

El Túnel fantasma de la Engaña

Una obra faraónica que se cobró muchas vidas y nunca fue utilizada

Manuel Mateos Giménez, trabajador del Túnel durante 7 años, nos cuenta como era su trabajo en las entrañas de la tierra



Manuel nos muestra los restos de la cocina de la antigua hospedería donde trabajaba su padre.



Andenes nunca utilizados de la estación de la Engaña

Su padre vino desde Granada hasta nuestras tierras para trabajar como cocinero, entonces Manuel solo contaba catorce años, y aunque su vida ha dado muchas vueltas, ahora en su jubilación sigue viviendo con su mujer en Pedrosa muy cerca del túnel donde trabajó tantos años

REDACCION

Nueve años se utilizaron para comunicar por ferrocarril las provincias de Burgos y Santander, además de unos 300 millones de pesetas de los de entonces, 600.000 kilos de dinamita y varias vidas. Se trataba entonces del túnel más largo de España que discurría a unos 600 metros bajo tierra y unió, en su día, la Merindad de Valdeporres con Cantabria.

A pesar de su peligrosidad, esta impresionante obra atrajo a muchos trabajadores, sobre todo de tierras del sur co-

Comenzó muy joven, a los 16 años, fueron los propios jefes de la empresa los que le falsificaron los papeles para que pudiese trabajar con una excavadora a tan temprana edad

mo Andalucía, Extremadura y Murcia. Precisamente de Andalucía procedía el protagonista de nuestro reportaje.

Se trata de Manuel Mateos Giménez, él nos ha contado de primera mano como fue la vida en el interior del Túnel de la Engaña, la conoce muy bien pues estuvo en su frente durante más de siete años trabajando como maquinista con una excavadora.

Su padre vino desde un pueblo de Granada hasta nuestras tierras para trabajar como cocinero, entonces Manuel solo contaba catorce años, y aunque su vida ha dado muchas vueltas, ahora en su jubilación sigue viviendo con su mujer en Pedrosa muy

La máquina que llevaba era de fabricación francesa, una INCO 21, propulsada por aire comprimido, similar a las utilizadas en las minas y bastante peligrosa

cerca del túnel donde trabajó tantos años.

Comenzó muy joven, a los 16 años, fueron los propios jefes de la empresa los que le

falsificaron los papeles para que pudiese trabajar con una excavadora a tan temprana edad y en su contrato se reflejaba que tenía 3 años más.

Ese fue su trabajo, llevar una excavadora en el mismo frente del túnel para sacar los escombros provenientes de la excavación, escombros que ellos llamaban "La Pega".

Nos cuenta que su trabajo era duro y arriesgado, ya que aparte de manejar la máquina en las entrañas de la tierra, hacía funciones de barrendero perforando los agujeros para poner la dinamita en zonas

**Su longitud es de 6.976 metros,
su anchura de 8 metros y su
altura de 6,5 metros**

**El kilometraje está indicado cada 100
metros con letreros en la pared**

**En el 2800 hay un desprendimiento que
impide cruzarlo desde el año 1999**

que aún no estaban aseguradas. La máquina que llevaba era de fabricación francesa, una INCO 21, propulsada por aire comprimido similar a las utilizadas en las minas y bastante peligrosa, estaba siempre conectada a un compresor y descargaba los escombros por encima del conductor, que por cierto tenía que conducir de pie.

raron la maquinaria y ya comenzaron a utilizar taladros con agua lo que eliminaba gran cantidad de polvo mejorando sustancialmente las condiciones laborales. Al final las perforadoras fueron mejorando bastante su eficiencia, nos cuenta Manuel que en los primeros años había días que sólo avanzaban unos 50 centímetros y años



Trabajado en el avance del túnel. Primero se excavaba la parte superior, que llamaban "el avance", después se ensanchaba por arriba hasta conseguir el diámetro. Luego cavaban hacia abajo hasta llegar al piso. recordemos que su anchura es de 8 metros y su altura de 6,5 metros.



Trabajando con un torno en el Taller



Este era el trabajo de Manuel, sacando la "Pega" con la INCO 21

En un principio la perforación se realizaba en seco, por lo que se producían muchísimas cantidades de polvo calizo, muy perjudicial para la salud, aunque después mejo-

más tarde se llegaban a avanzar hasta 8 metros diarios.

