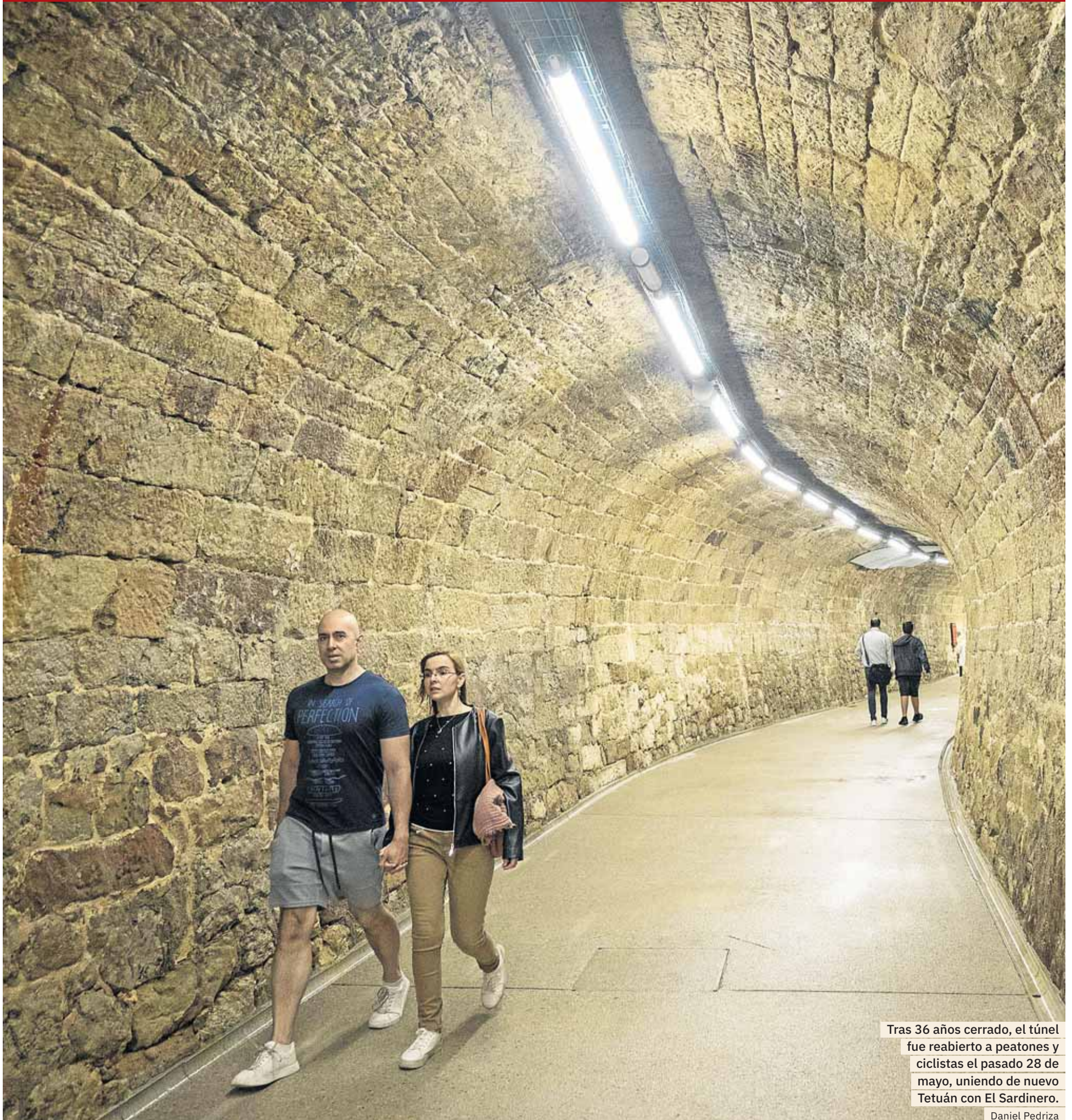


TÚNEL DE TETUÁN

Suplemento sobre la reapertura del histórico pasadizo

Miércoles 8 de junio de 2022



Tras 36 años cerrado, el túnel fue reabierto a peatones y ciclistas el pasado 28 de mayo, uniendo de nuevo Tetuán con El Sardinero.

