

ALFERRIKAKO AZPIEGITURAK

La Engaña tunela: burdinbiderik gabeko trenbidea

Alferrikako tren azpiegiturak ez dira atzo goizeko kontua, eta Espainiako trenbide sarea abandonatutako zatiz josita dago. Horien adibiderik larrienetakoa Euskal Herritik gertu daukagu, Kantabriako Pas haranean. Kantauriar mendilerroa alderik alde zeharkatzen duen La Engaña tunela eraikitzeko 17 urte eta milaka langile behar izan ziren, tartean preso politikoak. Guztiak ere alfer- alferrik, sekula ez baita bertatik trenik igaro.

Testua eta argazkiak:

| JOXE ROJAS |

PAS HARANEKO BIHOTZEAN, Kantabrian, Vega de Pas herria aurki dezakegu, ikuskizun txundigarria osatzen duten mendi malkartsuz inguratuta. Herritik kilometro gutxira, 1.153 metroko horma berde eta grisa nabarmentzen da: Estacas de Trueba mendatea da, Kantabria eta Burgosko lurraldeak banatzen dituen muga naturala.

Handik Burgozera doan errepidea hartuta, mamu erraldoi bat agertuko zaigu bidearen eskumatara, bailararen beste aldean: hiru solairuko eraikin horixka, mendiari atxikitako porlanezko balkoi baten gainean eraikita. 50 urtean trenik ikusi ez duen Yerako tren geltokiaren hondarrak dira.





Ezker-eskuin eta goitik behera: Yerako tren geltokia, La Engañaiko tuneleko barrunbea, ostatuko geletako bat eta ostatuaren hondarrak Kantabriako mendien paisaje berdean ezkutatuta.

Denbora izanez gero, merezi du autoa geltoki ondoan utzi eta bertatik abiatzen den bideari oinez jarraitzea. Lau tunel txiki eta 40 bat minutu pasatuta, barrenetik hats izoztu eta umela darion zulotzarrera iritsiko gara. Harri landuzko kartel batek harro-harro iragartzen duenez, La Engaña tunelean gaude, Kantabria eta Burgos mendi azpitik lotzen dituen 6.976 metroko zuloan.

Santanderetik Mediterraneora

Yerako geltokia eta tunelaren beste aldean, Pedrosa de Valdeporres herrian dagoena lotzen dituen trenbidea Santander (Kantabria) eta Sagunto (Valentzia) portuak lotu behar zituen Santander-Mediterraneo trenbide-ardatz erraldoiaren zati bat besterik ez da.

Hainbat gorabeheraren ondoren, 1925ean hasi ziren Santander-Mediterraneo trenbidea eraikitzeke obrak,

Primo de Rivera diktadorearen agintean, Bizkaiko Golkoa eta Mediterraneoaren arteko komertzioa bizkortzeko asmoz.

Errepublikak ere aurrera jarraitu zuen lanekin, baina zatirik konplexueneko lanak atzeratuz joan ziren aurrekontua tarteko, Gerra Zibilak proiektu osoa erabat gerarazi zuen arte. Gerra amaituta, Francoren diktadurak Burgos eta Kantabria lotze-

ko lanari ekin zion. 6.976 metroko tunela erregimenaren propaganda tresna izugarria izan zitekeen, baita Santanderri eman nahi zitzaion “Gaztelako portu” izaera finkatzeko bide aparta ere.

Presoen lana

Lanak 1941ean hasi ziren, diktadurak Ferrocarriles y Construcciones ABC enpresarentzako lan egitera behartutako preso errepublikarren eskutik. Andaluzia, Extremadura eta Cuencatik bidalitako 560 preso jarri zituzten lanean, tunela Burgos aldetik irekitzen. Baina langileen kualifikazio ezak, bitarteko eskasek eta muturreko baldintza fisikoek infernua bilakatu zuten proiektua. Aurreikuspenen arabera 52 hilabeteko lana zena 19 urtez luzatu zen: 17 tunela bera egiteko, eta beste bi ibilbideko bi geltokiak eraiki eta burdinbiderako lurberdinketa osatzeko.

Gerra amaituta, Francoren diktadurak Burgos eta Kantabria lotzeko lanari ekin zion. 6.976 metroko tunela erregimenaren propaganda tresna izugarria izan zitekeen

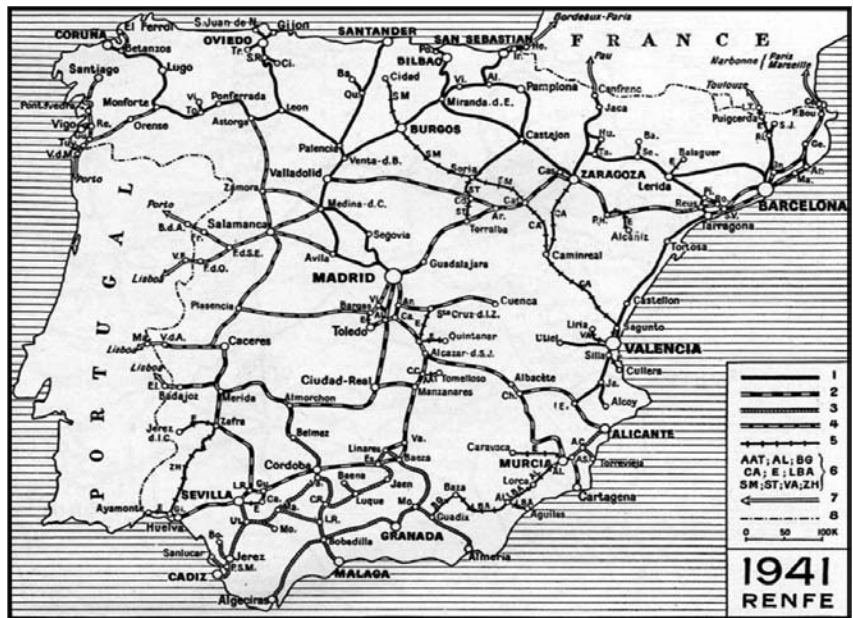
1945ean Francok indultua eman zien presoiei, eta horrek gauzak okertu zituen enpresarentzat. Lanen erritmo motelak oso kalteturik zituen ABCren aurrekontuak, eta langile libreak kontratatu behar izateak estu eta larri utzi zuen. 1950erako 500 metro baino ez zituzten zabalik, eta lanak erabat geldituta likidezia faltagatik. Diktadurak Portoles y Cia enpresari eskualdatu zion enkargua. Enpresa berriak estatu osoko langileak kontratatu eta biziki azkartu zuen lana: eguneko metro erdi zula-tzetik, hiru metrora pasatu zen.

Bertan behera

Hala ere, bederatzita urte pasatu ziren tunela hegoaldeetik eta iparraldeetik zulatzen ari ziren bi lan taldeek topo egin arte, 1959ko apirilaren 26an. Erregimenak azkar egin nahi zuen inaugurazioa, eta maiatzaren 1erako iragarri zuen. Bezperan, hala ere, sabaitik jausitako harlauza batek langile bat hil zuen, eta astebate atzeratu zuten ekitaldia, maiatzaren 8ra arte.

Harrezkero, zurrumurrua baino gehiago zen trenbidea bertan behera geratuko zela. Ekitaldiko oterduan, Portoles berak zein Santander eta Burgoseko gobernadore zibilek estututa, trenbideetako zuzendari nagusiak, Lorenzo Ochandok, Santander-Mediterraneo linea erabat osorik gauzatu zela hitz eman zuen jendaurrean, “nazioaren egoera ekonomikoa dela eta, denok nahi genukeena baino astiroago bada ere”.

Maiatza amaierarako, Francoren gobernuak hartua zuen linea bertan behera uzteko erabakia, arrazoi ekonomikoak tarteko. 31 kilometro baino ez ziren falta Yerako geltokia Saron herriarekin lotu eta 700 kilo-



Espainiako trenbide sarearen 1941eko mapan argi ikusten da zer punturaino garatu zen Sagunto eta Santander lotzeko linea. Zatorik konplexuena, La Engañaikoa, osatzeko ia 20 urte eman ondoren, linea osoa bertan behera uztea erabaki zuen Francoren gobernuak, Yeratik Santanderreko lineara 30 kilometro eskas falta zirela.

metroko linea ixteko. Iparralderantz, Santanderreraino, luzatzen zen zatia eginda zegoen jadanik, baita hegoaldeetik Dosante (Burgos) eta Calatayud (Zaragoza) lotzen zituena ere, handik Saguntorekin lotzeko.

Tunela amaitu arren, La Engaña inguruko lanak 1961era arte luzatu ziren. Ordurako jakina zen bertatik ez zela trenik pasatuko, eta horregatik ez zen ez burdinbiderik, ez seinalerik instalatu. Hantxe geratu ziren, alfer-alferrik, bi geltoki ederrak, tunel handia eta lau txikiagoak, langileen herrixkak eta lanean hildakoen bizitzak. Harri jausiek, txarto kontrolatutako eztaiek eta muturreko bizi baldintzek 16 langile akabatu zituen Portoles y Ciaren garaian. Presoak lanean zebiltzaneko datu zehatzik ez dago. Ezta lanak amaitu eta urteetara birikitako gaitzek jota hildakoei buruz ere. Tunela bera ere hiltzen hasia dela esan daiteke: 1999an, kupularen zati handi bat behera jausi zen Burgoseko sarreratik hurbil, eta harez geroztik beste hainbat zati ere eroriz joan dira.

Etokizuna

1980ko hamarkadan, Espainiako gobernu sozialistak erabat deuseztu zuen Santander-Mediterraneo linea osoa, artean martxan zeuden tar-teak ere. Tunelean zehar errepidea

egiteko aukera ere guztiz baztertu da, gehiegizko inbertsioa litzateke-lako oso trafiko urria eta bide nagusiekin lotzeko aukerarik ez duen tarte txiki baterako.

Azken hileotan, Kantabriako gobernuak iragarri du turismo gunea eraiki nahi duela Yerako geltokiaren inguruan: teleferiko ikusgarri bat, geltokitik Estacas de Trueba mendatera igoko litzatekeena eta handik, harana zintzilika zeharkatuz, parean dagoen Castro Valnera gailurrera eramango lukeena. Denborak esango du, baina 50 urte pasako eskarmentuaren ondoren, bertako jendea eszeptiko samarra da inguru hura berreskuratzeko enegarren promesaren aurrean. ■

Kantabriako Gobernuak iragarri du turismo gunea eraiki nahi duela Yerako geltoki inguruan, teleferiko eta guzti. 50 urte pasako eskarmatuaren ondoren, bertako jendea eszeptiko samarra da

MARCOS
okindegia

Benetako aitzinako ogia

☎ 943 450 966
Ubarburu pasealekua, 113
Astigarraga (Gipuzkoa)