

LA LLEGADA DEL TREN A BURGOS Y SU DESVÍO: TRANSFORMACION URBANA (1831-2008) SIGLO Y MEDIO DESPUÉS BURGOS DESVÍA EL TREN

VICENTE RUIZ DE MENCÍA
Académico numerario de la Real Academia
Burgense de Historia y Bellas Artes

RESUMEN: *Se ha cumplido un siglo y medio de la llegada del primer tren a la ciudad de Burgos procedente de Valladolid, en 1860. Su presencia en el casco urbano condicionó y promocionó en ese tiempo el desarrollo urbano de la municipalidad.*

Y 148 años de la fecha de llegada del primer convoy, se produce el desvío del trazado del ferrocarril a la periferia de Burgos, dando paso a una profunda transformación urbana en el momento en el que se espera la llegada a Burgos para los próximos meses del Tren de Alta Velocidad: Todo ello encierra uno de los proyectos más trascendentes de la vida en la milenaria Cabeza de Castilla.

PALABRAS CLAVE: Burgos, tren, desvío.

ABSTRACT: *One and a half century ago, in 1860, the arrival of the first train to Burgos city coming from Valladolid took place. Its presence in the build-up area determined and promoted the urban development of the municipality at that time. One hundred and forty years later, the diversion of the railway route to the outskirts of Burgos occurs, leading into a deep urban transformation at a moment in which the arrival of the high-speed train to Burgos is expected in the coming months. All of that involves one of the most significant projects in the life of the thousand-year-old Castille Heald.*

KEYWORDS: Burgos, train, detour.

Una de las transformaciones urbanísticas más importantes de la ciudad de Burgos en los dos últimos siglos es el desvío del ferrocarril sacándolo de la ciudad y dando un destino nuevo a los espacios vacíos que quedaron al levantar las vías del tren. Era la vieja aspiración de gran número de vecinos de la ciudad, si bien unos optaban por hacerlo mediante el soterramiento y otros el desvío, ésta última es la opción que se llevó a cabo, y que marca de alguna manera el nuevo siglo XXI en el término de la ciudad y con los nuevos planes de expansión urbana.

El bulevar y la comunicación por una nueva vía desde el Barrio de Gamonal hasta la Universidad, es un elemento innovador en tiempos en los que la crisis y la especulación de la construcción plantean otras alternativas a la expansión inmobiliaria de Burgos.

Se construyen viviendas en la zona de 'La Cellophane', en el campo de 'Laserna' y en todos los alrededores a ambos lados del paso de la vía por la ciudad y ahora del bulevar con todo lo que supone de gran cambio urbano en los inicios del XXI.

Incluso se aprovechan edificaciones almacenes y depósitos como el Hangar, un centro musical de gran actividad en estos últimos lustros.

Dos estaciones hubo en los terrenos del complejo ferroviario situado entre las carreteras de Valladolid y de Arcos de la Llana: una la que se denominó en un tiempo 'Burgos avenida' y la de 'San Zoles' que era la del desmontado ferrocarril Santander-Mediterráneo que luego diera paso al llamado ahora 'Camino Verde' que parte de la zona de San Pedro y San Felices.

Se dice que ni los más ancianos ni los más jóvenes se terminaban de creer poder vivir el día en el que el tránsito del ferrocarril por el centro de Burgos pasase a la historia y el tren abandonara el corazón de la ciudad para atravesar por su periferia, a poca distancia del casco urbano, pero sí distante del punto donde desde hace más de 148 años alcanzaba el casco urbano.

A lo largo de ese tiempo, hubo momentos alegres de llegada y reencontro, otros de tristeza y de partida, y muchos, tristemente demasiados, de luto y dolor por accidentes que en su trazado urbano se registraron.

Llegó a ser un clamor y una exigencia la partida del tren, pero cuando se produjo después, quizás un halo de pena y de nostalgia

se ha apoderado de una parte de la ciudad, unos por vecindad y por haberse acostumbrado a convivir con los trenes y su constante tráfico. Últimamente eran más de ciento cincuenta trenes diarios los que cruzaban el casco urbano, en unos tiempos con humos y vapor, y en otros con sobresaltos que a veces sembraron de sangre sus raíles, pero qué duda cabe que cuando llegó desde Valladolid a Burgos, por los Camino del Norte de España el primer convoy, la alegría vecinal era inenarrable. Fueron nada menos que 15.000 las personas que le recibieron en los terrenos donde luego se levantaría con estructura metálica la vieja estación desaparecida, pues se abría un camino de desarrollo y progreso. Las comunicaciones y los medios de transporte han aportado una colaboración decidida a la expansión y el crecimiento económico, fabril y social de esta tierra como de todo núcleo de población en el mundo industrial del siglo XIX y XX.

En ese 14 de diciembre de 2008, a medianoche, después de un domingo de celebración festera y de descanso semanal, los burgaleses todavía tuvieron arrestos para concentrarse algunos grupos de nostálgicos y amantes del ferrocarril y despedir al último tren que partía de Burgos por el viejo y ya clausurado canino.

Pocos minutos después, otros vecinos de la municipalidad recibieron al tren siguiente en la nueva estación, allá al noroeste de la ciudad, cerca de Villatoro y Villimar, en las entonces todavía inacabadas instalaciones de la terminal 'Rosa de Lima Manzano', nombre otorgado en recuerdo y homenaje póstumo a la que fuera directora general de Tráfico, muerta en Palencia en accidente de aviación en acto de servicio. Antes fue teniente de alcalde del Ayuntamiento de Burgos.