Daniel Pedriza

EL PROYECTO. Tres años de andadura y trabajos exhaustivos

El auténtico reto hacia la recuperación de una infraestructura histórica y transformadora

SANTANDER

Saray Ceballos. Todo el mundo ha oído hablar alguna vez del antiguo túnel de Tetuán de Santander. Su puesta en funcionamiento en el año 1892 supuso un antes y un después para una época en la que unir, a través de un tranvía de vapor, el centro de la capital con una zona con un gran impulso social y económico como era El Sardinero suponía todo un hito para la ciudad. Ahora, más de un siglo después de su apertura y casi cuatro décadas de su cierre definitivo, la historia se repite poniendo de nuevo al servicio de los ciudadanos el pasadizo, esta vez rebautizado como el túnel del tren de Pombo.

Con una fiesta de inauguración digna del siglo XIX, el pasado 28 de mayo se ponía fin a un total de tres años de andadura, trabajos y esfuerzos para recuperar una infraestructura diferente que forma parte de la historia de Santander.

En concreto, los trabajos, adjudicados a la empresa SIEC con un coste total de 4 millones de euros, han consistido en la consolidación y el acondicionamiento del antiguo túnel y el entorno de sus dos bocas, creando un paso peatonal y ciclista que conecta la zona de Puertochico, por la calle Tetuán, con El Sardinero, al comienzo de la calle Joa-

quín Costa. Así, se comunican el centro de la ciudad con la zona de playas, en apenas 300 metros de distancia y cinco minutos de camino, gracias a una infraestructura que supone, además, todo un impulso y una transformación para su entorno.

Petición popular

El camino hacia la recuperación de esta parte del patrimonio de la ciudad tiene su punto de partida en 2013. Fue entonces cuando el ingeniero Jaime Gómez Obregón, a través de la plataforma ciudadana 'Santander City Brain', lanzó una propuesta con el nombre de 'Reabrir el túnel olvidado que existe entre La Cañía y Tetuán'. Su idea resultó ser la más votada por los vecinos de Santander.

Fue una iniciativa bien recibida pero que parecían haber dejado pausada hasta que, en junio de 2017, comenzaron los trabajos de inspección para ver la viabilidad real de la obra. Se hicieron a través de la boca de Tetuán. Lo que los técnicos allí se encontraron fue un pasaje inundado, lleno de fango, aunque en buen estado, por lo que los resultados fueron favorables. El proyecto seguía adelante.

Por fin, en febrero de 2020 SIEC, a quien le fueron adjudicados los trabajos apenas tres meses antes, comenzaba unas obras que supondrían la reapertura del antiguo túnel. Los primeros pasos se dieron por la boca de Tetuán, por la parte del Grupo Las Canteras, con el objetivo de que, en una segunda fase, los trabajos se concentraran en la otra puerta del túnel, la de El Sardinero. Sin apenas planos ni cartografía de la época de su construcción, el reto aquí pasaba por encontrar dicha puerta, soterrada con el paso de los años a más de 11 metros de profundidad.

Hitos y obstáculos

Así, en septiembre de 2020 tuvo lugar una de las partes más impresionantes de la obra. Para localizar la boca más cercana a las playas de El Sardinero fue necesario la ejecución de un anillo circular de 11,5 metros de diámetro, ejecutado con pivotes, algunos de ellos con más de doce metros de profundidad. Una auténtica obra de ingeniería que, solo un mes más tarde, permitía vislumbrar a través de un enorme cráter la antigua puerta que en el fondo se localizaba. En realidad se trata de un

4 millones €
ha sido el presupuesto total de la obra



Las obras llevadas a cabo han supuesto la consolidación del antiguo túnel

pozo de 11 metros de altura y 10,80 de diámetro que ha permitido también excavar un falso túnel de 40 metros, que se aprovechará como espacio expositivo y otras actividades.

Pero, a lo largo de los dos años que ha durado la obra, los planes no siempre han salido como se habían planeado. El año 2021 trajo consigo los dos mayores impedimentos que ha vivido todo este proceso. El primero

de ellos, el hallazgo en el mes de enero de un antiguo paso junto a la boca de El Sardinero, supuso la modificación inicial del proyecto, con su correspondiente repercusión en el plazo de ejecución, previsto inicialmente en doce meses.

Apenas cuatro meses después, llegaba el segundo sobresalto. Esta vez un derrumbe en el interior de la bóveda que volvía a paralizar las

SOEEC

- Inyecciones: Resinas epoxi, poliuretano, morteros
- Pavimentos
- Microcementos
- Impermeabilizaciones
- Reparaciones estructurales
- Fibra de carbono

soec@soeccantabria.com

629 456 239





del tranvía así como la urbanización del entorno en sus dos accesos. Daniel Pedriza

obras, permitiendo continuar solo con los trabajos en el exterior.

