

GRANDES OBRAS DE INGENIERIA FERROVIARIA (Y II)

Los 26 túneles más largos de nuestro ferrocarril

Relación oficiosa, arbitraria y sujeta a revisión de los grandes túneles ferroviarios españoles, en uso, fuera de uso y sin estrenar. Son todos los que están pero no están todos los que son. La lista está ampliada hasta 26 para no dejar fuera al insignificante túnel del Gujuli de la rampa de Orduña, que aunque solo mide 600 metros, no deja de ser un túnel de divisoria con todas las de la ley.



Túnel de Ortzante en la línea Madrid-Irún.

Manuel Maristany

De acuerdo con esta relación, el túnel de Somport, con sus 7.875 metros, sería el más largo de España. No lo es por tres motivos. Primero porque está compartido a medias con Francia. Segundo porque está equipado con vía de ancho internacional. Y tercero porque está fuera de servicio desde 1970 cuando se hundió el puente francés del Estanguet. Esta titánica obra de ingeniería fue la culminación del Transpirenaico occidental, más conocido por El Canfranc, en estado preagónico en la actualidad.

El podium central del ranking tunelero español lo ocuparía el de La Engaña (6.976 m), remate norteño del no-nato Santander-Mediterráneo, si no fuera porque nunca llegó a estrenarse. Las obras, iniciadas en 1927, se interrumpieron con la Guerra Civil. Finalizada la contienda se reanudaron los trabajos y se acabó de perforar y acondicionar el túnel... menos poner las vías que nunca se llegaron a instalar. Se le bautizó Engaña en atención a un arroyo que arranca de su boca Sur, sin saber que con el tiempo haría honor a su nombre. Tendría que haberse llamado El Engaño.

Salvo prueba en contrario, el número uno del ranking tunelero español en activo lo ostenta el del Padornelo, con sus



Amplia boca Oeste del túnel de La Argentera.

muy respetables 5.971 metros, un túnel muy joven de la línea Zamora-La Coruña con la que se pretendió acortar distancias entre Madrid y Galicia en detrimento de la clásica León-Monforte por la rampa de Torre-Brañuelas, ignorando el principio de que, en términos ferroviarios, la línea rec-

ta no es necesariamente la más corta ni la más rentable.

El número dos es para el túnel 3 de la Nueva Variante Córdoba-Málaga (5.320 m) que sustituyó a varios túneles del pintoresco y angosto paso de El Chorro. Según me informa don Cristóbal Cid, de Bobadi-

lla, las obras duraron cuatro años y el túnel entró en servicio el 3 de marzo de 1972. Es, por lo tanto, el más joven de los grandes túneles ferroviarios españoles.

Hasta bastante después de la formación de Renfe, el túnel de La Argentera (4.040 m), del directo Barcelona-Madrid por Caspe, era el único túnel íntegramente español que superaba los 4.000 metros. Perforarlos llevó a la ruina a la compañía de los Directos que fue engullida por el TBF que, a su vez, lo fue por MZA. A pesar del amplio portal que luce su boca Oeste, es un túnel para vía única. El Padornelo y la Nueva Variante del Córdoba-Málaga lo apearon sin contemplaciones del podium central.

El túnel de Tosas (3.904 m) del Transpirenaico oriental es el cuarto de España en servicio relativamente activo, ostentando además el récord de altitud sobre el nivel del mar: 1.495 metros. Sus rampas de acceso, rozando las 40 milésimas, son también las más duras de Renfe. Es también de vía única que, si las cosas no se hubieran torcido inoportunamente, habría podido ser de ancho internacional, un detalle que lo hubiera salvado de su latente amenaza de clausura.

El jovencísimo túnel de Somosierra (3.895 m), del directo Madrid-Burgos por Aranda, es el quinto del ranking español. Fue inaugurado por **Franco** en 1968 a bordo del Talgo conducido por la locomotora "Virgen Peregrina". El desfase entre su concepción (a principios de siglo) y su tardía realización, hizo que el "directo" naciera obsoleto, pese a que este túnel le permitía acortar casi 100 kilómetros la distancia entre Madrid y Burgos. Su portal sur mereció un tratamiento digno de las murallas de Avila.

