



Ayuntamiento de Urraul-Bajo  
Urraul-Beitiko Udala

# FERROCARRIL “EL IRATI”

HISTORIA – DOCUMENTOS – FOTOGRAFÍAS



Textos:  
**Fernando Hualde**

Promotores:  
**Ayuntamiento de Urraul Bajo**  
**Eusko Ikaskuntza / Sociedad de Estudios Vascos**

2007

## EL TRAZADO

“El Irati” cubría el trayecto de Pamplona a Sangüesa, con un pequeño ramal que desde Ecay permitía acceder a Aoiz. A su vez, en Pamplona prestaba también servicio como tranvía, con líneas a la Estación del Norte, Burlada, Villava y Huarte.

La comunicación de Pamplona con Sangüesa mediante una vía de comunicación data del año 1832, que es cuando se pone fin a las obras de construcción de la “carretera”, obras estas que habían comenzado en 1797.

En aquellos tiempos la comunicación entre los valles de Egüés, Lizoain, Urraul Bajo y Liédena se limitaba a una red de caminos que intercomunicaban pueblos y valles adaptándose a la orografía del terreno. Sería a finales del siglo XIX cuando se hizo la carretera que hoy conocemos como NA-150.

Las deficiencias de comunicación que presentaba esa parte de la merindad de Sangüesa, así como las amplias llanuras que salpicaban ese corredor natural que une Pamplona con Sangüesa, fueron dos factores condicionantes para que “El Irati S.A.” se decidiese por este trazado para su futuro ferrocarril.

Este trazado tenía, además, la ventaja de permitir una comunicación rápida y eficaz con los valles del Pirineo navarro, que eran los que albergaban la riqueza forestal.

A vista de pájaro podríamos hoy día hacer un recorrido por el mismo sitio que antaño, desde 1911 hasta 1955, emplearon los automotores del ferrocarril. Veríamos con asombro que la huella de aquellas vías es perfectamente visible en la mayor parte del recorrido. Pamplona y su entorno son, probablemente, los enclaves en donde la huella ha quedado más difuminada, en muchos casos borrada.

Se ha querido hacer para este trabajo un recorrido minucioso y descriptivo por el antiguo trazado de “El Irati”, lo que hubiese obligado a recorrerlo a pie haciendo un profundo análisis de cada tramo. Sin embargo, en 1994, esta fue una labor que ya hizo un equipo de expertos para el Ayuntamiento de Lumbier, por lo que se ha entendido que carecía de sentido volver a hacer algo que ya estaba hecho, y además muy bien hecho. Ciertamente es que desde 1994 hasta la actualidad ha habido algún ligero cambio en este antiguo trazado, prácticamente imperceptibles, y que se concentran en el término de Huarte –entre esta localidad y Alzuza-, en el paraje conocido como Itaroa, en donde la construcción de un gran complejo comercial ha hecho desaparecer una parte importante de lo que fue en esa zona la caja de la vía.

En cualquier caso se reproduce aquí, literalmente, la parte del estudio realizado en 1994 para el consistorio de Lumbier que afecta a la descripción del trazado y del estado actual de lo que en otro tiempo fue la vía del ferrocarril eléctrico “El Irati”. El equipo redactor de este informe del trazado estuvo compuesto por los arquitectos Daniel Fernández, Vicente Vitoria, Sigifredo Martín, y Víctor Honorato; así como por la urbanista Lidia Biurrun, y por la bióloga Luisa Arana.

## INTRODUCCIÓN:

El reconocimiento de campo realizado en diciembre del 94 ha puesto en evidencia que el trazado de El Irati: ferrocarril antiguo de Pamplona a Sangüesa es

perfectamente identificable, en casi toda su longitud.

Algunos tramos puntuales han sido integrados en los campos de cultivo y otros pisados por las carreteras o variante locales; pero la mayor parte del trazado se conserva como camino agrario, no muy utilizado o transitado, y sobre el que últimamente, debido probablemente al uso de pistas de concentración, no se realizan tareas de mantenimiento: desbroces, bacheados, limpieza de cunetas, drenajes, etc. Esta falta de mantenimiento y consiguiente deterioro: invasión de maleza, encharcamientos, erosión,..... plantea en algunos tramos dificultades en la transitabilidad.