Dos piedras en el camino que no impidieron, sin embargo, conseguir llegar a meta. En noviembre de 2021, las dos bocas del túnel se encontraban, por fin, tras retirar todo el material derrumbado y a principios de 2022 apenas quedaban flecos sueltos —detalles de iluminación, ventilación interior, seguridad y los co-

Las partes implicadas en la obra decidieron dejar vistos los acabados originales del túnel y no impermeabilizar el trazado para evitar cubrir la bóveda

rrespondientes trámites de inspección— para dar toda la obra por concluida. La fecha fin: mayo de 2022.

Resquicios del pasado

Iluminado con LED a lo largo de los 300 metros de longitud que separan sus dos bocas, el actual túnel del tren de Pombo conserva algunos resquicios del pasado. Entre ellos, elemen-

tos originales, como un bajorrelieve con las siglas TSV —se cree que corresponden con Tranvía a Vapor del Sardinero— cinco apartaderos y un antiguo apeadero del tranvía.

Y es que conservar al máximo la estructura del túnel original, garantizando la seguridad y la calidad de la infraestructura final ha sido la premisa de los trabajos realizados por la empresa SIEC, consensuada cual-

quier decisión con profesionales y técnicos. Así, por ejemplo, la dirección de la obra y demás partes implicadas asumieron, durante la ejecución del proyecto el hecho de no impermeabilizar el trazado, actuación que supondría la cobertura total de la bóveda. De esta forma, se mantienen los acabados propios del pasaje, dejando vista la piedra de sillaría y el ladrillo del túnel original.

CRONOLOGÍA

En fechas:

Junio 1892. Inauguración del túnel original.

1986. Ambas bocas son selladas y cerradas de manera definitiva.

Junio 2017. Se realizan labores de inspección para comprobar la viabilidad real de la reapertura.

Febrero 2020. La empresa SIEC comienza las obras por Tetuán.

Septiembre 2020. Arrancan los trabajos para abrir la boca de El Sardinero.

Enero 2021. Se halla un antiguo paso junto a la entrada norte que supone la modificación del proyecto inicial.

Mayo 2021. Las obras son paralizadas por un derrumbe en el interior.

Noviembre 2021. Ambas bocas se encuentran.

Mayo 2022. Inauguración de la reapertura del túnel de Tetuán.



HONGOMAR
HORMIGONES MONTAÑESES

Presentes en las mejores obras

INAUGURACIÓN. Emociones y recuerdos florecieron entre los cientos de vecinos que recorrieron el pasadizo de nuevo

Un viaje al pasado para celebrar, por todo lo alto, la reapertura del túnel

SANTANDER

S. Ceballos. Para volver a abrir el túnel de Tetuán 130 años más tarde de aquella primera inauguración no era suficiente celebrar una fiesta cualquiera. El momento —histórico para la ciudad de Santander— se merecía mucho más. Un viaje en el tiempo. Un viaje que permitiera a los ciudadanos de la capital sentir y vivir lo que sus antepasados sintieron y vivieron aquel 24 de junio de 1892 cuando se abrió al público, por primera vez, el pasadizo que unía Tetuán con La Cañía, a través de un tranvía de vapor.

Y así fue. El pasado 28 de mayo Santander —o por lo menos la zona que envuelve al túnel— volvió a ser la ciudad de finales del siglo XIX. En el evento no faltó detalle. Actores vestidos de época recrearon a personajes también de principios del siglo XX. Caballeros con chistera y bastón, damas con vestidos propios de la alta burguesía o interventores custodiando la llegada del antiguo tranvía contribuyeron, con su sim-

ple presencia, a dar ese salto al pasado y crear un ambiente festivo propio de hace más de un siglo.

Los actores de la compañía teatral Fernando Rebanal caminaban y representaban situaciones de aquel entonces a lo largo de los 300 metros que abarca el pasadizo subterráneo. Cualquier diálogo entre ellos, cualquiera de sus actuaciones, servían para ubicar en el presente un pequeño detalle de aquel entonces.

Y no hay fiesta sin música. Una música que en Santander debe contar con aires marineros. Y así fue. Las voces del Coro Ronda Altamira fueron las encargadas de amenizar

Actores vestidos de época recrearon situaciones que trasladaron a los asistentes al Santander del finales del siglo XIX



La boca del túnel, 'custodiada' por un interventor de la época. D. Pedriza

musicalmente una inauguración en la que ningún detalle estaba dejado a la casualidad. A todo ello se sumó el ambiente creado en torno al mercado artesanal de productos de Cantabria que estaba situado en la boca este del túnel.

