterio et les mines était de 5 km.

In 1905 Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya opened a new branch line between Apatamonasterio and Elorrio. After Durango, trains to Arrazola and Elorrio stopped at the stations in Apatamonasterio, Arrazola and Elorrio and at halts in Abadiño and San Agustín de Etxebarria.

Une année plus tard, en 1905, la Compagnie du chemin de fer central de Biscaye inaugurait un nouvel embranchement qui, depuis Apatamonasterio, arrivait à Elorrio. À partir de Durango, les deux lignes (celle d'Arrazola et celle d'Elorrio) possédaient trois gares: Apatamonasterio, Arrazola et Elorrio, ainsi que deux arrêts: Abadiño et San Agustín de Etxebarria.



The Durango-Elorrio stretch was electrified in 1946, in a project designed by Italian engineer Lello Pontecorvo. This meant that all the rolling stock had to be changed. Passenger numbers increased substantially after this, and still further in the 1960s, then remained steady up to the closure of the line on 1 March 1975. The line was subsequently dismantled.

En 1946, le tronçon Durango-Elorrio fut électrifié grâce au projet de l'ingénieur italien Lello Pontecorvo, ce qui provoqua la modification de tout l'équipement mobile. Après avoir enregistré une hausse notable, le trafic ferroviaire augmenta encore pendant les années soixante pour se maintenir sans grand changement jusqu'à la fermeture de la ligne le 1^{er} mars 1975, suivie de son démantèlement.