#### DESCRIPCION:

A fin de proceder con un cierto orden , o sistema, en la descripción del estado actual del trazado se han diferenciado, en base a consideraciones de caracterización territorial, los tramos urbanos y los tramos rurales.

Los tramos urbanos se refieren al recorrido Pamplona-Huarte, con un absoluto dominio del continuo edificado: urbanizado.

Los tramos rurales se caracterizan, al contrario, por el dominio del continuo agrario y su tramo funcional de organización territorial sobre la que se asientan los núcleos de población , en general de escasa entidad. La descripción de estos segundos tramos rurales, se realiza teniendo en cuenta tramos establecidos de este modo son:

PAMPLONA – HUARTE

HUARTE – UROZ

UROZ – URROZ – VILLAVETA

AOIZ – VILLAVETA – LONGUIDA - URR Faul BAJO – LUMBIER

LUMBIER – LIEDENA – SANGÜESA

#### TRAMO PAMPLONA-HUARTE

Este tramo transcurre por los términos de Pamplona, Burlada, Villava, Huarte y Ansoáin en el ramal que atravesaba la Rochapea y la zona norte por detrás del Hospital Psiquiátrico Provincial.

El recorrido está perfectamente identificado. En los primeros años, entre 1.911 y 1.946, el Irati atravesaba las calles de Pamplona: Avda. Baja Navarra, San Ignacio, Pº Sarasate, Navas de Tolosa y Rincón de la Aduana. Por la Ripa de Beloso llegaba, atravesando el Arga, a Burlada y Villava; y por la carretera de Aoiz, atravesando el Ulzama llegaba a Huarte.

En 1.946 se suprime el tránsito del Irati de las calles de Pamplona y se ubica una nueva estación en la Avda. de la Baja Navarra, a la altura del actual Ambulatorio General Solchaga.

En 1.950 se unifica la estación del Irati con la del Plazaola en las Cocheras y Estación de Conde Oliveto y se realiza un trazado nuevo desde Villava al empalme de la Rochapea. En el mismo año se realizaba un ramal nuevo que desde Villava, por detrás del manicomio enlazaba con Pamplona.

Esta parte urbana del trazado no presenta un interés especial, por cuanto podría resultar más conveniente, aconsejar para el acceso a Huarte un camino de enlace a través de Parques y zonas verdes ya consolidadas: Parque de la Media Luna, Beloso, Parque de la Nogalera, etc.

A nivel de memoria histórica podría marcarse mediante alguna señalización horizontal en acera, el antiguo recorrido

### TRAMO HUARTE - UROZ (CUENCA DEL ARGÁ)

Cruzado el puente sobre el río Argá, el Irati se separa de la carretera a Aoiz, y discurre por el vallecillo formado entre la loma de Urbicain y la falda de Andacelai, donde se asienta Olloqui. En los primeros 800 mts. hasta llegar a unas naves (granjas de aves), está asfaltado, posteriormente el firme es de materiales varios, balasto, zahorra compactada.....

A partir del cruce con la carretera de acceso al Alzuza, realizada a nivel superior respetando el trazado, el firme es de tierra y a 370 mts. desaparece (620 mts) en un campo cultivado, en la intersección con una regata afluente del río Urbi. A partir de este punto el trazado parece coincidir con la línea que marcan los pozos de registro de un colector por medio del campo.

El Irati cruza la carretera a Aoiz un poco antes de llegar al cruce que articula las carreteras de acceso a la Clínica Ubarmin (a la izquierda) y a una pequeña zona industrial próxima (a la derecha). A partir de este punto se separa de la carretera y el trazado discurre por la zona ajardinada de la urbanización de la zona industrial ya mencionada. Rebasada esta zona (620 mts), el trazado presenta un estado perfecto con un perfil asentado en ligera ladera. El firme es de todo-uno. A la altura de Egües existen el andén y las ruinas del apeadero. Tras cruzar un camino vecinal y una regata, río Sagasetá, afluente del Urbi, mediante un puente de medio punto, sufre una intersección a nivel con la variante Egües-Ibiricu. Al otro lado de la variante se recupera el trazado, perfectamente identificable, con ligeros problemas de ocupación por la maleza, baches y encharcamientos. Por detrás las fábricas de Aranzadi y Simes, y tras cruzar la regata Alcarregui llega a Ibiricu.