Música, teatro, puestos... Todo era bienvenido. Todo era motivo de celebración.

Anécdotas y vivencias

El momento fue especial. Muchos recuerdos y emociones afloraban entre los cientos de vecinos que aquella mañana quisieron ser parte de ese viaje en el tiempo. Algunos de ellos, los más mayores, tiraban de recuerdos y contaban anécdotas y vivencias de su niñez, cuando el túnel ya no servía de paso para tranvías pero sí para peatones que por él pasaban para acortar las distancias de la capital, allá por los años 50.

Ninguno de los allí presentes lo dudó. Todos entraron. Algunos lo hicieron por la boca de El Sardinero, otros por la de Tetuán, algunos andando y otros en bici... Pero todos ellos atravesaron el pasadizo y alargaron en el tiempo los apenas cinco minutos que se tarda en recorrer la pequeña distancia entre ambas entradas, para disfrutar y vivir de primera mano un auténtico y emocionante salto al pasado del que, sin duda, se hablará en el futuro.

75 años
sonorizando
espacios en
Santander

En FONESTAR estamos orgullosos de contribuir en la **rehabilitación del Antiguo Túnel de Tetuán** con lo mejor en nuestros sistemas de avisos y mensajes programados



75
AÑOS
SONANDO
FONESTAR

lostal
GRUPO SIETE

LOSTAL HA COLABORADO EN
EL SUMINISTRO DE LA TUBERÍA FUNDICIÓN
PARA ABASTECIMIENTO
Y PLÁSTICA PARA SANEAMIENTO

SANTANDER · NOJA



Cientos de personas quisieron ser partícipes de la inauguración. Daniel Pedriza



Actores de la compañía teatral Fernando Rebanal. Daniel Pedriza

ALTOR

ALQUILAMOS SOLUCIONES
ALQUILER Y VENTA

WWW.ALTOR.WS

COMPROMETIDOS CON LA CALIDAD Y EL SERVICIO

LIMPIEZA

JARDINERIA

MADERA

CONSTRUCCION

ENERGIA

BARROS
 POL. IND. BARROS,
 PARCELA 28-4
 39408 BARROS
 942 83 00 52

SANTANDER
 POL. IND. CANDINA,
 REAL CONSULADO 7
 39011 SANTANDER
 942 65 23 15

JUAN DE MIGUEL. Presidente del Grupo SIEC

«La implicación de todo el equipo humano ha sido trascendental»

SANTANDER

S. Ceballos. Juan de Miguel, presidente del Grupo SIEC, tuvo claro desde el primer momento «la trascendencia» que supondría participar en un proyecto como el de la reapertura del túnel de Tetuán, «tanto desde el punto de vista de reto constructivo como desde el histórico y social». Un reto que asumió y que le ha permitido «llevar a cabo un proyecto singular, donde pocas veces una experiencia como esta se vuelve a repetir».

—**¿En que ha consistido el proyecto y cómo definiría su ejecución?**

—La idea final era poner a disposición de los ciudadanos una nueva vía de comunicación entre el centro de la ciudad, a través de la calle Tetuán, y la zona de El Sardinero. Uno de los objetivos principales del proyecto era asegurar el estado del antiguo túnel mediante las técnicas que actualmente dispone el mercado y, a la vez, conseguir que quedara vigente el sistema constructivo que a finales del siglo XIX aquellos promo-

tores y constructores de la época llevaron a cabo. Las décadas de abandono y la poca información de la que se disponía han supuesto que la ejecución haya resultado en ocasiones extremadamente compleja y se hayan tenido que llevar a cabo numerosos estudios y controles para aminorar los riesgos.

—**¿Cuál diría que ha sido el mayor hito alcanzado durante los dos años que ha durado la obra?**

—A la complejidad general de la obra se añadió la localización de la boca del túnel por el lado de El Sardinero. Para ello fue necesario realizar una campaña específica de sondeos verticales a destroza y, en base a los datos obtenidos, posicionar la planta del pozo cilíndrico de 11 metros de altura y de diámetro interior mediante una pantalla de pilotes secantes de hormigón armado y de mortero. Este pozo sería el que conectaría, posteriormente, el antiguo túnel con el nuevo falso túnel y la salida hacia El Sardinero. Además, hubo que corregir el gran derrumbe



Juan de Miguel. Luis Palomeque

situado al comienzo del túnel por la boca de El Sardinero mediante refuerzo con cerchas de protección y treslonos, inyecciones externas para rellenar los huecos dejados por los derrumbes e inyecciones armadas radiales perpendiculares al revestimiento retirando el derrumbe en fases no superiores a un metro.