Manuel estuvo trabajado en el túnel hasta los 22 años, a esta edad se fue a Bilbao a trabajar con los Hermanos

Entrena, donde estuvo 2 años. Después Trabajó también en la Babcock Wilcox, hasta que animado por su cuñado fue a Bélgica a una Mina de Carbón donde se quedó durante 4 años. Pero como era un traba-

Ahora cuesta creer que aquel lugar en el que convivían más de trescientas personas, se haya convertido en un paraje desolado, en el que la maleza, la humedad y el silencio se han apoderado de sus sólidas edificaciones, recordándonos lo que fue, pero sobre todo lo que podría haber sido

jo muy duro se vino con su familia a otra vez a Bilbao, a una empresa del Valle de Trápaga permaneciendo en ella hasta su jubilación 25 años después.

SALVÓ LA VIDA DE MILAGRO Y VIO MORIR A UN COMPAÑERO A ESCASOS METROS.

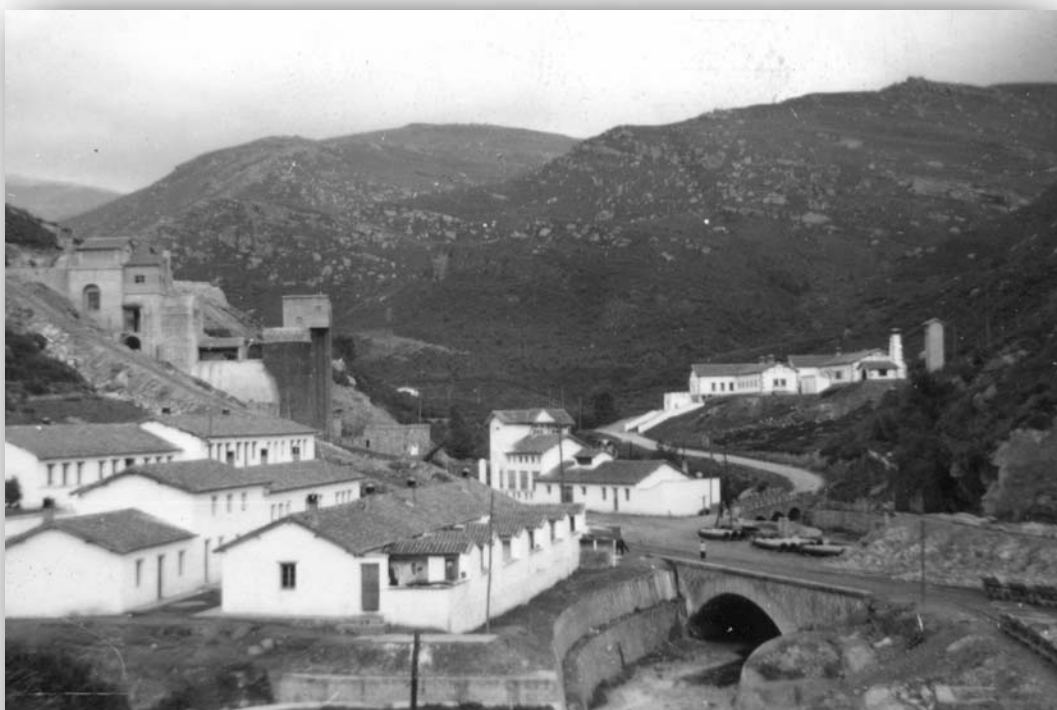
Nuestro protagonista vio la muerte muy de cerca en varias ocasiones. Cierta día un capataz, le pide que aguante

una barrena en el mismo frente del túnel, un lugar a todas luces peligroso con riesgo de desprendimiento ya que estaba aún sin asegurar. Manuel se negó, "era una locura", entonces el capataz en un alarde de valentía y temeridad, apoyó la barrena en la pared y los peores augurios de Manuel se cumplieron, ocurrió la desgracia. A escasos metros de él una roca asesina se desprendió el techo y aplastó a Virgilio que murió en el acto quedando su cuerpo totalmente destrozado.

Aunque este accidente fue el que más le impactó, nos cuenta que hubo otras víctimas mortales, por lo menos ocho más en el tiempo que él estuvo allí.

Otro accidente que le cogió de lleno, fue cuando hubo un incendio en el Túnel. Aunque estaba prohibido, para ahorrar tiempo guardaban la dinamita en el interior y por algún motivo una noche se incendió, sin llegar a explorar pero emitiendo gran cantidad de humo y gases tóxicos. La mayoría de los obreros pudieron salir sin problemas, pero Manuel y un compañero que estaban en el avance se quedaron dentro. Manuel nos cuenta que tuvo que meter la cabeza en una tubería para poder respirar. Al final pudieron salir entre el humo, se agarraron al rabo de uno de los mulos que les guió hasta la salida.

