

# ENTRE BURGOS Y CANTABRIA POR TUNELES Y MONTAÑAS

Josu Mirena Granja

**A**L Oeste de Bizkaia las cadenas montañosas van elevándose progresivamente y conformando la cordillera Cantábrica que, a modo de frontera natural, separa tierras de Cantabria y Burgos y avanza hacia los altos de Campoo y los Picos de Europa.

A lo largo de la divisoria se van sucediendo grandes montañas que caen al Norte en impresionantes barrancos, a veces de hasta 1.500 m. de desnivel, con unas dimensiones que en ocasiones nos recuerdan la alta montaña. Abajo, hundidos en las profundas umbrías, se esconde los hayedos y

robledales; más arriba, largas cuestas herbosas y paredes calizas rematan las cimas.

Al Sur el relieve es más suave. El paisaje, más crudo y seco, nos revela un clima continental que sabe más del páramo y los rasos que del bosque.

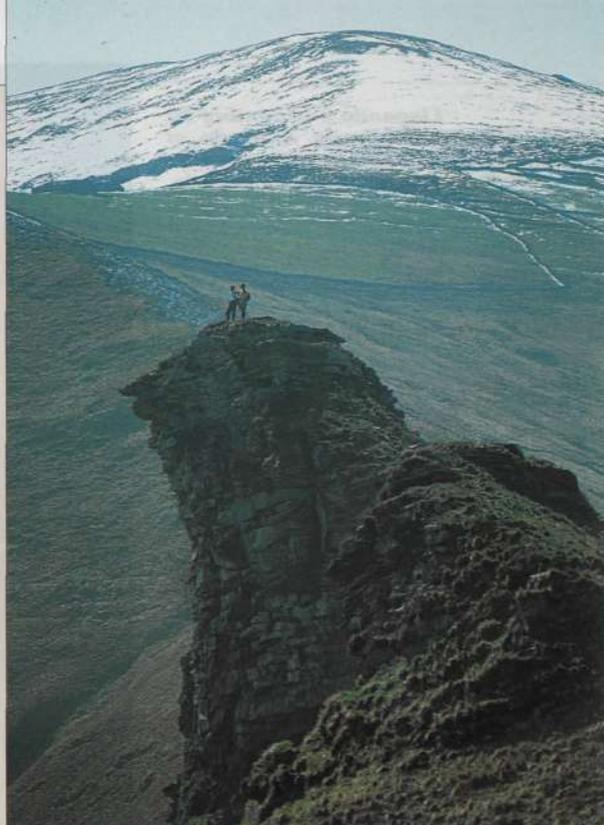
Encontraremos cumbres solitarias, muy poco concurridas. El aislamiento y lo penoso de las comunicaciones por estas tierras, en continua despoblación, son la causa de su soledad.

Escondidos en uno de los parajes más apartados, entre el Valle del Pas, al Norte, y las burgalesas merindades de Valdeporres y

Sotoscueva, al Sur, hacen su sorprendente aparición los vestigios de un gran proyecto olvidado desde mediados del siglo: un ferrocarril, el Santander-Mediterráneo, que jamás llegaría a atravesar estos lugares y para el que se construyó un enorme túnel de casi 7 km. bajo los montes cantábricos. Varios túneles más y ruinas de estaciones fantasmas ya invadidas por la vegetación van surgiendo en un paisaje irreal, como venidos del pasado, en un trazado abandonado de unos 12 Km. que, combinado con el cordal de la divisoria Matas del Pardo-Cotero, nos sugirió esta original travesía.

Segundo premio del  
XII concurso de  
artículos de montaña

*Una aérea  
cresta nos va  
elevando sobre  
los valles  
pasiegos. Arriba  
nos espera la  
cumbre nevada de  
Matas del Pardo.*



## PRIMERA PARTE TRAVESIA POR LAS MONTAÑAS DE LA DIVISORIA

### Los barrancos pasiegos

La estrecha y sinuosa carretera del puerto de las Estacas de Trueba se asoma por la vertiente Norte a los profundos barrancos pasiegos y nos va hundiendo en el paisaje de manera espectacular. Sobre el Km. 30, casi en el fondo del valle, dejamos el coche y nos disponemos a comenzar nuestra travesía.

Desde una curva en herradura de la carretera parte un camino carretil hacia unas cabañas de piedra. Pronto, ya por sendero, alcanzamos, al Oeste, el lomo

herboso que habremos de seguir ascendiendo en fuerte cuesta.