—**¿Qué importancia han tenido en una obra de estas características los medios humanos y la aplicación de las nuevas tecnologías por las que apuesta SIEC?**

—La implicación, experiencia y buen hacer de todo el equipo humano que ha participado ha sido trascendental para conseguir los objetivos y, especialmente, nuestro equipo de dirección que lo ha llevado a cabo con la máxima dedicación y esfuerzo y ha contribuido de manera importante al éxito que finalmente se ha conseguido. Las nuevas tecnologías también han tenido un peso importante. Desde el principio de las obras, y para conocer en qué grado podrían afectar a las diferentes fases de construcción al túnel, se instaló una monitorización remota continua en cuatro secciones diferenciadas, con la colocación de piezómetros, extensómetros y células de presión que permiten conocer, en tiempo real, el nivel del agua en el exterior del revestimiento, el estado tensional del terreno y el estado tensional del revestimiento.



METALIGAS

TORCA

**CARPINTERIA METALICA
Y ESTRUCTURA EN GENERAL
HIERRO-ACERO INOXIDABLE
ALUMINIO y PVC**

www.metalicastorca.com

metalicastorca@hotmail.com

985 707 605

**POLÍGONO DE LLEU, PARCELAS 3-4
33583 VILLAMAYOR
PILOÑA ASTURIAS**



ARPOSA

División Señalización Vial y Conservación

**SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, VERTICAL, BALIZAMIENTO
Y BARRERA DE SEGURIDAD**

*Hacemos
tu camino
más fácil*

C/ Somavilla nº 36 A. 39609 Camargo

✉ obras@arposa60.com ☎ 942 97 00 00 / 630 523 041 www.arposa60.com





 **SIEC**



CONEXIÓN. Un nuevo entorno para ambas zonas

El Sardinero y Tetuán, mucho más que acortar una distancia

SANTANDER

S. Ceballos. Tetuán y El Sardinero son dos zonas de gran afluencia en Santander. La primera es una de las calles más populares de la capital, centro de reunión de los amantes de la diversión y gastronomía. La segunda, por su parte, es auténtico emblema de la ciudad y lugar de referencia para veraneantes, autóctonos y turistas, desde hace siglos. Ambas han ido cambiando con el paso de los años. Las dos han sabido evolucionar según lo hacía la sociedad, se han ido adaptando a los tiempos pero siempre –o mejor dicho desde 1986, fecha en la que se clausuró definitivamente el antiguo túnel de Tetuán– con una distancia entre ellas que para muchos era algo innecesario e inasumible.

Llegar de una a otra era, hasta ahora, algo más que un simple paseo. De Tetuán, sí es cierto que a un paso, se accede a Canalejas, una calle que conduce al Sardinero a través del Alto de Miranda. Bo-

Vecinos, hosteleros y comerciantes han demandado durante años la reapertura del pasadizo como medida para dinamizar ambas zonas

nito trazado pero algo largo y costoso. También se puede cruzar a pie el también llamado túnel de Tetuán que une, mediante un vial abierto al tráfico, la conocida rotonda de la pescadera con la de los delfines situados al final del pasadizo. Aún así, un camino largo y tedioso para ha-



El barrio de Tetuán se ha ido modernizando con distintas actuaciones e iniciativas. Javier Cotera

cer caminando o en bicicleta que lejos queda, además, de la zona de playa. No son las únicas opciones, pero cualquiera de las alternativas daban como resultado un poco apetezable itinerario.

Con la reapertura del auténtico e histórico túnel de Tetuán, ahora lla-

mado del tren de Pombo, esa distancia se acorta. Solo 300 metros. Solo cinco minutos. Esos son los datos que separan desde el pasado 28 de mayo Tetuán de El Sardinero. El centro de la playa. Cifras que dejan ver que con la inauguración de este nuevo y renovado pasaje se establece una co-

nexión peatonal y ciclista entre dos partes de la ciudad hasta ahora mucho más distantes entre sí.

Impulso al comercio

Pero el túnel de Tetuán es mucho más que una solución de movili-

Avda. Cantabria, 2121. 39318 Cudón (Cantabria) / Teléfono: 942 57 60 36 // Fax: 942 57 66 93 / talleresjarama@talleresjarama.es // www.talleresjarama.es

GESERCAN
GESTIÓN DE OBRAS E INGENIERÍA

• OBRA CIVIL • EDIFICACIÓN • INGENIERÍA • ARQUITECTURA

☎ 699 625 285 • info.gesercan@gmail.com • Barrio La Estación, 17 • 39792 HERAS (Cantabria)





El Sardinero y sus playas son lugar de referencia en la época estival. Roberto Ruiz

dad. Además de permitir con su reapertura recuperar una parte importante del patrimonio histórico de la ciudad que hasta ahora permanecía enterrada, su acondicionamiento y reutilización dan respuesta a una constante demanda por parte de vecinos, hosteleros y comerciantes del entorno.