Desde el cruce con el Camino de Zaldúa, en Ibiricu, el camino, de tierra y poco transitado, acusa problemas de crecimiento de maleza, hierba alta, baches y charcos. A pocos metros, tras el cruce con dos pequeñas regatas que vierten el Urbi, el trazado es pisado por la variante (14 mts) de Egües - Ibiricu. El cruce se realiza a un nivel superior pero no se ha dejado paso inferior que dé continuidad al trazado.

Al otro lado de la variante, el camino recupera sus características: firme de tierra, maleza, baches,..... y pasando bajo la contención trasera de la explanación de la fábrica de Gomáriz llega a un campo cultivado donde desaparece la traza por unos metros (100 mts.) Aparece de nuevo en el paso sobre el río Urbi, se mantiene el puente, perfectamente conservado, que cruza el río mediante un arco de medio punto a cinco metros sobre el cauce. Al otro lado del puente el trazado vuelve a perderse en campos de cultivo, hasta alcanzar el barranco San Lorenzo donde se ha perdido también el puente. La traza, no obstante está borrada a lo largo de 1.100

mts., es identificable a través de los restos de balasto que aparecen mezclados con la tierra de cultivo, hasta llegar al cruce de la carretera de Ustarroz.

A partir de este punto, a 430 m. en perpendicular a la carretera de Aoiz, el trazado es perfectamente identificable en toda su anchura. Con un perfil en ligera trinchera, aparece embarrado y poblado de hierba. Posteriormente mejoran las condiciones de drenaje. El pavimento es de balasto colmatado. El perfil es ligeramente elevado. Los pasos de agua del barranco de Eransus, se resuelven mediante zanjas de laterales de piedra y bases de hormigón. El trazado mantiene las mismas características hasta el cruce con la carretera de acceso a Azpa. A partir de este punto el camino vuelve a perderse en la concentración parcelaria, a lo largo de 945 mts. El trazado vuelve a hacerse presente de nuevo, a la izquierda de la carretera a Aoiz, a la altura de un área de aparcamiento próxima al cruce de Uroz a lo largo de 280 mts., si bien en unas malas condiciones de transitabilidad debido a la existencia de malezas y escombros.

#### Resumen del tramo.

El tramo aproximadamente 9.000 mts. de longitud es perfectamente reconocible y transitable, salvo en las siguientes zonas:

Entre Alzuza y Egües - 620 m.

Intersección Variante Egües - Ibiricu - 14 m.

Entre Ibiricu y Ustarroz - 1.200 m.

Entre Ustarroz y Uroz - 945 m.

#### TRAMO UROZ-LIZOAIN URROZ-VILLAVETA (CUENCA DEL RIO ERRO)

A partir del cruce con la carretera de acceso a Uroz el trazado desciende hacia Lizoáin buscando el fondo del valle que conforma el barranco de Lizoáin, afluente del Erro.

El trazado es perfectamente reconocible y, a pesar de algunas zonas en la que crece maleza, hay baches y encharcamientos, resulta perfectamente transitable. Los perfiles van variando desde ligeras trincheras a perfiles en suave ladera o a perfil sobreelevado en llano. A 580 mts. del cruce con la carretera de Lizoáin, el trazado desaparece absorbido en los campos de cereal.

En el cruce con la carretera de Lizoáin se conserva la venta o apeadero. Pasada la carretera el trazado identificable por la traza y los postes, presenta malas condiciones de transitabilidad por el crecimiento de maleza. Tras cruzar pequeñas regatas de drenaje del terreno, recupera mejores condiciones y cruza el barranco Lizoáin a través de un sólido puente que se mantiene en condiciones perfectas. Es de un solo ojo, arco de medio punto de piedra de sillar y hormigón.