En media hora alcanzamos la cota 1.053. Hemos ganado altura y dominamos ya buena parte de los valles pasiegos, verdes y salpicados de las típicas cabañas de piedra dispersas que aportan a estos paisajes ese toque tan característico.

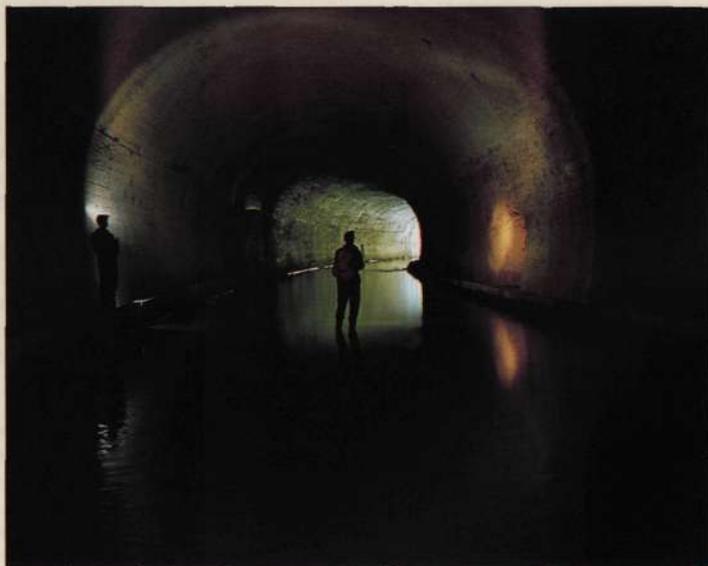
Perdidos entre estas montañas, los pasiegos, pueblo de remotos orígenes e interesantísima y peculiar etnografía, aún conservan hoy costumbres antiquísimas. La economía ganadera ha condicionado su forma de vida imponiéndoles un constante desplazamiento de cabaña en cabaña buscando los mejores pastos, pernoctando incluso con el mismo ganado. Con las nieves van bajando progresivamente a zonas de menor altitud, mientras que en verano retornan a cotas más altas. En sus "mudanzas" llevan siempre, a la espalda, unos grandes canastos hechos a mano - cuévanos - en los que, monte arriba y monte abajo, llevan sus cosas. Ropas, mantas, aperos y un paraguas son su ajuar.

Continuamos ahora por una aérea cresta, mitad rocosa y mitad herbosa, con rastros de sendero. Franqueamos dos pitones característicos y, cuesta arriba, llegamos a unas bordas. Al Noroeste ya se asoma la airosa cumbre nevada del Castro Valnera, que con sus 1.707 m. es el gigante de la zona.

Aparecen las primeras manchas de nieve, que la primavera va borrando. La pendiente nos eleva 200 m. más y alcanzamos la amplia cumbre de Matas del Pardo. Sus 1.416 m. nos brindan un espléndido panorama sobre el macizo de Valnera y el alto valle del Trueba al Noreste y la continuación de la divisoria hacia el Suroeste. Al Norte los barrancos se divisan más profundos desde la altura. Al fondo, el mar, que se confunde con el horizonte.

*Las típicas  
cabañas  
pasiegas  
aparecen entre  
los barrancos.  
Es el comienzo  
de nuestra  
travesía.*