Ellos veían necesario dar el paso y recuperar una infraestructura que ayudaría a impulsar socialmente las zonas colindantes al propio túnel y que, al mismo tiempo serviría como herramienta para dina-

Las labores de acondicionamiento del túnel y su entorno dan un nuevo giro hacia la modernización del barrio de Tetuán

mizar el comercio y la hostelería de estos entornos. Y el paso, se ha dado. Ahora solo queda ver resultados.

Esencia del barrio

Las labores de acondicionamiento no solo del túnel sino también de su entorno vuelven a dar un giro a la zona de Tetuán. Un barrio cargado de historia que, durante los últimos años, ha vivido reformas e iniciativas con el objetivo de impulsar su modernización. Así, ha sido ob-

jeto de peatonalizaciones, de reformas, acoge una avenida de la fama... todo para contribuir a que esta zona de Santander, con peso propio en el tejido social y económico de la ciudad, adquiera el protagonismo que merece.

Y no solo parece que lo está alcanzando sino que lo hace sin perder la esencia y el encanto que la ha caracterizado a lo largo de los años, con un alma marinero que ahora tiene en su renovado túnel, un pequeño pero importante camino director el mar.

La conexión entre el centro y la zona de playa, también para ciclistas

Santander se caracteriza por ser una ciudad que apuesta por la sostenibilidad. En este sentido, durante los últimos años, en la capital se ha desarrollado una red de carriles bici que, ahora, encuentra en el renovado túnel de Tetuán un nexo de unión. Y es que el carril bici que actualmente atraviesa el pasadizo se prolongará por ambas bocas, reforzando la comunicación entre el Sardinero y el centro también para ciclistas.

En el lado de Tetuán, el trayecto se unirá con el carril de Puertochico, a su paso por Casimiro Sainz. Así, el itinerario arrancará en el paso de peatones de la plaza de Amaliach, junto a la glorieta de La Pescadora, y partirá en dirección este hasta la glorieta de Tetuán. A partir de ahí, continuará por la calzada de la vía hasta llegar al aparcamiento existente junto al centro de salud, donde cambiará a la acera norte hasta llegar a la plaza de Alhucemas, punto final del trazado.

Al otro lado, en el Sardinero, el carril comenzará en la acera norte de Reina Victoria, cruzará por el paso de peatones existente y proseguirá por la calle Joaquín Costa hasta enlazar con la boca norte del túnel.

Se prevé que el trazado, que contribuirá a impulsar la movilidad ciclista en la ciudad, quede inaugurado a finales de junio.

A través de nuestros departamentos de Geotecnia, Ingeniería y Obra Civil hemos participado, desde los primeros estudios hasta el control de la propia obra, en la consolidación y acondicionamiento del antiguo túnel de Tetuán en Santander.

SG
SONINGEO TU LABORATORIO DE
CONFIANZA EN CANTABRIA



942 54 13 38 | www.soningeo.com | soningeo@soningeo.com



TEDCON
INTEGRAL

www.tedcon.es



A principios de siglo se fueron electrificando los tranvías de la ciudad. DM



Antiguo tranvía que atravesaba la Plaza Vieja de la capital. DM

ANTECEDENTES. Parte original del trazado de un tranvía de vapor, fue clausurado y sellado en 1986

El auténtico túnel del tren de Pombo, historia de Santander

SANTANDER

S. Ceballos. La del túnel de Tetuán es de esas historias que forman parte de la cultura popular de la ciudad de Santander. Una historia ligada a la familia Pombo y al desarrollo de El Sardinero como lugar de moda de la época. Y es que por aquel entonces ya estaban más que popularizados los famosos baños de ola, poniendo en marcha, por esas fechas, iniciativas e instalaciones que contribuyeron a que el Sardinero diera los primeros pasos para convertirse en lo que es hoy. Sin embargo, a los Pombo de aquel entonces les faltaba el broche de oro que consiguiera unificar, o por lo menos acercar, esta zona de vera-

neo con el Santander de la época, conocida como 'la población': un rápido medio de transporte.