Cruzado el río, el trazado continua en perfectas condiciones a lo largo de 430 mts., se pierde en un tramo de 90 mts. y vuelve a recuperarse en un tramo de 134 mts. para desaparecer de nuevo, en campos de cultivo a lo largo de 363 mts. Otra vez rebasada la línea de las parcelas cultivadas se recupera el camino, hasta el cruce con la carretera de Erro. Después del cruce el camino prosigue perfectamente hasta encontrar a 380 mts. el corte de la variante de Urroz, asentada desde ese punto

sobre la línea del Irati.

En los tramos descritos anteriormente, desde el puente existe un camino paralelo, en ladera, más elevado, que aparece más transitado y en buenas condiciones.

A partir del cruce de la variante, la carretera pasa la traza del Irati, hasta el punto en que recupera su trazado antiguo. En este tramo se situaba el puente sobre el río Erro, la longitud del mismo es aproximadamente 1.540 mts.

Rebasado el punto anterior, el trazado del antiguo ferrocarril se separa de la carretera ascendente, para continuar por el llano, se recupera la traza a lo largo de 200 mts. hasta el cruce con una cañada antigua.

Este tramo corto está cubierto de maleza y es atravesado por un curso ocasional de aguas. Pasado el cruce la huella de la vía se pierde de nuevo absorbida en los campos de cultivo, no obstante, el trazado es perfectamente reconocible gracias a los pasos de agua del barranco Lagartxa y del barranco de Murillo Viejo y a los cruces con caminos, entre ellos el de Liberry, en los que quedan restos de los cuentones de piedra y hormigón. (Este tramo es de 1.700 mts.)

Tras el puente sobre el barranco que desciende de Altomuga al Erro, el trazado se recupera cubierto de árboles y maleza hasta el punto en que la curva modificada de la carretera pisa el camino en una longitud de 40 mts.

A partir del punto de tangencia, con la carretera, se separa de ella, el perfil ligeramente elevado sobre los campos de cultivo, firme de balasto y tierra ligeramente desnivelado, a los 230 mts. se realiza el paso, a través del que era el 2º puente sobre el río Erro. El puente con una longitud en vano de 22 mts. es de hormigón, con una pila central de base cuadrada y viga acartelada de gran canto sobre la que apoya la losa. El estado de conservación del puente es bueno.

Atravesado el río el perfil del trazado es en trinchera, no excesivamente acusada, con firme encharcado por problemas de drenaje y malezas en los laterales, recuperando los perfiles más habituales, en ladera sobre el río y sobreelevado en los llanos cultivados, se atraviesan dos pasos de agua, el segundo sobre el barranco del Poche, con una anchura de 4 mts. Ambos pasos de agua carecen de tablero y presentan problemas en los muros laterales. La maleza ocupa el trazado entre el primer paso de agua y el punto en que se accede al Señorío de Zuasti, en el punto en que el camino pasa enfrente del Palacio, se registra un pequeño derrumbe del terreno.

Cruzado el camino que va de Villaveta a Zuza, el trazado continúa perfecto en su perfil sobreelevado, con firme de balasto colmatado, hasta llegar al que era el tercer puente sobre el río Erro, de iguales características al descrito anteriormente, y en perfecto estado de conservación.

Pasado el puente cerca ya de la confluencia de los dos ríos, el trazado se separa del Erro y gana la cuenca del Irati.

El trazado continúa en sus perfiles característicos, ligera trinchera, sobreelevado,... con zonas encharcadas, hasta llegar a la que era estación de empalme del ramal de Aoiz en Villaveta, quedan 13 mts. de andenes laterales, las ruinas de los dos edificios, un depósito elevado de agua y un pozo de grandes dimensiones.

Rebasada el área de la estación a 130 mts. se sitúa un paso de agua de drenaje de campos y el punto en que se bifurca el ramal que lleva a Aoiz, perfectamente conservado, aunque con algunas rodadas profundas y charcos.

En todos estos tramos se conservan los postes de hormigón que mantenían el tendido eléctrico a lo largo del recorrido.

#### Resumen del tramo

El tramo tiene una longitud aproximada de 11.000

Los tramos desaparecidos son los siguientes:

Entre Uroz y Lizoáin 580 m.

Entre Lizoáin y Urroz 90m + 363m.

Entre Urroz y Villaveta 1.540 + 1700 m.

#### TRAMO VILLAVETA - AOIZ - URRRAUL - LUMBIER (CUENCA DEL RIO IRATI)

En Villaveta se sitúa la bifurcación del ramal a Aoiz. Por este ramal, a 200 mts. se cruza la carretera de Lumbier. Al otro lado el trazado continúa perfectamente, con su perfil de llanura, con cuneta alternativamente a derecha o izquierda. El firme de tierra apisonada presenta, a pesar de los baches y rodadas, un estado de conservación aceptable. El recorrido está jalonado por los antiguos postes del tendido.

A 810 mts. del cruce con la carretera se accede al complejo del Barrio del Aserradero. Allí se sitúan la Serrería Mecánica del Irati, ya obsoleta, y la antigua fábrica de Carbón Vegetal y Productos Químicos "El Irati", junto con algunos edificios residenciales, aún hoy ocupados.

La creación y crecimiento del complejo industrial se basaron en la utilización de la madera como materia prima, el cómodo transporte fluvial de los troncos a través del Irati, la abundancia de energía eléctrica producida en los saltos de Aoiz y del Urrobi y el cómodo transporte, a través del ferrocarril de los productos manufacturados.

El conjunto fabril - residencial, muy extenso, ofrece un gran atractivo por cuanto constituye un ejemplo único perfecto de lo que pudo ser el desarrollo industrial de finales del siglo pasado y comienzo de este siglo.

La transformación registrada en los cauces del Irati y el Barranco Gurpegui para dar lugar a la gran dársena de 70 mts. de ancho y 300 mts. de largo, a la que llegaba la madera del Irati por el río, a los puentes del ferrocarril, etc., constituyen un atractivo más del conjunto, en el que se entrelazan artificialmente la naturaleza: el agua en multitud de canales y cauces, el ferrocarril, los diversos edificios industriales, etc.

El conjunto resulta interesante al nivel de poder ser catalogado como exponente de un momento histórico como elemento de arqueología industrial y como valioso patrimonio cultural.

Una vez rebasado el barrio del aserradero, el trazado, asciende en ligera pendiente hacia Aoiz. El perfil es en ladera con cuneta de recogida de aguas de escorrentía y manantio a la izquierda. El firme de la tierra, con algunos baches y rodadas, es bueno. Al alcanzar el cruce con la carretera se modifican totalmente las costas de rasante del trazado, para realizar el cruce a nivel con la carretera, por esta se llega a la antigua estación de Aoiz.

La longitud total del ramal es de aproximadamente 3 km.

A partir de Villaveta, en el punto de bifurcación, la línea principal describía una curva, y por el puente por el que hoy pasa la carretera, cruzaba el Irati. El puente tiene 54 mts. con 4 arcos de construcción heterogénea, de piedra dos de ellos y otros dos de hormigón. Dos pilas presentan sección de tajamar, las que corresponden a los arcos de piedra que parecen más antiguas y la tercera pila es de sección prismática con testeros absidales, aplacada de piedra.

El puente presenta un buen estado de conservación.

Una vez pasado el río el trazado se aleja un poco de la carretera y discurre por el borde de la valla del recinto de una granja próxima al núcleo de Aós. El trazado en ligera trinchera reconocible y transitible presenta pequeños problemas puntuales: algún pequeño derrumbe de ribazos, crecimiento de maleza, etc.

Pasado el límite de la granja el trazado desaparece en los campos de cultivo en un pequeño trecho de 170 mts.