El túnel de La Grandota, (3.756 m) entre Tudela-Veguín y Lugo de Llanera, Asturias, no es de divisoria, ni pasa de una cuenca a otra, ni goza de gran renombre, ni sirve una gran línea (la de Pajares) pero ahorra a los trenes cementeros de la cuenca del Nalón destinados a los puertos de Gijón y Avilés, la gran vuelta por Oviedo. Ocupa nada menos que la sexta plaza del ranking tunelero español.

Si el túnel de Fayón 48 B-C (3.643 + 2.969 = 6.612 m) de la línea Barcelona-Zaragoza, no hubiera estado cortado por un breve tajo, habría desbancado al de La Engaña y convertido en el más largo de España en servicio activo, pese a que se trata de un túnel anodino practicado a través de unas lomas de escasa entidad para ahorrar al ferrocarril el gran meandro que describe el Ebro en Mequinenza. Los ma-

RANKING DE TUNELES ESPAÑOLES			
Año inauguración	Línea	Altitud en metros	Longitud en metros
1928	Somport, línea de Canfranc	1.211	7.875
-	La Engaña, Santander-Mediterráneo	700	6.976
1942	Padornelo, Zamora-La Coruña	1.100	5.971
1972	Túnel 3 Córdoba-Málaga	373	5.320
1893	La Argentera, Barcelona-Zaragoza	349	4.040
1922	Tosas, Barcelona-Puigcerdá	1.495	3.904
1968	Somosierra, directo Madrid-Burgos	1.284	3.895
1957	La Grandota, Veguín-Lugo de Llanera	172	3.756
1893	Fayón 48-C Barcelona-Zaragoza	80	3.643
1863	Torralba, Madrid-Zaragoza	1.108	3.231
1951	Vilanova de la Sal, Lérida-Pobla	330	3.450
1884	La Perruca, Rampa de Pajares	1.250	3.071
1893	Fayón 48-B, Barcelona-Zaragoza	70	2.969
1864	Ortzaute, Alsasua-Zumárraga	607	2.957
1968	Mata Aguila, directo Madrid-Burgos	1.070	2.480
1884	La Tablada, Madrid-Segovia	1.278	2.380
1947	Los Palacanes, Cuenca-Valencia	1.132	2.300
1968	El Celemín, directo Madrid-Burgos	1.115	2.250
1884	El Capricho, Rampa de Pajares	780	1.882
1893	Nonaspe 39, Barcelona-Zaragoza	155	1.409
1882	Reinosa, Palencia-Santander	849	1.276
1893	Fabara 38, Barcelona-Zaragoza	263	1.202
1922	El Caracol, Barcelona-Puigcerdá	1.460	1.057
1882	El Lazo, Torre-Brañuelas	1.000	1.044
1864	La Cañada, Madrid-Avila	1.358	952
1878	Gujuli, rampa de Orduña	625	683



Una doble tracción entrando en el túnel de La Cañada.

quinistas de vapor lo temían más que al de Argentera que habían pasado poco antes.

El túnel de Torralba Nueva (....) de la gran línea del MZA Madrid-Zaragoza, sustituyó al primitivo construido en 1863 para pasar de la cuenca del Henares a la del Ja-

lón (o a la del Tajo al Ebro, si se prefiere) Es para doble vía, como todos los túneles modernos, y los Talgos y los Estrellas lo cruzan como una exhalación sin detenerse ni un segundo en la estación de Torralba, justo a la salida del mismo, a 1.108 metros de altura.



El exprés Puerta del Sol saliendo del túnel de Somosierra.

Pese a sus respetables 3.405 metros, el túnel de Vilanova de la Sal, en la línea Lérida-Pobla de Segur (o Transpirenaico central) es un perfecto desconocido. En este túnel, a bordo de la Mikado 2413, tuve ocasión de experimentar en carne viva los horrores de la travesía de un túnel con tracción vapor. Si hasta entonces había sospechado que maquinista y fogonero eran unos héroes, esta angustiosa experiencia me la confirmó plenamente.

El túnel de La Perruca, con sus 3.071, no es el más largo de España pero sí el más emblemático y la culminación de una titánica pieza de ingeniería, la conocidísima y temible Rampa de Pajares, un desarrollo ferroviario de 34 kilómetros que se revuelve cuatro veces sobre el mismo para ganar 750 de altura entre Puente de los Fierros y Busdongo, apenas separados 10 kilómetros en línea recta. Su travesía con tracción vapor era un verdadero calvario. Su nombre, Perruca, no hace referencia a una perra fea sino a la "perra chica" que, según dicen, se parecía el portal leonés con su corona y castilletes.