La mayor dificultad

Para adentrarse en los orígenes del pasadizo, que no en el túnel propiamente dicho —eso fue apenas dos años después— hay que viajar hasta 1890, aunque hay quien pone el punto de partida en un año antes con la autorización a Lino Corcho Zárraga para efectuar el estudio de un tranvía a vapor desde la estación del Norte hasta El Sardinero. La realidad es que fue en 1890, más concretamente el 6 de septiembre, cuando, tras solicitudes de conce-

siones y distintas publicaciones oficiales en la Gaceta de Madrid, finalmente se le otorga a don Lino la concesión de una línea de tren a vapor al Sardinero por la vaguada de Tetuán. El tren de Pombo.

Parte de ese trazado pasaba por el icónico túnel de Tetuán cuya excavación se presentó, en aquel entonces, como el punto de mayor dificultad en la ejecución de la obra.

En octubre de 1890 se dio el pistoletazo de salida a un proyecto cuya ejecución tornaría el año y medio de actuación y que sería llevada a cabo por la empresa en la que Lino Corcho estaba asociado junto a los hermanos Pombo, don César y don Arturo. Unos trabajos que comen-



**MALLA TALUD
CANTABRIA**

**Estabilización de taludes
y
Cerramientos metálicos**



942 84 17 34



mtc@mallatalud.com

www.mallatalud.com

Hipremon

FERRALLAS | FORJADOS | ESTRUCTURAS

www.hipremon.com





Uno de los trenes de vapor, a su paso por El Sardinero. DM



El Sardinero se fue convirtiendo en una zona de moda de la época. DM

zaron de forma simultánea en ambos extremos del túnel –La Cañía y Tetuán– y que concluyeron, en tiempo récord, el 11 de febrero de 1892, con la unión de los dos lados. Con ello, ya solo quedaban los raíles.

A partir de ese momento, la historia se llena de hitos: el 13 de junio de 1892 un tranvía en pruebas atraviesa por primera vez el pasadizo, lo hacía con un único vagón; el 23 de junio se lleva a cabo el primer viaje con invitado; y un día más tarde, por fin, el viaje inaugural, el que declaraba de manera oficial que la ruta del tranvía y el histórico túnel estaban abiertos al público en general.

Veinte años de éxitos

Se ponía en marcha así la que sería la tercera línea de tren en la ciudad de Santander y con ella se al-

canzaba el objetivo de la familia Pombo de unir de una manera cómoda los dos puntos de la ciudad.

En total, un trayecto de unos 2.460 metros que partía desde la plaza del Pañuelo (la actual plaza de Italia) hasta la calle Martillo (Marcelino Sanz de Sautuola), pasando por La Cañía, el túnel –que contaba con una longitud de unos 290 metros– Tetuán, San Emeterio, Molnedo, Peña Herbosa y Daoiz y Velarde.

El resultado fue una infraestructura rodeada de un éxito que se vio desaparecer apenas dos décadas más tarde. La altura y la anchura del túnel –se calcula que tuvo de media 3,90 metros de ancho y entre 3,20 y 3,70 metros de alto– supusieron un auténtico handicap ante la llegada de la electrificación. En un espacio tan reducido era tarea imposible incorporar las pér-

Durante la Guerra Civil, el pasadizo sirvió a los ciudadanos como refugio antiaéreo ante los bombardeos

La altura y la anchura del túnel no permitieron la electrificación del tren, suspendiéndose el servicio en 1911

tigas que transmitirían la electricidad al tren, pero también la incorporación de un segundo carril. Imposible de competir con otras líneas ya electrificadas, en 1911 el servicio fue suspendido y el túnel de Tetuán cerrado al tráfico, aunque no fue hasta 1917 cuando se caducó la concesión.

Las últimas fechas

No hay ninguna información más recogida sobre este santanderino túnel hasta la época de la Guerra Civil, momento histórico en el que el pasadizo ejerce como uno de los refugios antiaéreos de la ciudad donde protegerse de los bombardeos.

Para continuar con la línea cronológica hay que dar un salto hasta los años 50. Por aquel entonces se decidió darle una nueva utilidad y abri-

le al paso peatonal. Fueron muchos los santanderino que atravesaron el túnel a pie para acortar la distancia hacia la zona de playas, pero también fueron varios los vándalos que dedicaron su tiempo a destrozarlo. Gamberradas, en muchos casos de chiquillos, que junto al mal estado del paso, obligaron a prohibir el acceso al túnel allá por los años 60, llegando a sellar, incluso, ambas entradas. Todo por motivos de seguridad y salubridad. Finalmente, el 1986 el túnel es sellado por ambas entradas, quedando sepultado y clausurado de manera definitiva. O eso parecía.