De todas formas el mayor peligro que tenía el Túnel y el que más vidas se ha llevado es la silicosis. Un peligro silencioso y traicionero. Durante años el polvo se va acumulando en los pulmones produciendo esta enfermedad casi siempre mortal. Nos cuenta como muchos de sus compañeros han fallecido por



La boca del Túnel. Arriba a la izquierda estaba la planta de machaqueo, donde procesaban la piedra proveniente del interior para hacer hormigón. Arriba a la derecha estaba la hospedería donde se quedaban muchos de los obreros. Las casas del centro corresponden a una central eléctrica donde hubo un generador hasta que Iberduero llevó la línea, y las casas de abajo a la izquierda son viviendas de trabajadores.

Primero el peso de la obra recayó en presos políticos, después en 1954 la obra avanzó más rápidamente gracias a obreros contratados por la empresa PORTOLES Y CIA de Zaragoza

esta enfermedad. Manuel es uno de los pocos trabajadores del interior que no ha contraído silicosis.

EN LA BOCA DEL TÚNEL SE CREO UN PEQUEÑO POBLADO

Manuel también nos recuerda como era la vida cotidiana en el poblado que se formó en la boca del túnel, había muchas viviendas de trabajadores, un economato, carpintería, taller mecánico, 3 bares, una iglesia, una escuela, cine y hasta un hospital.

La mayoría de los trabajadores eran jóvenes con unos sueldos altos para

El mayor peligro que tenía el Túnel y el que más vidas se ha llevado es la silicosis.

Un peligro silencioso y traicionero. Durante años el polvo se va acumulando en los pulmones produciendo esta enfermedad casi siempre mortal

aquella época debido a la peligrosidad del trabajo, se gastaba mucho y en los bares había mucho ambiente, "Había un bar que no tenía nada que envidiar al mejor bar de Bilbao de aquella época". También había otro bar un poco escondido al que no iba la Guardia Civil y donde había partidas de cartas, jugándose mucho dinero, "había gente que pedía adelantos del sueldo y se lo jugaba todo en una noche".

Ahora cuesta mucho creer que aquel lugar en el que convivían más de trescientas personas, se haya convertido en un paraje deso-

lado, en el que la maleza, la humedad y el silencio se han apoderado de sus sólidas edificaciones, recordándonos lo que fue, pero sobre todo lo que podría haber sido. Es increíble que una obra de esta magnitud en la que se invirtieron millones de pesetas y varias vidas no haya servido para nada por razones, posiblemente políticas, que aun hoy no están claras, lo cierto es que en la primavera del año 1959 la obra se paralizó definitivamente obedeciendo restricciones presupuestarias, según el gobierno de entonces.



HEMEROTECA

Buscando en hemerotecas de periódicos de aquella época hemos encontrado un descriptivo artículo de la vida del túnel en sus días de mayor actividad. Se publicó en mayo de 1959 en un conocido rotativo de tirada nacional. Hemos transcrito fragmentos de aquel artículo aquí.

PEDROSA DE VALDEPORRES - 1959

"A las doce de la noche entramos en el túnel. Allí trabajaban sin descanso las cuadrillas de obreros, dejándose cierto tiempo entre dos turnos para que se renueve el aire, que es extraído por medio de 20 turbo extractores. Previamente habíamos sido provistos de botas de agua, y en jeep penetramos de las entrañas de la tierra y recorrimos los tres kilómetros y medio que se paran la boca del tajo. **Dante no estuvo en el túnel de la Engaña, de estar lo hubiera utilizado como elemento descriptivo.**

El calor, el ruido estremecedor de las máquinas, la luz velada por el polvo, los cuerpos manchados, la conciencia del peligro que puede presentarse en cualquier momento con el desprendimiento de bloques de piedra, ponían una nota semifantástica en el ambiente.

Pesaba en todos los ánimos la muerte reciente de un compañero, y el repiqueo de las barrenas que abren sitio a los cartuchos de dinamita era como el coro angustioso y angustiado de la circunstancia de túnel. Ciento cincuenta hombres en cada tajo, boca norte, boca sur, vivían la terrible experiencia de la obra. Cada metro ganado a la roca era inmediatamente entibado y el trabajo, con sus tres vertientes de avance, ensanche y destroza, se realizaba a un ritmo frenético, con ansia de acabar y volver a la superficie, al amparo del espacio abierto, a la amable acogida del valle.

Ni una canción, ni una risa, solo las órdenes tajantes del capataz y la confianza del compañero que tiene algo de testamento; y el recuerdo el cuerpo desecho del último compañero fallecido, de treinta años de edad, con mujer y cuatro hijos, muerto por la mañana cuando cargaba una carretilla, rota la columna vertebral por un trozo de tierra desertora del techo. No estuvimos más de una hora en el túnel, pero en ese tiempo, insignificante si lo comparamos con las horas vividas por los técnicos y obreros, pudimos apreciar en toda su grandeza, mezcla de heroísmo y de miedo, la labor realizada en pro de ese ferrocarril que unirá un día vía de mercancías, trasiego de gentes, los mares mediterráneo y cantábrico."



Cuadrilla de trabajo en la hora de comer



La escuela



El jefe de Taller, el fotógrafo, que también era barbero y un capataz



Planta de machaqueo, donde procesaban las piedras del interior del túnel para fabricar el cemento que después serviría para el encofrado del propio Túnel



Trabajadores del taller, donde reparaban e incluso fabricaban piezas para las máquinas.



Trabajando en el interior

Hoy día está casi todo derruido, Manuel nos muestra todas las instalaciones y nos cuenta como eran entonces

■ En la misma carretera, a unos 300 metros del túnel nos manda parar y nos muestra un cubículo excavado en la roca. Tiene una pequeña puerta de madera recubierta de hierro, se trata del polvorín donde se guardaba la dinamita, nos sorprende su buen estado.

Después nos lleva a la hospedería, lugar donde él pasó mucho tiempo, ya que su padre trabajaba allí como cocinero.

Nos muestra la cocina y un mendero donde los domingos se hacían las paellas. También recorreremos un pasillo flanqueado por innumerables habitaciones, muy pequeñas donde dormían 3 personas.

Todo está derruido, no existe el tejado y la maleza se ha tragado el imponente edificio donde en su día comían y dormían 200 personas.

Después cruzamos el río y nos lleva a un pequeño túnel de evacuación justamente en frente de la hospedería. Intentamos entrar pero la total oscuridad y la humedad nos invitan a darnos la vuelta.

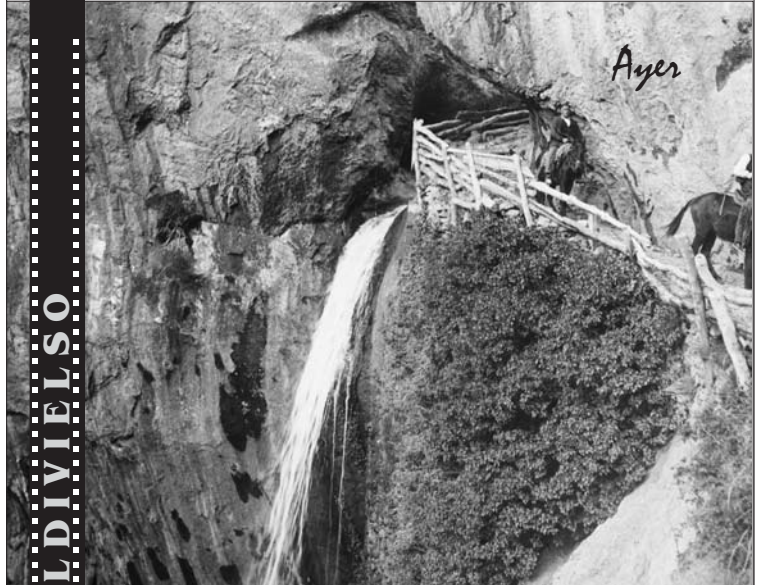
Continuamos la visita y nos acercamos a la Iglesia que hacía funciones también de escuela, está casi completamente derruida aunque se observan perfectamente las cruces que la delatan.

Después vamos a las casas un poco más lujosas donde vivían varias familias, en ellas vivían sobre todo los capataces.

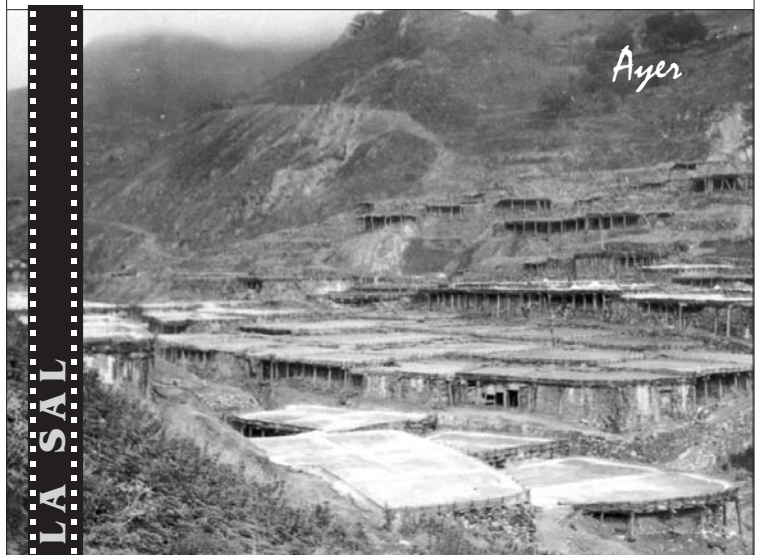
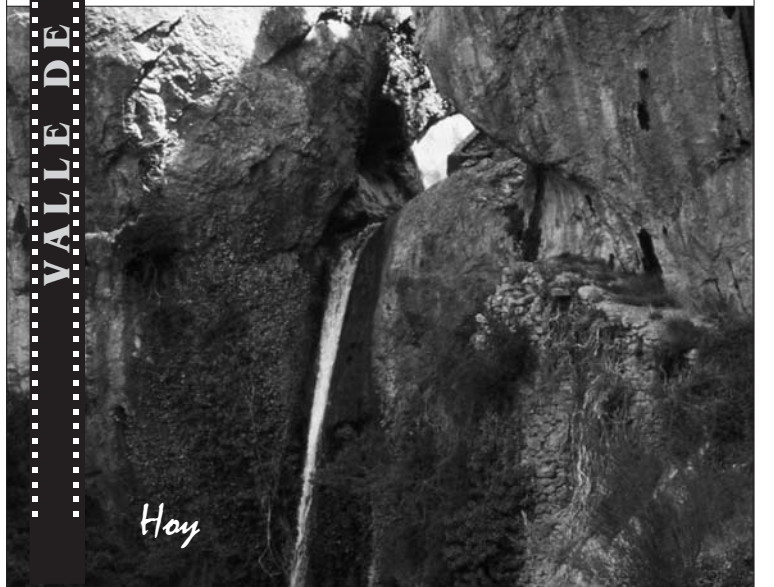
Por último nos asomamos a la boca del túnel. Nada más asomarnos nos sorprende el viento helado que sale desde su interior, del techo cae agua a chorros y el suelo está completamente echado, sinceramente se ponen los pelos de punta al mirar hacia la oscuridad de este enorme agujero que cruza una montaña entera..



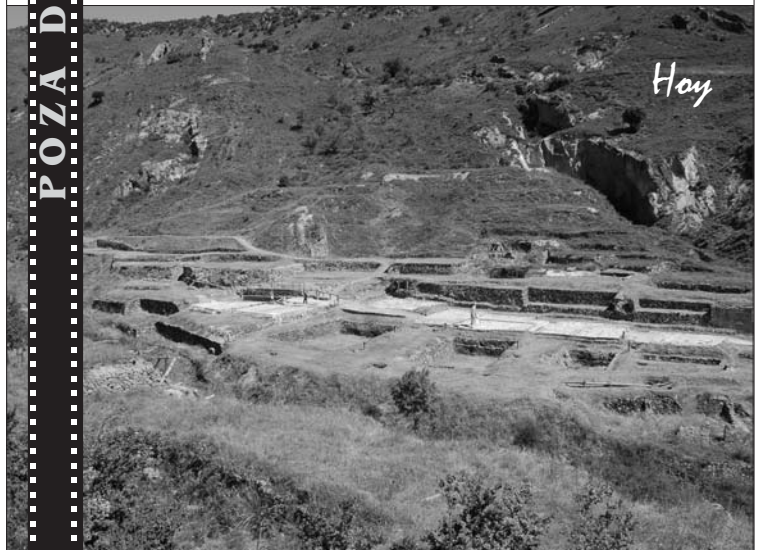
Nuestros pueblos Ayer y Hoy



Tartalés de los Montes



Salinas de Poza de la Sal



ROTULOS
 ENTRE BILBAO Y BURGOS
 MEJOR PRECIO Y CALIDAD
www.serigrafiascastillo.com
 Taller de Serigrafía
 Castillo

PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO EN
correo@serigrafiascastillo.com
 C/ Obras Publicas, 5 09550 Villarcayo (Burgos)

947 13 61 13