En su vigorosa marcha de Madrid a Irún, el Ferrocarril del NORTE perforó el túnel de Ortzaute (2.957 m) bajo el Aizgorri para pasar de la cuenca del Ebro a la cornisa cantábrica. Por este túnel cruzan diariamente los prestigiosos Sud-Exprés y "Puerta del Sol" que luego rodarán a marcha lenta sobre el veteranísimo viaducto de Ormaiztegui, contemporáneo del túnel,

y uno de los escasos puentes de celosía supervivientes.

El túnel de la Tablada (2.380 m) es el segundo que se perforó bajo el espinazo del Sistema Central para dar satisfacción a los segovianos que se habían visto postergados por la decisión de la Compañía del Norte de tirar por Avila. Tuvieron que esperar 20 años para ver cumplidas sus aspiraciones.

A 1.132 metros de altura sobre el nivel del mar, el joven ferrocarril Madrid-Valencia por Cuenca cruza la Serranía del mismo nombre por el túnel de Los Palancares de 2.300 metros. No es un túnel de divisoria, pues no pasa de la cuenca del Tajo a la del Júcar. Es un túnel más en una línea poco concurrida cuya obra de fábrica más espectacular es el viaducto de Torres Quevedo sobre el Narboneta, de 680 metros de largo y 65 de altura.

El túnel de Nonaspe (1.409 m) del directo Barcelona-Madrid por Caspe, desemboca directamente sobre el viaducto del Matarraña, un afluente del Ebro, cuyo curso siguió este ferrocarril para ahorrarse el meandro de Mequinenza. Como la línea venía en cuesta desde Fayón, los maquinistas de vapor, lo habían de pasar con el fuego al rojo para no perder arrancada y subir sin desfallecimientos hasta el de Fabara, con el riesgo de llenarlo de humo y asfixiarse.

El túnel de Reinosa (1.276 m) es el portillo que franquea al ferrocarril el paso de las altas tierras palentinas a las verdes pra-

deras de Cantabria (después de haber superado el legendario puerto de El Pozazal y cruzado la vía del ferrocarril de La Robla en Mataporquera). A continuación del mismo se inicia la famosa rampa de Bárcena con dos interesantes herraduras.

El túnel del Caracol de la rampa de Tosas solo mide 1.057 metros pero tiene la particularidad que describe una vuelta completa sobre sí mismo que permite al viejo Transpirenaico ganar 50 metros en un abrir y cerrar de ojos (si el viajero los abre en el momento oportuno, es decir, al salir el tren por la boca Norte, podrá ver justamente a sus pies la vía que hará un par de minutos ha dejado atrás).

El Túnel del Lazo de la legendaria rampa de Torre-Brañuelas lo forman en realidad tres túneles: el de la Granja de San Vicente, el de Pozanco y el de La Silva (16) que es el que verdaderamente cruza por debajo de la línea. El viajero debe estar muy atento porque el tren va a toda pastilla y apenas da tiempo de situarse. Como todos los túneles del siglo pasado, es muy angosto, un detalle que incomodaba a las gigantescas locomotoras Santa Fe que subían los pesados trenes carboneros rozando el techo con sus chimeneas y llenándolo de humo venenoso.

Los túneles de divisoria, como su nombre indican, están situados en la cima del recorrido. Una notable excepción la constituye el túnel de La Cañada, de la prestigiosa línea Madrid-Irún por Avila, que está unos pocos metros por debajo de la estación de su nombre, al final o comienzo (según como se mire) de la rampa Norte. No es muy largo (952 m) pero compensa su cortedad ostentando el número tres de altitud (1.358 m) por detrás de los de Tosas y el Caracol, pero bastante por delante del muy famoso de La Perruca.

Si no fuera porque es un autentico túnel de divisoria, con el prestigio que acarrea este título, el modesto túnel del Gujuli (625 m) de la línea Miranda-Bilbao (el antiguo y polémico Bilbao-Tudela) no merecería figurar en esta relación de grandes túneles españoles. Pero es de divisoria y con esto está dicho todo. Aparte de que es la antesala de la famosa herradura de Orduña, tan cuestionada en la actualidad. Fotos del autor. □