Ahora, 36 años más tarde, con el 2022 y la reapertura del túnel, se vuelve a sumar una fecha más, todo un hito, a la historia de este túnel que también es la historia de Santander.



PROYELEC
PROYECTOS Y ELECTRICIDAD, S.L.

- INSTALACIONES ELECTRICAS AT/BT
- ARMARIOS DE DISTRIBUCIÓN Y AUTOMATISMOS
- PROYECTOS ELÉCTRICOS

C/ Carabela, 18 - Polígono de Raos · 39600 (Maliaño) · Telf.:942369393 · Fax:942369250 · info@proyelec.es



HEMOS REALIZADO LOS
**TRABAJOS DE JARDINERÍA
Y CERRAMIENTOS METÁLICOS**
EN LA RECUPERACIÓN DEL
ANTIGUO TÚNEL DE TETUÁN

Puente Arce (Cantabria) · 942 74 03 16
jardineriadiego.es



EJECUCIÓN. En el proyecto, adjudicado a SIEC, han tomado parte también otras empresas de dentro y fuera de la región



Para acceder a una de las bocas del túnel fue necesario realizar un agujero de unos once metros de profundidad. Roberto Ruíz

SANTANDER

Saray Ceballos. Una obra como la que ha supuesto el reacondicionamiento y la reapertura del antiguo túnel de Tetuán no es precisamente sencilla de ejecutar. Llevarla a cabo requiere del trabajo de profesionales con experiencia en el sector que avalen y garanticen el éxito y la calidad en el resultado final.

En esta línea, en el año 2019 la empresa cántabra SIEC se hizo con la adjudicación de la obra, que dio comienzo en febrero de 2020 y ha supuesto un coste total de 4 millones de euros. El proyecto plan-

teaba actuar en una longitud total de casi 700 metros, incluidos los 300 metros del antiguo túnel del tranvía y la urbanización del entorno en sus dos accesos.

Al detalle

Para las obras, SIEC, empresa concesionaria al frente del proyecto, ha contado con el trabajo de diver-

sos profesionales del sector, de dentro y fuera de la región que, entre otros servicios, le han proporcionado el alquiler de la maquinaria, por parte de Altior; la megafonía, de manos de Fonestar; y la señalización horizontal y vertical por la empresa camarguesa Arposa.

Por otro lado, Talleres Jarama ha sido la encargada de la construcción y montaje de las puertas

de acero galvanizado, las barandillas, el suelo tramex y los remates; Metálicas Torca se ha hecho cargo de la carpintería metálica; Soec Cantabria de las impermeabilizaciones y los revestimientos; Diego Jardinería, de la jardinería y los cerramientos; y Proyelec de la electricidad y el alumbrado.

Por su parte, Gesercan ha sido la responsable del encofrado; Hi-

premon de la ferralla; Malla Talud de la estabilización y el sostenimiento de taludes; Ecopavimentos Eguskiza del tratamiento aburbujado de superficie; y Lostal de las tuberías y registros.

Las empresas Soningeo y Hongomar también han participado en el proyecto encargándose del control de calidad de la obra y del hormigón y los áridos, respectivamente.

Ya al margen de la ejecución del propio pasadizo, las obras para conectar el antiguo túnel de Tetuán con los carriles bici de Puertochico y el Sardinero está siendo llevada a cabo por Tedcon Integral.

Un trabajo en equipo



**ECOPAVIMENTOS
EGUSKIZA**

Creando caminos sostenibles

Bº El Arenao S/N | 48190 Sopuerta (Bizkaia)

94 650 41 75 | 94 610 47 65

ecopavimentos@ecopavimentoseguskiza.com

www.ecopavimentoseguskiza.com

**MÁS DE 20 AÑOS
TRABAJANDO EN
CANTABRIA,
EN OBRAS COMO:**

- ENTORNO PEÑACASTILLO (SECTOR 3 Y 4)
- AVENIDA DE LOS CASTROS
- PCTCAN
- TÚNEL TETUÁN
- ENTORNO CORTE INGLÉS
- ESTACIÓN AUTOBUSES DE SANTANDER
- CALLE CASTILLA



EL OBJETIVO DE ECOPAVIMENTOS EGUSKIZA ES APORTAR UN VALOR AÑADIDO A SUS PRODUCTOS MEDIANTE COMPRA RESPONSABLE, CENTRÁNDONOS EN LA ECONOMÍA CIRCULAR, CONTRIBUYENDO ASÍ A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE