



Zona del tunel de La Engaña. / CASTILLO

VALLE DEL PAS

Proyecto para una vía verde en el tunel de La Engaña

Se uniría a los trazados recuperados del Astillero-Ontaneda por la Vega de Pas y a través del citado túnel a la vía verde del Santander-Mediterráneo

CASTILLO / SELAYA

Recientemente el consejero Jesús Oria presentó a la Ministra de Desarrollo Rural un proyecto elaborado por la Mancomunidad de los Valles Pasiegos para convertir el túnel de La Engaña en vía verde y unirla a los trazados recuperados del Astillero-Ontaneda por la Vega de Pas y a través del citado túnel a la vía verde del Santander-Mediterráneo, ya recuperado en la zona burgalesa. La Vía Verde, del trazado del antiguo ferrocarril Astillero-Ontaneda, a su paso por los municipios de Cayón y Castañeda se ha recuperado con el Plan de Dinamización Turística de los Valles Pasiegos, y los tramos de Santiurde de Toranzo y Corvera lo está recuperando la Consejería de Medio Ambiente. Lo que se le ha planteado al Ministerio es la reali-

zación de un carril bici, desde Ontaneda hasta la boca del túnel y la reparación de éste para unirlo a la vía verde de la zona burgalesa.

El proyecto contempla en primer lugar la rehabilitación y acondicionamiento del firme, además de dotarlo del necesario mobiliario urbano (bancos, papeleras, jardineras y paneles interpretativos) en todo el recorrido y también la instalación de un centro BTT en alguno de los edificios del entorno del túnel unido al centro de interpretación del paisaje atlántico ya previsto por la Consejería de Medio Ambiente.

«La 'Senda Verde' se convierte así tanto en un servicio a los ciudadanos de estos municipios, que cuentan así con una nueva zona de esparcimiento, como en un atractivo de cara a los visitantes, y la recuperación de un patrimonio histórico»,

afirma Ángel Sainz, presidente de la Mancomunidad de los Valles Pasiegos. El tramo Astillero-Ontaneda, proyectado a finales del siglo XIX, pretendía inicialmente comunicar los balnearios de Ontaneda, Alceda y Puente Viesgo, aunque posteriormente tomó un carácter más industrial, por el desarrollo minero de la comarca. Inaugurada en 1902, más tarde se trató de ampliar la línea hacia el sur, para comunicar con la Meseta, pero todos estos intentos se vieron abortados por el trazado del Cantábrico-Mediterráneo, ambiciosa obra que finalmente quedó inconclusa por diversos motivos. La rentabilidad inicial de la línea fue decayendo, hasta que se cerró en dos fases diferentes a mediados de los años setenta, siendo desmantelada y revirtiendo los terrenos a los ayuntamientos.