Tras este tramo el trazado con ligeras variaciones en sus perfiles, trinchera, ladera, elevado, etc.,.....con el firme de balasto, sobre el que a veces crece hierba y maleza, con algunas zonas de charcos, etc.. cruza el camino de Aós a Ayanz, deja las ruinas de la estación-apeadero, tras el cruce con un paso de aguas, desaparece en el límite entre dos campos, durante 300mts. y prosigue hacia Ayanz. Rebasando la carretera de acceso el trazado se recupera y se acerca tangente a la carretera, desaparece durante 60 mtr., en los campos, aparece de nuevo, y vuelve a borrarse durante 25 mts. A partir de este punto el camino se recupera perfectamente con un perfil dominante sobreelevado, a veces con cuneta lateral. La anchura en algunos tramos es de 5 mts. y el firme de balasto colmatado, tierra, zahorra y por tramos asfaltado, con zonas puntuales de baches o charcos. Tras cruzar dos caminos, uno que conduce al río y un segundo que va a Larrangoz y el barranco de Zarigüeta mediante un puente de hormigón de dintel recto alcanza la carretera de Lumbier.

A partir de este punto sin cruzar la carretera el trazado prosigue paralelo a ella a lo largo de 2.000 mts. hasta llegar a Artajo marcado por los postes del tendido eléctrico original

El trazado del ferrocarril cruza varios pasos de agua y barrancos que vierten al río, Barranco Muskilda, (Barranco Sanduay), barranco de Jaberrri. El perfil del trazado en suave ladera, parece haber sufrido alguna transformación, y se ha profundizado ligeramente en las trincheras. Está lleno de maleza y resulta impracticable, parece haberse transformado en una zanja de drenaje.

En el cruce con el Barranco de Jaberrri se ha perdido el puente, perfectamente reconocible, por los costeros laterales de piedra. A partir de este punto el trazado,



que ha girado prácticamente 90°, penetra en el casco urbano de Artajo, posiblemente la estación estuviese situada a la altura de una actual central de transformación eléctrica.

A la altura de unas viviendas del tipo “patronato”, en su trasera, se deja la zona poblada y se recupera el trazado marcado por los postes del tendido eléctrico primitivo. El camino sobreelevado, en relación a los campos de cultivo, está invadido de vegetación y maleza, por el trazado, parece ir una conducción enterrada; en el cruce con el Irati un puente de dos pilas centrales y muros laterales, de grandes dimensiones, ha perdido el tablero, construido en base a una estructura metálica roblonada de dos vigas Vierender, articuladas en los apoyos, tal como puede apreciarse en el de Lumbier, que sí conserva el tablero.

Actualmente, apoyada en las pilas, pasa una viga triangular de perfil tubo que soporta un conducto.

Al otro lado del río, que describe un forzado meandro el camino continúa en idénticas características a las descritas hasta llegar de nuevo al cruce con el Irati, tras pasar el camino que va a Grez. El puente conserva también en perfecto estado, las pilas centrales y los muros laterales, ha desaparecido el tablero y como en el anterior, es atravesado por una conducción apoyada en una viga triangular.

De nuevo, en la otra orilla, el camino está perfectamente conservado. El firme es de tierra y el perfil en trinchera acusada, va transformándose, una vez rebasados los primeros 800mts. en perfil en ladera, y sobreelevado, divisándose al frente Artieda, y en primer término el convento de los Agustinos.

Se cruza la carretera que va a Grez, un cauce de agua que concentra escorrentías y barrancos de ladera y se llega, en el borde del núcleo urbano, a los edificios de la estación. Estos se conservan perfectamente. Tras los andenes, el trazado está ocupado por hierba y maleza que crecen sobre al balasto. El perfil es ligeramente sobreelevado tras cruzar dos pasos de agua, sin losa, el camino llega al cruce con el barranco Muru, que se resuelve mediante un puente de dos ojos, con arcos de medio punto de sillar. Tras el puente, el Irati se adentra en una zona cultivada en la que desaparece intermitentemente, en un primer tramo de 250 mts. aparece luego en otro de 400m., y vuelve a desaparecer hasta que confluye en paralelo con la carretera de Lumbier. En este tramo existe un paso de agua, sin losa.

En paralelo a la carretera se cruza un primer paso de agua y el Barranco Arguiroz sobre un puente cuyo tablero se eleva longitudinalmente sobre la carretera, siempre en paralelo, casi en contigüidad a la misma se llega a Rípodas.

Al final del pueblo se situaba el apeadero, el trazado prosigue hasta el puente, pontón, sobre el río Areta, de seis ojos, de arco rebajado de hormigón sobre pilas de sillar perfectamente conservado.

Atravesando el río el camino se separa de la carretera, hacia la izquierda, en ladera, adentrándose en trinchera por terrenos arcillosos. El firme es de piedra y tierra, y aparece encharcado por defectos de drenaje y por la presencia de algún manantial, continúa en idénticas características con pequeñas invasiones puntuales de tierras o vertidos de escasa importancia, progresivamente, la trinchera pierde entidad y mejoran las condiciones del firme. El trazado desaparece en un tramo de 40 mts. y reaparece de nuevo con un perfil sobreelevado en llano, el firme es de balasto, tierra

y hierba, a partir del cruce con un camino transversal, desaparece en los campos, si bien la traza es perfectamente reconocible por la línea de los postes del tendido eléctrico antiguo.

De este modo el Irati entra en Lumbier por una zona industrial, en la que se sitúan los Silos del cereal del SEMPA y algunos talleres y granjas, hasta llegar al cruce con la carretera a Navascués.

#### Resumen del tramo

El tramo tiene 16.500 m. Los tramos en los que el trazado ha desaparecido son:

Entre Villaveta y Ayanz tramo 170 m.

Entre Ayanz y Artajo tramo 60 m.

Entre Ayanz y Artajo tramo 25 m.

Entre Ayanz y Artajo tramo 300 m.

Puentes de Artajo 100 m.

Entre Artieda y Rípodas tramo 490 m.

tramo 550 m.

Entre Rípodas y Lumbier tramo de 40 m.

tramo de 1.870 m.

#### TRAMO LUMBIER - LIÉDENA - SANGÜESA

Desde el cruce con la carretera a Navascués, el trazado prosigue por la carretera a Pamplona, por el borde derecho, siendo reconocible, a un nivel inferior de cota en algún pequeño tramo puntual.

Contorneado, todo el casco urbano de Lumbier se llega al cruce que da acceso a la zona sur del núcleo, el ferrocarril circulaba por el actual camino de la Foz, asfaltado hasta el primer túnel.

El paso sobre el río Salazar se realiza a través de un puente con un única pila central de grandes dimensiones y un tablero soportado sobre dos vigas Vierender transversales.

Se atraviesa el primer túnel, 167 m. perfectamente conservado y a través de la impresionante foz se llega al segundo túnel, 206 m. que marca la salida de la profunda garganta del Irati.

Al otro lado, por la ladera sur de las estribaciones de la sierra de Leyre, elevado sobre el río, en pendiente descendiente se aproxima a Liédena.

Los firmes en todo el camino son de zahorra y gravilla, y salvo algunas zonas de baches está bien conservado.

En Liédena, se conserva en un pequeño complejo en torno a la estación, almacén, vivienda del personal de la estación, etc.

Describiendo una curva de casi 90° el Irati ganaba el puente que cruza, el río de gran

anchura y por detrás del actual Hostal Latorre, se cruzaba con la carretera de Sangüesa, punto a partir del cual actualmente el trazado se ha perdido, ocupada por cinta asfaltada.

Este tramo, Liédena - Sangüesa, es probablemente el tramo que en función de las condiciones del tráfico de la carretera plantea unos problemas de recuperación, siendo por tanto necesario marcar un camino alternativo aprovechando pistas y caminos agrícolas existentes que unen Liédena y Sangüesa.

Se presenta la dificultad del cruce de los ríos Aragón e Irati, probablemente obviaable mediante la construcción de alguna pequeña pasarela.

#### Resumen del tramo

La longitud total del tramo no es 11.500 m.  
Se han perdido pisados por la carretera 5.500 m.

# PUENTES

Nº	LOCALIZACIÓN	RIO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	ESTADO
P.1	Egües	Río Sagaseta	6 mts	Arco central de piedra de medio punto y muros laterales	Bueno
P.2	Ibiricu	Regata Acarregui	3 mts	Muro de piedra y losa de hormigón	Bueno
P.3	Ibiricu	Río Urbi	3 mts	Arco de piedra de ½ punto y muros laterales	Bueno
P.4	Ustarroz	Regata Eransus	3 mts	Muros piedra y losa de hormigón	Bueno
P.5	Ustarroz	Regata de la venta	4 mts	Esviado muros de piedra y losa de hormigón	Bueno
P.6	Lizoáin	Regata Lizóain	3 mts	Muros de piedra y losa de hormigón perdida	Ruinas
P.7	Lizoáin	Regata Lizóain	4 mts	Muros de piedra y losa de hormigón	Bueno
P.8	Urroz	Río Erro	16 mts	Ocupado por la carretera	Bueno
P.9	Liberry	Barranco Lagarcha	3 mts	Muro de piedra y losa de hormigón perdida	Ruinas
P.10	Villaveta	Río Erro	22 mts	Muros de piedra y pilar central y losa viga de hormigón armado	Bueno
P.11	Zuasti	Barranco del Poche	4 mts	Muros de piedra y losa de hormigón perdida	Muros abiertos fallo cimentación
P.12	Zuasti	Río Erro	22 mts	Muros de piedra y pilar central y losa viga de hormigón armado	Bueno

P.13	Aós	Río Irati	54 mts	Muros y arcos de piedra, 4 ojos. Ocupado y ampliado por la carretera	Bueno
P.14	Ecay	Arroyo Gurpequi	4 mts	Dos pequeños puentes, uno en la vía y otro de servicio. Muros de piedra y losa de hormigón	Bueno
P.15	Murillo	Barranco Zariquieta	3 mts	Muros de piedra, losa y pretil de hormigón	Bueno
P.16	Artajo	Barranco Muskilda	3 mts	Muros de piedra y tablero ocupado por carretera	Bueno
P.17	Artajo	Barranco Jaberri	3 mts	Muros de piedra y tablero desaparecido	Regular

# TÚNELES

Nº	LOCALIZACIÓN	PASO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	ESTADO
T.1	Alzuza	Carretera de Alzuza	20 mts.	Hormigón nuevo	Bueno
T.2	Lumbier	Entrada Foz	167 mts.	Excavado en la piedra. Curvo con radio de 200 mts.	Bueno
T.3	Lumbier	Salida Foz	206 mts.	Excavado en la piedra. Curvo con radio de 150 mts	Bueno

# EDIFICIOS RELACIONADOS CON EL FERROCARRIL

NUMERO	TÉRMINO	DESCRIPCION	ESTADO
E. 1	Alzuza	Cargadero de piedra de 20 mts de longitud	Regular
E. 2	Egües	Andén de 13 mts y apeadero con muros de ladrillos de 4x5 mts	Ruinas
E. 3	Lizoáin	Edificio de la estación. Abandonado. Rectangular con 2 plantas	Regular
E. 4	Villaveta	Traza de edificios y andenes del empalme de Aoiz. Depósito de aguas elevado y pozo de piedra para extracción	Regular
E. 5	Ecay	Barrio del Aserradero. Diversos edificios fabriles y de almacén Cobertizos abiertos con estructuras de madera, chimenea de ladrillo. Fábrica de acetonas con muros de mampostería y ladrillo visto. Edificios de viviendas de empleados Dársena para almacenaje de madera embalsamada, minicentral eléctrica nueva	Regular
E. 6	Ayanz	Estación de 8 x 6 mts. de planta rectangular de muros de mampostería con esquineros de ladrillo	Ruinas
E. 7	Artieda	Estación utilizada como vivienda muy reformada Edificio de almacén rectangular de 8 x 7 mts. con estructura de madera y cierres de ladrillo revocado Andenes de piedra	Bueno
E. 8	Rípodas	Posible apeadero rectangular 3 x 4 muy reformado	Regular
E. 9	Liédena	Un gran almacén rectangular de 50 x 15 mts. y otro más pequeño de 18 x 7 con estructura de madera y muros de ladrillo revocado. Edificio de la estación muy reformado y utilizado como vivienda	Bueno