

TÚNEL DE LA ENGAÑA

Medio siglo de oscuridad

A punto de cumplirse cincuenta años desde que fuera horadado, el Túnel de La Engaña continúa sumido en el olvido. Fueron precisos veinte años de trabajo y una inversión de 280 millones de pesetas para construir el paso subterráneo más largo de España

02.03.08 - IÑIGO FERNÁNDEZ

Trabajaron cientos de personas, durante dos largas décadas. Se invirtieron cantidades ingentes de dinero, en un tiempo de escasez y racionamiento. Constituyó la gran obra pública de Cantabria durante la dictadura, y muchas personas perdieron la vida en ella, durante su ejecución. Fue una obra faraónica, pero no a orillas del Nilo, sino del Pas. Aquí, en Cantabria.

Pero el túnel de La Engaña nunca entró en servicio. El 1 de enero de 1985 el proyecto fue abandonado por el Gobierno de la Nación, cuando apenas quedaban 63 kilómetros para la conclusión del trazado hasta Santander. Y ni entonces ni después se han planteado alternativas solventes para su posible recuperación.

A punto de cumplirse los cincuenta años desde que fuera horadado -las dos bocas del túnel se encontraron en 1959-, muchas personas recuerdan los esfuerzos que fueron precisos para acometer aquella obra, mientras otros se preguntan, cumplido casi medio siglo, para qué ha servido tanto sacrificio.

Hoy en día, las paredes interiores del túnel ferroviario más largo de España -6.996 metros de longitud- se desconchan, mientras los viejos techos se desmoronan, fruto de la humedad y el abandono al que ha quedado sometido. La obra pública más importante de la posguerra lleva camino de 'arruinarse' con carácter definitivo, si nadie lo remedia.

Desde 1925

El túnel de La Engaña fue la 'obra estrella' del proyecto ferroviario Santander-Mediterráneo, cuyo propósito principal consistía en comunicar los puertos de Santander y Valencia a través de las provincias de Teruel, Zaragoza, Soria y Burgos.

Fue una idea concebida a finales del siglo XIX, pero los primeros pasos efectivos no se dieron hasta 1908, cuando comenzó a trabajarse en la definición del proyecto. Por su parte, la ejecución material de la obra arrancó en 1925, en el marco de la política de grandes obras públicas promovida por el general Miguel Primo de Rivera, durante su mandato como jefe de gobierno (1923-1930).

Buena parte de los trabajos de la línea férrea se ejecutaron en ese periodo y en el republicano (1931-1936), aun cuando las obras del túnel de La Engaña no se iniciaron hasta concluir la Guerra Civil. Fue entonces cuando, gracias a la incorporación de presos políticos a los trabajos, la gigantesca operación de abrir un paso ferroviario a través de la Cordillera Cantábrica, con destino a Santander, comenzó a convertirse en una realidad. Y esa obra fue el túnel de La Engaña.

La construcción del túnel se prolongó por espacio de veinte años. Comenzó a ejecutarse en el año 1941 y concluyó en 1961. Primero, todo el esfuerzo recayó en los contingentes de presos que fueron llegando al valle. Después, la obra avanzó gracias a operarios contratados por la empresa Portolés (Zaragoza). De hecho, a quienes habitaron en Vega de Pas a causa de las obras, se les denominaba en la comarca 'portoléses'.

Para ellos, se construyeron un albergue y cabañas, así como una capilla y una escuela. En los primeros tiempos, también las instalaciones del sanatorio del Doctor Madrazo -confiscadas tras la Guerra Civil- fueron destinadas al alojamiento de los operarios desplazados para la construcción del túnel.

Fueron veinte años de trabajo, pero el momento culminante de toda aquella operación tuvo lugar en la primavera de 1959, cuando la gigantesca infraestructura quedó perforada.

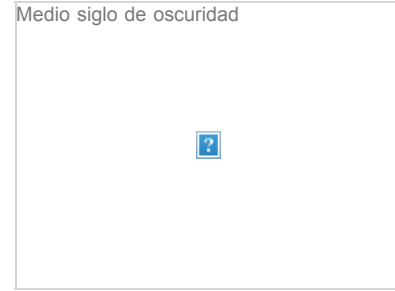
Ese día, los trabajadores que avanzaban desde la boca norte, situada en Vega de Pas, y quienes lo hacían desde la vertiente sur, en Pedrosa (Burgos), se encontraron en el punto preciso. A falta de los últimos remates, el túnel de La Engaña era ya una realidad.

Setecientos obreros

Había sido preciso excavar casi siete kilómetros de túnel. Había sido preciso resolver un desnivel de cien metros de altura entre una y otra boca. Pero al fin, después de tantos años de trabajos y sacrificios, la obra pública más importante de España encaraba la fase final de su construcción. Sólo fueron precisos dos años más de trabajos para completar la finalización del principal túnel, complementado con otras cuatro pequeñas estructuras subterráneas.

Aunque nunca llegó a ser utilizado, la construcción del túnel de La Engaña dejó cifras espectaculares. Trabajaron en su ejecución hasta 700 personas, en dos turnos. Horadaron 6.996 metros de monte. Las obras tuvieron un coste de 280 millones de pesetas, una cifra realmente descomunal para aquella época.

Pero lo más llamativo es que, durante la ejecución de los trabajos, fallecieron quince hombres como consecuencia de sucesivos accidentes laborales. Por regla general, fueron la consecuencia de la caída y el desprendimiento de piedra, a causa de la humedad y las perforaciones. Ellos hablan, mejor que nada, del enorme esfuerzo y sacrificio que supuso la construcción de esta instalación bajo las montañas de Cantabria y Burgos, aunque cincuenta años después aquello que tanto costó construir -hasta vidas- permanezca en el olvido.



Perspectiva de la boca norte del túnel de La Engaña, durante la ejecución de los trabajos. / ARCHIVO GRÁFICO DEL AYUNTAMIENTO DE VEGA DE PAS