*Los primeros  
metros del  
túnel están  
anegados de  
agua y fango.*



**Llegando a la cumbre de Matas del Pardo. Al fondo, el Castro Valnera y sus vecinos Peña Negra y Cubada Grande.**

### **A lomos de la divisoria.**

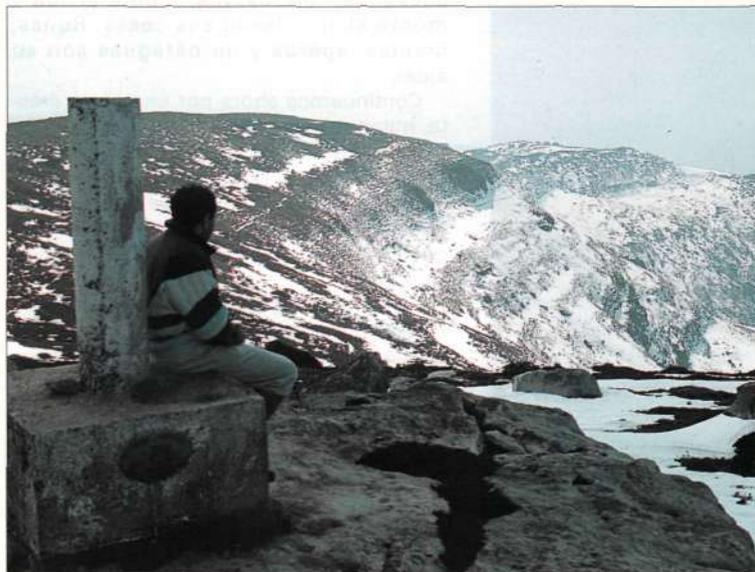
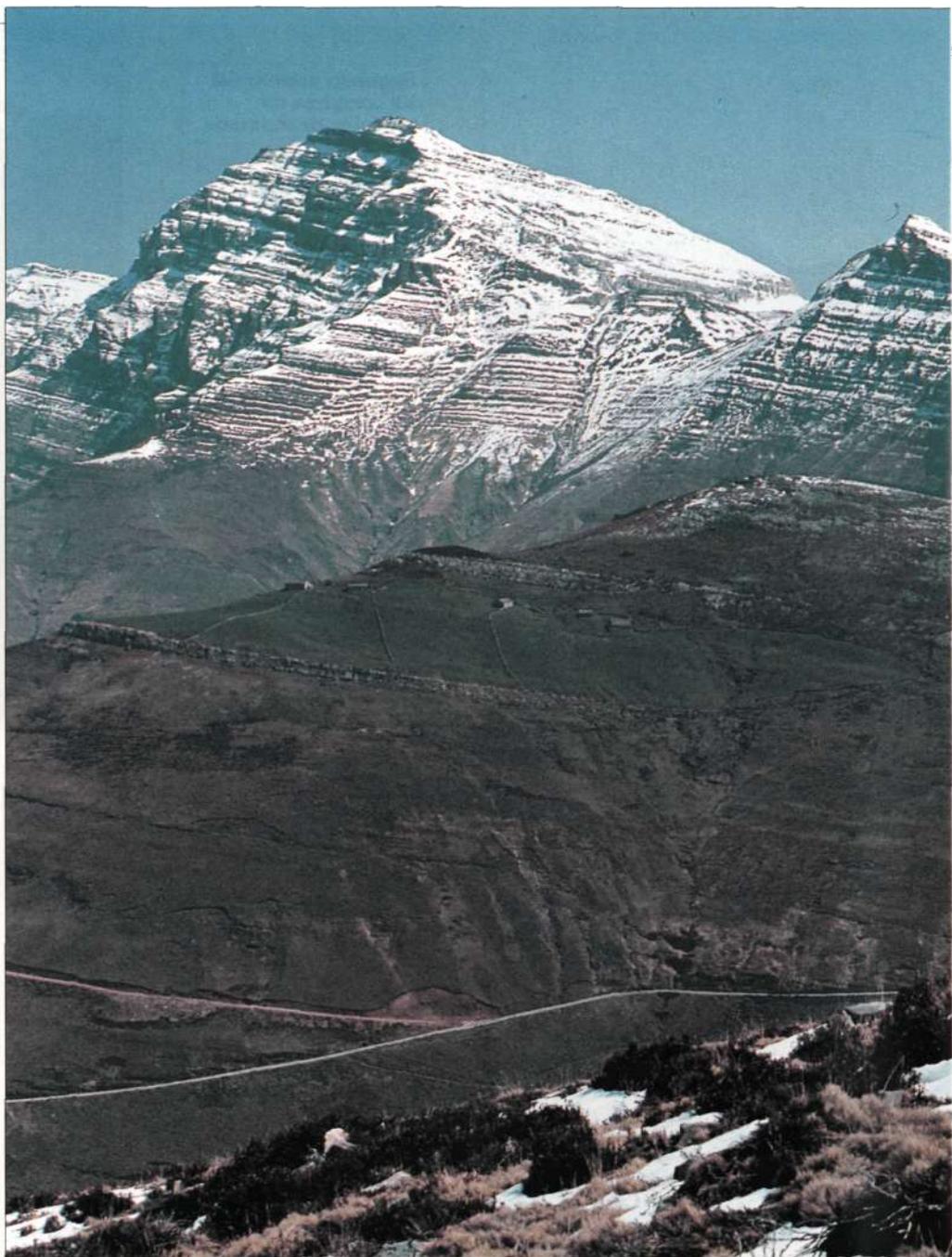
Desde Matas del Pardo tenemos que bajar más de un centenar de metros hacia el collado de la Hormaza. Esta travesía, casi llana, es espectacular por sus amplias vistas. Caminamos a lomos de la divisoria de aguas cantábrico-mediterránea que además sirve de frontera entre Cantabria y Burgos. Admiramos el Valle de Pas a la derecha y, a la izquierda, por los barrancos tributarios del río Engaña, los torrentes crecidos del deshielo que bajan furiosos, desplomándose en varias cascadas. Incluso podemos oír su estruendo desde aquí arriba.

Apenas en tres cuartos de hora alcanzamos la cota 1.392, una loma en la que aparecen los cercados de piedra y cabañas de la Marruya. Silenciosas entre la nieve, parecen esperar al verano que les dé vida.

Desde aquí el cordal nos hace descender hacia el Sur. El collado de la Marruya es la antesala de nuestra última cumbre, el Cotero, que será el punto culminante de nuestra travesía. Más de una hora nos lleva alcanzar la cima, a la que accedemos por una amplia comba cubierta de nieve que mira al Norte. Este terreno parece más kárstico que el recorrido hasta ahora y afloran las rocas sobre la capa blanca.

La cumbre es muy amplia y está cubierta de grandes peñascos que la erosión ha ido dejando aislados, al descubierto, a veces con extrañas formas. Sobre uno de ellos se sitúa el vértice geodésico y el buzón montañero, colocado recientemente por el club Larrañeta.

Además de las rocas cimeras, lo que más nos llama la atención es el profundo valle cántabro de San Pedro del Romeral, que contrasta con las vertientes burgalesas, de relieve más suave.



### **Por tierras de las viejas merindades**

Con la cima del Cotero dejamos la divisoria. Ahora tenemos que descender hacia el Sur, entrando en la comarca burgalesa en las Merindades. Nosotros nos moveremos entre las Merindades de Valdeporres y Sotoscueva.

Vamos perdiendo altura por la zona denominada "Lastrales de Prado Garda", seguramente por las rocosidades (piedras llanas o lastras) que caracterizan el lugar. Pronto encontramos una serie de barrancos desarbolados que nos encaminan al Sureste.

El paisaje es aquí menos verde, más crudo que el de la vertiente Norte. Entre brezales y enebros vamos descendiendo por terreno abierto. Pasamos por el paraje de "Cotorras de San Román" (según el plano topográfico) y, hacia los 1.200 m.

**Cumbre del Cotero. Hacia el Oeste continúan las grandes montañas de la divisoria.**

## SEGUNDA PARTE

### LA RUTA DE LOS TUNELES

#### El pueblo fantasma

La vegetación puebla los andenes de una gran estación sin nombre, abandonada a su suerte y que ahora sirve de cobijo al ganado. Es sorprendente esta construcción en un lugar tan solitario, en plena naturaleza. Le rodean las ruinas de lo que debió ser todo un poblado "artificial" levantado exclusivamente para los trabajos de perforación del Túnel de La Engaña, cuya boca Sur, visible desde los andenes, se abre a escasos metros. Restos de otras construcciones semiderruidas, como almacenes, viviendas, depósitos, canalizaciones y hasta una pequeña iglesia, van apareciendo invadidos por una vegetación que ha ido recuperando su terreno a lo largo de los años. El trazado, antes del túnel, pasa sobre el encauzado río Engaña. Un poco más arriba otro rústico puente de piedra da acceso a la parte superior del poblado.

Las antiguas construcciones se confunden con el paisaje y aportan al lugar una extraña belleza, un tanto surrealista, realzada por la boca del túnel. Parecen estar esperando todavía el paso de un ferrocarril que nunca llegaron a ver. Y es que el abandono del Santander-Mediterráneo ha sido un asunto polémico hasta hoy, que con el paso de los años fue adquiriendo un toque un tanto misterioso. No hay más que contemplar estas ruinas, perdidas entre montañas.

***Ruinas de almacenes, viviendas, depósitos, restos de andenes ... Ante nosotros surge un poblado fantasma, un paisaje irreal. Al fondo se abre la boca Sur del Túnel de la Engaña, un fascinante pasadizo de la cordillera.***

entramos en los primeros hayedos. Hay torrentes provocados por el deshielo, pero las aguas desaparecen en un gran sumidero, lo que revela la existencia de importantes sistemas subterráneos, dado lo kárstico del terreno.

Ya por bosque tratamos de seguir la dirección de una profunda y hermosa garganta afluente del río Engaña, nuestro objetivo más próximo. Más abajo surgen de nuevo las aguas y el barranco cobra vida. Infinidad de brotes de haya nos indican que el hayedo, arriba más raquítico, se encuentra joven aquí abajo, en plena expansión. Seguimos el descenso entre la hojarasca. Ahora aparecen los robledales. Por fin encontramos una antigua pista forestal y salimos junto al río Engaña, a media tarde, en un valle amplio y abierto.

Apenas un kilómetro río abajo avistamos una serie de construcciones en ruinas...



**Hemos recorrido más de 2 km. y encontramos un desprendimiento. Al fondo de la galería podemos distinguir el diminuto punto de luz de la boca Norte, culminando una impresionante recta subterránea.**

## Apunte histórico

Allá por los años 30 llegaron por estos lugares las obras del ferrocarril para acometer el difícil paso a través de las montañas cantábricas. Inaugurado por tramos, en noviembre de 1930 llegaba muy cerca de aquí, hasta Ciudad de Valdeporres. Procedía de Calatayud y atravesaba las provincias de Soria y Burgos. Cuando quedaba por atravesar la orografía más difícil estalló la Guerra Civil y se suspendieron los trabajos. Se reanudaron después, pero muy lentamente, con presos políticos. Ante las dificultades económicas las obras se abandonaron definitivamente en el corazón de las tierras pasiegas, en 1959. Las restricciones a las inversiones públicas impuestas por el Plan de Estabilización así lo impusieron. Aunque esto siempre ha sido algo enigmático.

## El Túnel de La Engaña

Una fuerte corriente de aire húmedo sale por la boca Sur del Túnel de La Engaña. La entrada ofrece un aspecto solemne, como corresponde a una obra de tamaño envergadura. Sobre el arco exterior un sobrelieve lo anuncia: "Túnel de La Engaña 6.976 m.". A cada lado, escudos tallados de Burgos y Santander atestiguan que el túnel enlaza las dos provincias.

El trazado del ferrocarril, entre montañas, nos servirá para cerrar el círculo de nuestra travesía. Nos disponemos ahora a cruzar el túnel. La gran humedad interior y el contraste de temperaturas impone ropa de abrigo. Para la iluminación utilizaremos frontales de lámparas halógenas.

Trasponemos el umbral de la entrada hacia la penumbra interior, inquietos por descubrir los 7 km. subterráneos que nos esperan. La gran bóveda, preparada para doble vía, describe un giro a la izquierda. Este tramo inicial, de unos 200 m. está completamente anegado por agua y fango y lo salvamos por una repisa que avanza por la orilla derecha. Luego se seca el piso y cesa el riego de goteras. La dirección de la galería se endereza. Entonces entreveremos un diminuto punto de luz justo al frente, al fondo de la galería. Enseguida nos damos cuenta: ¡estamos en el comienzo de una impresionante recta subterránea de casi 7 km. y la mortecina luz del fondo es la boca Norte!.

Tomamos así referencia de la dimensión de la obra, que se tardó nada menos que 17 años en construir, y se cobró muchas vidas humanas por numerosos accidentes. Los presos políticos de la postguerra, del bando republicano, fueron las víctimas. Todavía hoy sigue siendo éste el túnel más largo de la península y pocos en Europa le superan.



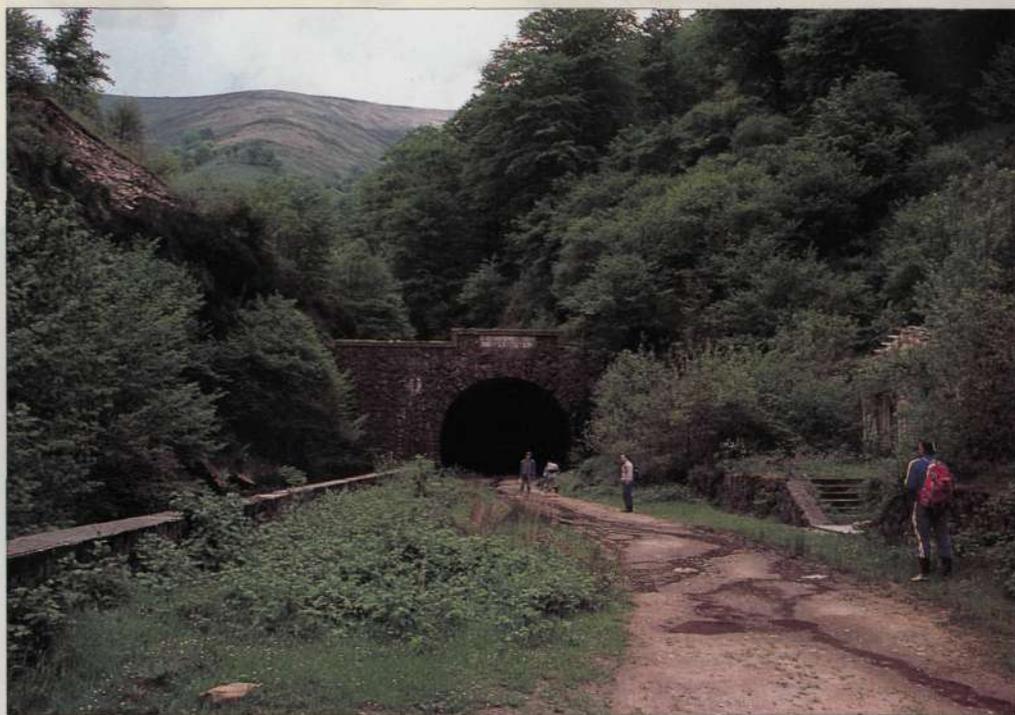
Seguimos avanzando a buen paso por el túnel. De 100 en 100 van apareciendo los metros de desarrollo recorridos, pintados en la pared. A los 2.500 topamos con un gran montón de rocas y fragmentos desprendidos de la bóveda que no llegan a bloquear la galería. Arriba ha quedado al descubierto la roca natural de estas profundidades, oscura y húmeda, que cuelga sobre nuestras cabezas entre los hierros retorcidos del armazón.

Alcanzamos la salida Norte en poco más de una hora. Volvemos a la cálida luz exterior. Estamos de nuevo en la vertiente cantábrica, en el barranco de Aján.

## Más túneles

Un corto trecho nos lleva al túnel de El Majoral, más corto, de 285 m. Tras él, de nuevo ruinas de construcciones. Luego atravesamos el túnel del Empeñadiro, de

**Salimos, por fin, a la vertiente cantábrica, en el barranco de Aján. Arriba se divisa el cordal recorrido en la primera parte de nuestra travesía.**



**Después del Túnel de la Engaña el trazado nos hace atravesar algunos más. Este es el túnel de El Morrito, de sólo 43 m., que aparece justo después de salir del de El Morro, de 263 m.**



130 m. Continúa el trazado a media ladera. Abajo, el arroyo Aján viene crecido. Dos túneles más y otra estación anónima, sin población que servir, aparece como un fantasma, solitaria y olvidada entre montañas. Ya divisamos la carretera del puerto de Las Estacas. Junto a ella acaba el trazado definitivamente.

Desde el fin del andén tomamos un sendero que asciende a la derecha hacia unas cabañas. Llegamos al coche. Ya ha anochecido y lucen las primeras estrellas.

### FICHA TECNICA

#### Datos

Travesía realizada el 18 de abril de 1993 por ALBERTO, JAVI Y JOSU.

#### Tiempo Aproximado

10 horas aproximadamente.

#### Material

Iluminación para pasar el Túnel de La Engaña. Ropa de abrigo si hay contraste de temperatura (sobre todo en verano).

#### Sugerencias

Preferible hacer en primavera, con el deshielo. El trazado del ferrocarril es ideal para B.T.T.

#### Bibliografía

- El Ferrocarril Santander-Mediterráneo. Kenneth M. Dobeson. 1988  
- Montes de la divisoria Burgos-Cantabria. Kepa Labiano. Pyrenaica N.º 164. 1991

#### Cartografía

- Hoja n.º 19-6 (84) Espinosa de los Monteros. S.G.E. 1/50000  
- Mapa B-3. Estribaciones Cantábricas. Javier Malo.

Un agradecimiento especial para Emilio, por los recortes de prensa que me proporcionó sobre el Santander-Mediterráneo.

### PLANO DE LA TRAVESIA