La emoción, la tristeza y el júbilo se concentraron en este día de despedidas y recepciones por un viejo camino de esperanza, por donde se espera que en los próximos años llegue otro hito de la modernidad: el tren de alta velocidad, el AVE, empeño actualmente en construcción con un programa retrasado y a veces con una ejecución desconcertante por las paralizaciones de la actividad en los tajos a causa de la crisis.

Se habrá completado ese día el gran proyecto ferroviario de Burgos que, sin embargo, deja prácticamente clausurado y paralizada la modernización y sin la atención debida el tren directo Madrid-Burgos, olvidado y marginado después de 40 años de su inauguración por el anterior jefe del Estado, Francisco Franco con el ministro

de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz. Este era un proyecto largamente reclamado, pero ejecutado en precario como ahora se está demostrando con nula utilización, ni siquiera para el transporte de la Ribera arandina que reclaman la industria y sus empresarios.

Queda atrás la fuerte polémica que mantuvo enzarzada a la población de Burgos a la hora de decidir sobre el desvío del tren que es lo que se ejecutó al final y el proyecto de soterrar su trazado por el mismo lugar por donde discurría. Hubo incluso una propuesta de un grupo empresarial burgalés procedente del sector de la construcción, pero no se hizo viable por la oposición de una plataforma vecinal que se empeñó en defender a capa y espada, sin mucho fundamento, la opción que desviaba la red ferroviaria al llegar o salir de esta ciudad.

Las consecuencias de aquellas decisiones las vemos cuando ya han pasado varios lustros. Burgos lamenta que no se hiciera el soterramiento por una supuesta presión popular, pero los resultados ya son inapelables. Bien es cierto que en cambio esa misma alternativa se defendió, entre otros lugares, en Valladolid y Palencia, y la crisis económica se encargó de arrinconar los expedientes por falta de recursos en el Ministerio de Fomento: es decir, en este 2015 no se ha hecho ni una ni otra opción. Las representaciones oficiales e institucionales argumentaron que era el proyecto más viable, menos costoso económicamente y que no había muchas garantías técnicas de seguridad en el subsuelo de Burgos, afectado por las corrientes de agua.

Al final esos fueron los argumentos de unos u otros.

Doscientos cuarenta y dos millones de euros, 15.000 millones de pesetas costó hacer realidad un sueño que ha acunado ilusiones de Burgos durante más de un siglo.

1860: LLEGA EL TREN A BURGOS

Enormes dificultades hubo que vencer para desde el estudio tender la vía, más de 15 años desde los primeros estudios. En el almanaque político literario 'La Ibérica' insertado en 1859, se recogía un artículo de Arturo Marcoartú, y se decía cuál era el estado de la línea que se anunciaba su próxima entrada en servicio:

‘Cuando el solsticio estival dore las agujas de la Catedral de Burgos, albas nubes de vapor de las locomotoras rodearán los afiligranados contornos y el rojo resplandor de las calderas señalará las almenas de Santa María que las ciudades comuneras alzarán al paso del tirano Carlos V’, recoge Juan Albarelos en sus ‘Efemérides’.

Desde Valladolid, a la una y media de la tarde del día 25 de octubre de 1860 partía el primer tren de viajeros hacia Burgos, donde llegó a las cinco de la tarde. Había recorrido 121 kilómetros con una media de velocidad de poco más de 30 kilómetros a la hora. Tardó tres horas y media.

Dicen las crónicas que la expectación era tal que todo Burgos estuvo en el momento de llegar a la improvisada estación, más apeadero de esta ciudad. Como queda dicho había unas 15.000 personas y al frente de ellas las autoridades. Allí había una amplia presencia de la provincia e incluso de otras limítrofes para ser testigos de la subida del convoy férreo por los Caminos de Hierro del Norte de España.

Lo que hasta ese momento eran largos viajes de dos o tres días con paradas en fondas y ventas con coches de caballos, se había reducido a unas horas para alcanzar las orillas del Pisuegra o a la inversa, las del Arlanzón.

La velocidad de estos trenes era de 30 kilómetros por hora y se preguntaba si el cuerpo humano estaría preparado para esas velocidades, comentario que se produjo en los países más industriales hasta donde llegó el invento del ingeniero británico George Stephenson (1.830).

Poco menos de dos siglos después, curiosamente, se está tratando de superar trámites, licitaciones y las obras para construir el ferrocarril que aquellos habitantes de la mitad del siglo XIX hubiesen considerado de auténtica locura: el Tren de Alta Velocidad con registros superiores a los 250 kilómetros por hora.

La llegada del tren a Burgos supuso un extraordinario impulso para el crecimiento de la ciudad en su turismo y en su industria, pues ello representaba la comunicación con Madrid más allá de la vieja carretera, plena de curvas, y posteriormente con el Norte de España. El paso de grandes personajes e ilustres viajeros constituye una parte de la crónica y memoria de esta ciudad de Burgos y de muchos de sus

principales municipios donde los trenes hacían paradas a lo largo de su recorrido durante todo el siglo XIX y, por supuesto, en el XX.

Los Reyes de España utilizaron en varias ocasiones el ferrocarril, de manera especial el Rey Alfonso XIII como se constata en las noticias del tiempo, así como los demás miembros de la Familia Real, las Reinas regentes. De la Infanta Isabel 'La Chata' hay testimonios gráficos también que se dieron a conocer por el Concejo con ocasión de llevarse a cabo el desvío del tren en diciembre de 2008.

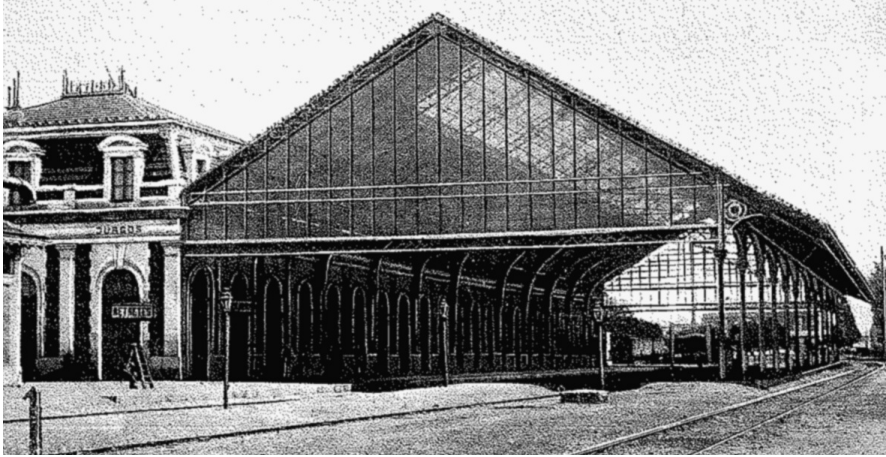
Los estudios para la construcción de la línea a Hendaya se iniciaron en 1845, pero hasta quince años después no fue posible esta inauguración en la ciudad de Burgos, tres décadas después de haberse inventado.

Venían al frente del primer convoy los administradores Isaac Pereire, Duclere y Semprum y los ingenieros señores López, Tournier Letourneur y Durand.

La dirección de la obra fue del ingeniero Arturo Marcoartú y había previsto que poco antes se terminarían estos trabajos pero no pudo ser.

Rodrigo Pérez Barredo en Diario de Burgos ha glosado recientemente la presencia en Burgos del fotógrafo que contrató la empresa francesa que construyó el ferrocarril. Se trata de Auguste Muriel, con estudio en la rue Riveli, que estuvo en España hasta cuatro años, trabajando en recoger abundante material fotográfico de todas las provincias de Castilla la Vieja por donde pasaba el tren y existían varias curiosas referidas a Burgos con la Catedral como epicentro y todos sus alrededores, así como el río Arlanzón. El escritor cita que 'publicó un album de imágenes, del que existen varias copias de época con el título 'Chemin de fer du nord de l'Espagne' en el que exhibía unas cuarenta fotografías. El álbum fue encargado con motivo de la inauguración del nuevo trazado ferroviario que unía España con París y en él incluía imágenes de las principales localidades por donde pasaba el tren, entre éstas se encontraba Burgos. En 1865 Muriel expuso todas las fotografías en la Sociedad Fotográfica Francesa y dos años más tarde en la Exposición Universal de París'.

El llamado embarcadero o apeadero de Burgos se convirtió luego en la estación con la tradicional marquesina de hierro, décadas después desmontada, entre finales de los 50 y comienzos de los 60 para



Estructura metálica de la vieja estación del ferrocarril en Burgos que se derribó lamentablemente y se sustituyó por unos bloques de hormigón en los andenes

dar paso a una estación de muretes de hormigón y cristal, nada acorde con el carácter decimonónico de la estación de ladrillo rojo y piedra, de estilo y corte francés.

FECHAS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN BURGOS

1831. Primer proyecto ferroviario en la provincia de Burgos, entre Bercedo y Bilbao.

1858. Se constituye la compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

1860. El tren llega a Burgos con la inauguración del tramo Valladolid-Burgos, diseñado por el conocido político Práxedes Mateo Sagasta.

1863. La inauguración del ferrocarril Tudela de Navarra-Bilbao hace de Miranda de Ebro un activo nudo ferroviario.

1864. Inauguración total de la línea Madrid-Irún por Valladolid.

1891. Catástrofe ferroviaria en Quintanilleja, al chocar un tren expreso con el mixto de viajeros y mercancías.

1894. Inauguración del ferrocarril de vía estrecha Bilbao-La Robla.

1895. Inauguración de la línea férrea Valladolid-Ariza.

1900. Tendido de la doble vía en la línea Madrid-Irún.

1901. Constitución de la compañía Vasco-Castellana, que proyecta una línea directa Madrid-Bilbao.

1902. El ingeniero francés Grasset diseña y construye el actual edificio de viajeros, que sustituye al antiguo embarcadero.

1902. El ingeniero francés Grasset diseña y construye el actual edificio de viajeros, que sustituye al antiguo embarcadero de 1860.

1905. Abierto al tráfico el ferrocarril minero Villafría-Monterrubio de la Demanda, de vía estrecha.

1925. Comienzan las obras del ferrocarril Santander-Mediterráneo.

1926. Comienzan los trabajos de construcción del ferrocarril directo Madrid-Burgos, incluido en el ‘Plan Guadalhorce de ferrocarriles de urgente construcción’.

1927. Inauguración del tramo Burgos-Cabezón de la Sierra, primera parte en servicio del Santander-Mediterráneo.

1930. Con la inauguración del tramo Trespaderne-Cidad queda en servicio toda la parte construida del Santander-Mediterráneo.

1936. El rápido de Irún corre a 110 km/h remolcado por las potentes y veloces locomotoras tipo “Montaña”.

1941. Se constituye la Red Nacional de los Ferrocarriles del Norte (RENFE).

1950. Circulan los primeros trenes Talgo.

1955. Se inaugura el paso subterráneo de Santa Dorotea.

1960. Paralización definitiva de las obras para terminar el Santander-Mediterráneo.

1963. Renovación total con traviesas de hormigón y carril soldado de 54 kilos por metro de la línea de Madrid-Irún.

1967. Electrificación de la línea Madrid-Irún.

1968. Circulan los primeros trenes por el directo entre Madrid-Aranda-Burgos.

1970. El Plan General ‘García Lanza’ plantea una variante por el norte de la ciudad.

1980. Entra en servicio el Talgo Pendular Camas entre Madrid y París.

Cierre masivo e indiscriminado de líneas férreas de viajeros que incluye el ferrocarril Santander-Mediterráneo en su totalidad y el ferrocarril Valladolid-Ariza.

1985. La Asociación Vecinal 'El Crucero' relanza su campaña en favor de las obras de sacar de la ciudad el tren que está causando continuos accidentes de mortales consecuencias.

1986. Se inaugura la variante ferroviaria de Miranda de Ebro.

1986. El alcalde José María Peña se entrevista con el ministro de Transportes, Abel Caballero, del Partido Socialista, que rechaza en 15 años inversiones, por considerar el asunto del tren un 'problema urbanístico'. En el mismo sentido se expresa en Diario de Burgos el gobernador civil de Burgos, David León Blanco. Ello crea la polémica en la ciudad.

1986. Acuerdo por el desvío de los grupos políticos PSOE, CDS, PL y de las asociaciones vecinales 'El Crucero' y 'Nuestro Barrio', base de la Plataforma en la que estaba también IU y algún empresario impulsor de esta idea como el exconcejal José Peñacoba Arroyo.

1987. Manifestación con el lema 'A Burgos le hace falta una desviación', convocada por esas asociaciones vecinales.

1.989. El Ayuntamiento desarrolla la 'Operación Ferrocarril Desvío o depresión' que incluye una consulta en la que colaboran 15.873 burgaleses.

1989. Estudio Geotécnico del Gobierno para trasladar la Estación de Mercancías.

1990. Inicio oficial de negociaciones entre el Ayuntamiento y Renfe.

1990. Firma del convenio para la redacción del proyecto estudio de INECO.

- Cierre al tráfico de viajeros del ferrocarril de La Robla.

1993. Acuerdo previo de la directora general de Renfe, Mercé Sala y el alcalde Valentín Niño para firmar un convenio el 4 de marzo para las obras de soterramiento. Después de pedir avales y estudiar el borrador, se pospone de manera indefinida. No se dan explicaciones, recoge la Prensa y es que la Junta de Castilla y León no se implica en tiempos del consejero Jesús Merino.

1993. La muerte de una joven en el paso a nivel de San Julián, África Agudo el primero de julio, provoca movilizaciones y momentos de grave tensión. Se celebran reuniones y gestiones y un grupo de

empresarios, entre ellos Antonio Méndez Pozo, Jesús Arranz Acinas y otros tratan de asumir el liderazgo de hacer el soterramiento. Había una amplia plataforma con un programas de fechas y obras, pero reuniones políticas posteriores rechazan esta iniciativa, ya que se consideraba en determinados círculos políticos de Madrid y de Burgos que podría ser una operación especulativa.

- Se prepara la Campaña Ciudadana 'Sin Vías'

1993. En noviembre de este año, ya con el Gobierno de José María Aznar, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado firma en Madrid con el Ayuntamiento de Burgos y Renfe el traslado de la Estación de Mercancías a Villafría.

- Se constituye una asociación de amigos del ferrocarril.

- Se constituye 'FC Santander Mediterráneo, S.L.' sociedad privada que pretende explotar el clausurado ferrocarril.

1997. Creación de la 'Red de Trenes Regionales Castilla y León Expres'.

-1997. Sale a concurso el proyecto de la Estación de Mercancías. El alcalde Valentín Niño propone en el Ministerio cuatro alternativas: dos de soterramiento y dos de desvío para intentar desbloquear todo esto. Sale a concurso la redacción del proyecto de la estación de Mercancías.

- Nuevos cambios al recibirse en Burgos una carta del ministro apostando por el desvío. El presidente Juan José Lucas se compromete a firmar un convenio con el 25% del presupuesto a costa de la Junta de región.

-En noviembre de ese mismo año y en sesión plenaria, se aprueban los borradores de convenio por el desvío, ya de una manera decidida.

Diciembre de 1997: El Consejo de Ministros acuerda la aprobación de la variante ferroviaria de Burgos.

2000. El corte de la línea Madrid-Irún por Ávila, 'obliga al tren 'directo' con 50 trenes diarios, con cambios de dirección y sentido de la marcha en la ciudad de Burgos.

2001. En diciembre se coloca la primera piedra para las obras del desvío. El plazo para acabar las obras es de dos años y medio.

2002. En marzo, queja por la lentitud de las obras.

-Mayo. Se cierra una página en la historia del ferrocarril español con la retirada del servicio de las locomotoras 352 que desde 1964

atraviesan Burgos entre dos y cuatro veces por día. Las últimas locomotoras que prestaron servicio fueron las 352.001 'Virgen del Rosario', 352.008 'Virgen de la Soledad' y 352.009 'Virgen de la Gracia'.

-Agosto. Los trabajos cobran ya un ritmo más activo.

-El alcalde Ángel Olivares, del Psoey el teniente de alcalde Ángel Ariznavarreta, del PP, firman la constitución del Consorcio del Ferrocarril.

2002. Comienzan las obras del desvío del ferrocarril a su paso por la ciudad.

Marzo 2003. El servicio del tren Talgo al País Vasco sufre un nuevo recorte al contar solo con una locomotora diesel, la 353.005, para su realización.

Mayo 2003. Se reabre al tráfico de viajeros el ferrocarril de La Robla. Rotundo éxito de FEVE que, varios días (sobre todo en fin de semana), se ve desbordada por el número de viajeros

Junio 2003. Se recupera la normalidad en el Talgo III Madrid-Hendaya y Bilbao, encomendándose el trayecto completo a las locomotoras 333, empleando una hora más que las 352 y 353 para los apenas 552 km de trayecto.

2005. Septiembre, el Consejo de Ministros autoriza las obras de electrificación, seguridad y comunicaciones de la variante ferroviaria de Burgos, por 25,4 millones de euros.

2007. Enero, se inician las obras de la nueva estación de trenes que tendrá el nombre de 'Rosa de Lima Manzano' en homenaje a la directora general de Tráfico, muerta en accidente de helicóptero.

2007. Comienza la colocación de los primeros raíles del nuevo trazado.

Septiembre de 2008. Fallecen cerca de las 'Casillas' dos jóvenes de 14 y 15 años, arrollados por el tren. Conmoción en la ciudad.

Últimas pruebas técnicas

Ya este año se da el gran empujón al proyecto, decididamente hasta el final de la obra.

En abril llegaba a Burgos un tren carrilero cuya presenciaba marcaba ya un jalón en el final del proyecto de estas obras esperadas durante décadas.



Exterior de la nueva estación

Liberado el primer paso a nivel de la calle Madrid



Esta operación técnica se inició el 26 de abril desde la estación de mercancías de Villafría.

El tren recorre a lenta velocidad un tramo que va camino de la ciudad sobre la capa de balastro con piedras machacadas y las traviesas ya colocadas en algunos tramos, a fin de ir asentando la vía para encajar con raíles el definitivo trazado que evita el paso por el corazón de Burgos para hacerlo por otro recorrido que va hacia la nueva estación terminal, cerca de la nueva avenida Príncipes de Asturias. Los accesos a la estación se abordará de manera inmediata en el nuevo año.

Con estos trabajos, con imagen, visualizados por los equipos gráficos de todos los medios de comunicación y como anuncio de esperanza del futuro, se indicaba que ya estaba ejecutado el proyecto de la variante ferroviaria de Burgos al 90%, y en el último trimestre se concluye, aunque después del desvío hay que hacer obras que no se habían concluido en la fecha histórica inaugural.

Diciembre de 2008. El Ministerio anuncia que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, inaugurará el día 12 las obras del ferrocarril.

-12 de diciembre, la ministra y autoridades dan luz verde al tráfico ferroviario por la variante ferroviaria.

-13 de diciembre. Se hace realidad y los trenes dejan de atravesar la ciudad por Santa Dorotea.

EL NUEVO TRAZADO

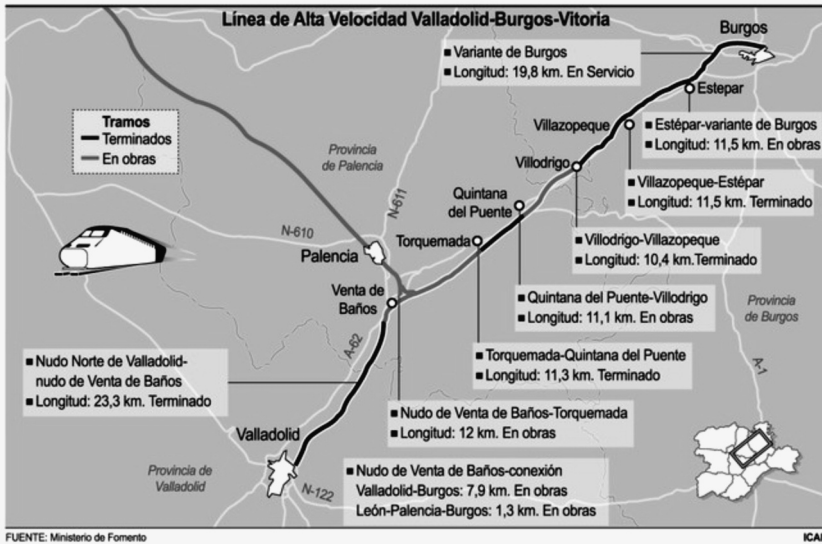
El nuevo trazado de la variante tiene 20,7 kilómetros que se han hecho realidad tras diez años de gestiones, negociaciones, trámites y obras. Se iniciaron los trabajos en las cercanías de la estación de Quintanilleja y abarcaban hasta el entorno de Rubena, ese es el recorrido de la nueva vía tendida. Tiene cuatro ramales de conexión, entre otros, con el directo Madrid-Burgos por Aranda de Duero que se conectó ya semanas después de inaugurado el desvío y así se reanudó, relativa y provisionalmente, el servicio del directo, no sin muchos problemas y protestas por lo precaria de su situación.

Uno de los ramales une la variante con la estación de mercancías de Villafría y otro con el polígono industrial de Villalonquéjar, normalizando así el transporte de viajeros y de mercancías como durante años se vino haciendo en la zona sur de la ciudad.



Perspectiva gráfica
del desvío

El trazado cuenta con numerosas estructuras, 18 pasos bajo el ferrocarril y 6 sobre las vías, cinco viaductos que salvan los ríos Arlanzón y Vena y un falso túnel de 440 metros con tramos de hasta seis vías, permitiendo discurrir trenes de características del tren ibérico y del ancho europeo, en este último caso para la llegada del tren de alta velocidad.



Trazado de la llegada de la Alta Velocidad

La nueva estación se halla conectada a la Ronda Interior Norte que atraviesa toda la ciudad.

El acceso a la estación se hace por la Avenida de los Príncipes de Asturias.

Los números de las inversiones

En el mes de diciembre cuando se clausura la estación del paseo del Conde de Guadalhorce y se estrena la nueva, están sin resolver los problemas de accesos, transportes al centro de la ciudad con muchos servicios provisionales dado lo apretado del final de los trabajos.

Los números económicos de esta trascendente operación eran los siguientes:

El coste de todo el trazado de la variante ferroviaria ha supuesto 242 millones de euros con 18 subproyectos, cuando en los años 1980 se hababa en Burgos de de una suma infinitamente más pequeña del coste total

La ciudad de Burgos había pagado 117 de los 187,4 millones del desvío que es la suma de las aportaciones de las tres administraciones. La municipalidad fue avalada por las dos Cajas de Ahorro de Burgos, Cajacírculo y Caja de Burgos.



Red de vías a su llegada a la vieja estación, hoy desaparecida

La Prensa hacía este cálculo: 62 euros de cada 100 han sido aportados por el consorcio. El Ministerio de Fomento ha aportado 54,2 millones, un 28,95% y la Junta de Castilla y León 16,5 millones, un 8,82%, según los datos dados a conocer por el concejal de Fomento en ese momento, Javier Lacalle. Dos terceras partes de todo el costo en ese momento lo había aportado el Consorcio, 1/3 el Gobierno y el resto la Junta. Faltaba por pagar en ese instante 55 millones de euros y se reclamaba insistentemente que se procediera a la revisión del convenio inicial suscrito ante el ministro Arias Salgado en 1998, pues el peso de la obra recae excesivamente en la ciudad, los precios de los solares han descendido muy sensiblemente con la crisis y la actividad constructora y el mercado se paralizó prácticamente a finales de 2008.

El Ministerio de Fomento hizo oídos sordos a esa reiterada petición desde comienzos de 2009.

De no haber revisión, el porcentaje de aporte del Ayuntamiento se elevará hasta 71,26%, se afirmaba.

El Consorcio

En aquellas fechas y en la sede central de Cajacírculo se reunía el Consorcio del Ferrocarril que ahora con grandes deudas por la gravísima crisis de la construcción y que se trata de disolver en 2016.

Ese día firmaba un convenio con las Cajas del Círculo y de Burgos para créditos por importe de 25 y 20 millones respectivamente. A ellos hay que sumar 60 millones de euros, operación suscrita en julio de 2008 con Caja Sabadell y que todo ello permitiría afrontar los gastos de ahora y las obras del primer tramo del bulevar desde Santa Dorotea hasta Las Casillas, primera parte del gran corredor de 12 kilómetros.

En esa misma reunión del Consorcio, se aprobó el presupuesto para 2009 y que ascendía a 85 millones de euros.

El alcalde Juan Carlos Aparicio reiteró en esta ocasión, y en otras muchas anteriores y posteriores, el trato discriminatorio e injusto que se ha tenido en esta obra con la ciudad de Burgos al correr con el mayor coste de toda la obra en relación con las otras Administraciones y contando con menos recursos. Esto y la crisis han de condicionar mucho el futuro inversor de la ciudad a partir de 2015 por la necesidad de afrontar el Ayuntamiento la deuda que quede.

JORNADA HISTÓRICA INAUGURAL

La fecha del 12 de diciembre queda signada para la historia. Es el día en el que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez con el presidente de la Junta, Juan Vicente Herrera y el alcalde de Burgos, Juan Carlos Aparicio con otras autoridades y representaciones, presiden la materialidad del desvío en su fase previa, pues hasta 48 horas después no dejaron de atravesar los trenes por el centro de Burgos.

Siendo importante este hecho, dos asuntos preocupaban de manera especial en Burgos: el coste y la gran deuda que supone para las arcas municipales y el proyecto del tren de alta velocidad. El objetivo estaba en su puesta en marcha, y en los trámites se destacaba que se habían acelerado en los últimos meses.

El plan que se expuso en esa fecha fue éste: Todos los tramos desde Valladolid a Burgos estarán en obras durante el año 2009, aseguró en su visita la ministra y el Secretario de Estado de Infraestructuras, señor Morlán.

El tramo desde el 'Nudo Norte de Valladolid' hasta la variante de Burgos, de 116,6 kilómetros aproximadamente, el 30% del recorrido, se encontraba en fase de licitación, daba cuenta Europa Press.

El proyecto del AVE en el País Vasco tenía entonces un presupuesto de 4.200 millones de euros. En contra de esa instalación se manifestaron con varios actos terroristas la banda ETA.

En los actos inaugurales, la ministra estaba acompañada además del secretario de Estado de Infraestructuras por el delegado del Gobierno en Castilla y León, don Miguel Alejo y la subdelegada del Gobierno en Burgos, Berta Tricio y el delegado de la Junta de Castilla y León, Jaime Mateu con las primeras autoridades locales.

Si cuando llegó el tren a Burgos había 15.000 personas, en este caso la organización gubernamental no contó con el pueblo de Burgos y apenas unas decenas de curiosos estaban en los lugares de donde partió un tren desde la vieja estación hasta la nueva con la ministra, el alcalde y autoridades e invitados y esperaban la llegada del convoy en Villimar. Hubo una cierta frialdad en el tratamiento de este acto, pese a la enorme trascendencia urbanística y de infraestructura para Burgos.

No obstante, Álvarez, Herrera y Aparicio celebraron el logro de la variante, mientras en otros grupos de opinión de la sociedad burgalesa se recordaba que había sido un error el desvío, pues los trenes y las urbanizaciones estarían unidas pronto en otra parte de la ciudad con los mismos riesgos y trastornos viarios. En esa fecha se reiteraba una vez más que lo idóneo hubiese sido el soterramiento del tren.

Esto enfrentó a unos y otros, pero la escasa ambición de Burgos, el conformismo oficial y el planteamiento de algunos colectivos con movilizaciones, malograron lo que el resto de las ciudades del entorno reclaman como solución al paso de los ferrocarriles por sus cascos urbanos.

La ciudad no se manifestó públicamente aunque en el ambiente se palpaba un deseo por la opción rechazada y que con el paso de los años ha ido creciendo de manera definitiva.

La ministra Magdalena Álvarez, que llegó algo retrasada a la estación antigua, manifestó su contento por la mayor calidad de vida que supondrá para esta ciudad.

En un vagón especial del tren inaugural, se situaron la ministra, el alcalde y el presidente de la Junta. En ese breve recorrido se comentaron aspectos de la obra, otros discrepantes de la financiación con las posturas sabidas, pues Fomento estima que con los terrenos liberados

ya se financian las obras, lo que rechazaba de plano el alcalde y la inmensa mayoría del Concejo gobernado por el Partido Popular.

La oposición que encabezaba el dirigente socialista Ángel Olivares sostenía que no habría revisión del convenio y que en todo caso se debió pedir esa operación modificativa del convenio cuando los populares tenían como presidente a José María Aznar en La Moncloa.

El tren de la inauguración tardó 15 minutos en recorrer desde la vieja a la nueva estación.

OTRO PAISAJE

El desvío modificó el paisaje y el encuadre desde la ventanilla del tren a su paso por la ciudad: Grafitis, arboledas, pasos a nivel que se abandonaron y en el fondo la silueta de la Catedral que siempre acompañó a los viajeros en casi todo el alfoz y que ahora se ve desde otra perspectiva.

Las autoridades, técnicos y representaciones expresaron sus opiniones de alegría, aunque otros recordaban el soterramiento y todos estimaban que se había superado el reto de conseguir sacar el tren del centro del casco urbano y alejar el peligro, lo grave será que después de tanto esfuerzo dialéctico, laboral y tecnológico, transcurrido un tiempo vuelva a poblarse el entorno de las vías y Burgos se encuentre décadas más tarde con los mismos riesgos y problemas.

Una placa conmemorativa del acontecimiento histórico descubrió la ministra con los aplausos de todos.

Los familiares de Rosa de Lima Manzano estuvieron presentes en el emotivo momento. Sus hijos manifestaron ‘el inmenso orgullo que sentían por el recuerdo del nombre ‘a nuestra madre’, dijeron con emoción.

UNA ESTACIÓN MODERNA

La nueva estación tiene un estilo de modernidad de corte moderno y su entorno exterior de paisaje desangelado e inhóspito, pese a las plantaciones arbóreas realizadas en los accesos.



Al fondo el paso superior de la fallida Avenida de Madrid



Primeros trabajos de desmontaje de las vías en Santa Dorotea

Las instalaciones cuentan con amplios espacios y ha sido concebida sobre dimensionada con previsión a una mayor actividad de trenes y viajeros cuando llegue el AVE a Burgos. Paneles de nuevos horarios, amplios espacios para los servicios técnicos y administrativos, recepciones, salas y en el exterior el campo, pues así es como definían el paisaje los pocos espectadores presentes que esperaban emocionados la llegada del primer tren a la estación ‘Rosa de Lima Manzano’.

Quedaba por resolver el destino al edificio viejo de corte francés y de arquitectura decimonónica. Al final parece que se destinará a centro de formación y recreo juvenil, pero ante la incertidumbre electoral de este 2015, todo puede ocurrir y se cambie el destino final, pues se ha tratado de infinidad de ideas todas ellas fallidas, incluso de un museo de ‘todo lo español’.

Se afrontaban en 2008 en la ciudad otros problemas diferentes: adaptarse a los nuevos horarios para los trenes, organizar el servicio de autobuses que antes no se había hecho y disponer del servicio de autotaxi que sigue siendo algo desabastecido y el desplazamiento desde el centro de Burgos así como otras necesidades propias del nuevo y moderno servicio. Los burgaleses comentan lustros después



Exterior de la actual estación “Rosa de Lima Manzano”

que cuesta más el servicio del taxi que el billete del tren a Palencia o Valladolid, y no exageran.

Se informaba entonces que en dos meses estarían terminados los accesos a la nueva estación emplazada en la zona de Villimar, trabajos que no se habían concluido para el fecha inaugural.

También se advertía que se había puesto en marcha todo este complejo con una subestación eléctrica provisional y que estaba pendiente de construcción la nueva como luego se hizo. Todo ello era minucia tras resolverse el gran proyecto del desvío.

Para el mes de marzo siguiente se fijaba la fecha de entrega de las primeras viviendas de protección oficial que se construyeron en los solares cedidos por Renfe.

23,16 HORAS DEL 14 DE DICIEMBRE Y 00,46 DEL 15

Estos son los dos horarios ferroviarios de la Historia de Burgos y su desvío del tren al día siguiente de los actos oficiales.

Era una noche de domingo, eso restó afluencia de gentes a las vías y a la nueva estación. El cansancio propio del fin de semana y el hecho de madrugar al día siguiente para reanudar el trabajo limitó la presencia de vecinos de la ciudad en la despedida y bienvenida al viejo y nuevo trazados.

La noche era típica de Burgos, hacia el frío propio de diciembre, pero había calor en las decenas de personas que se dieron cita en la vieja estación de Barrio Gimeno y en la nueva estación 'Rosa de Lima' así como en los pasos a nivel, principalmente el de la calle Madrid secularmente llamado de 'La Bombilla', San Julián y 'Las Casillas' en el Crucero.

El paso del último tren se despidió con júbilo y nostalgia. Era un convoy camino de Francia un 'Francisco de Goya'. Unidos Madrid y París a través de Burgos como desde hace 150 años y como siempre por carretera desde esta meseta castellana. Algunas botellas de cava de los vecinos y miembros de la Asociación 'Nuestro Barrio' especialmente activa en todo este tiempo de accidentes y reivindicaciones.

Saludos y aplausos entre los pasajeros y los concentrados. Manos al alto, saltos de alegría y todo pasó en un instante con lo mucho

que había sufrido la municipalidad burgalesa para ver resuelto este problema.

Y poco después el saludo de la llegada del primer tren, ya por la nueva vía proyectada hacia Villimar.

Faltaban catorce minutos de la primera hora del nuevo día, 13 de diciembre, lunes, y se abría una esperanza de futuro. Muchas improvisaciones en el paisaje de una estación de tren diferente a la anterior: entrada en plano inferior y andenes y vías en el primer nivel mediante escaleras y ascensor colectivo. El exterior enseguida los asistentes se dieron cuenta de lo poco amable y acogedor del lugar de emplazamiento.

El tren 'Estrella 930' procedente de Gijón y con destino a Barcelona entraba en la estación de Burgos inaugurando el desvío. Aplausos, brindis, estrépito y otra página más en la memoria de las comunicaciones de esta ciudad estratégicamente situada en el cruce de los caminos del mundo. De Madrid a París para la ida y de Gijón a Barcelona para la vuelta fueron el abrazo a la península y al mundo civilizado con un ferrocarril que espera el impulso del viento de la gestión eficaz para alcanzar el AVE.

Todo con el devenir de los siglos, largo tiempo, y hecho realidad de noche, con el sueño y como un suspiro.

Y mañana, se decía, ADIF (administrador de Infraestructuras Ferroviarias), comenzará a desmantelar el tendido y las vías. Era ni más ni menos que recuperar hasta 28 hectáreas de terreno con otra disposición del Burgos viario del casco urbano, tanto periférico como central.

Esas Navidades quedó desierto un corredor en el corazón de la ciudad que había permanecido activo durante siglo y medio.

DESMONTAJE DE LAS VÍAS

El traslado definitivo de todo el material de la vieja estación se prolongó durante mucho tiempo, incluso hay cosas que no se han concluido en este 2015, entre ellos el traslado del Pabellón Postal de Correos, lo que ha dado paso a un ultimátum del Consistorio.



El Pabellón Postal sin desaparecer lustros después

Estaba pendiente el traslado de una centralita de comunicación lo que se hizo más de medio año después. La sección de billeteaje y algunos servicios administrativos quedaron en sus instalaciones por lo que la clausura no se pudo hacer inmediatamente y se demoró algo.

El vandalismo hizo mella en el casi abandonado edificio de la estación que fue preciso tomar medidas de vigilancia primero y de tapiado de vanos y puertas después.



Fachada principal de la anterior estación que se conservará



Monolito conmemorativo inaugural del tren directo Madrid-Burgos en 1968, frente a la vieja estación

Queda en el exterior una zona ajardinada con unas sequollas abandonadas y casi secas y el monolito que se colocó con motivo de la inauguración del tren directo Madrid-Burgos por el anterior Jefe de Estado General Francisco Franco.

Lento trabajo de levantamiento de la vía

La primitiva marcha de los trabajos de desmontaje de las vías por ADIF no parece ser todo lo diligente que necesitaba el Ayuntamiento para iniciar el bulvar y así lo hace saber el Consistorio.

Más todavía es el costoso derribo del viejo puente de hormigón de la fallida avenida de Madrid sobre el ferrocarril desde la calle del Carmen, que hasta meses después de abiertos los tramos iniciales del bulvar, no desaparecía de la geografía urbana de la zona de Barrio Gimeno y San Agustín.

UN ACUERDO NEFASTO Y UN DESFASE PRESUPUESTARIO

Los números del presupuesto del desvío del tren en Burgos, que el Ministerio de Fomento denominó supresión de la barrera ferroviaria

de Burgos, revelan un total desfase de los cálculos inicialmente hechos para firmar el convenio entre el Estado y el Ayuntamiento de la Ciudad de Burgos, si bien unos y otros han rebasado las previsiones de tal manera que en 2015, es evidente que ambas partes han salido claramente perjudicadas. No obstante, el programa económico no se hizo con asentamiento claro en las necesidades posteriores del tren de alta velocidad y se consolidaron los cálculos en la venta de terrenos que Renfe liberaba a favor de la ciudad de Burgos, es decir, de las arcas municipales, pero la gravísima crisis de la construcción y la burbuja inmobiliaria de finales de la primera década de los años 2000 dejaron en números rojos un consorcio constituido con las dos principales entidades de ahorro de la ciudad ahora fusionadas en los Bancos 'La Caixa' e Ibercaja Banco y el Ayuntamiento. Y en este momento supone la peor pesadilla de la deuda municipal de los próximos lustros en el Consistorio.

A finales de 2014, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento había pagado ya 115 millones por las obras de la supresión de esas barreras ferroviarias en Burgos, lo que supone ni más ni menos que 106 millones más que lo concertado en el convenio que se suscribió en tiempos del alcalde Valentín Niño con la Junta de Castilla y León y el titular de Fomento, Rafael Arias Salgado para afrontar esta magna operación de infraestructuras. (En este caso debería desglosarse el sobrecoste por afrontar el proyecto del AVE en su llegada a Burgos, en la parte que corresponda).

Las aportaciones de ese total se determinen en estas cifras oficiales: en el año 1997, el Gobierno aportó 0,2 millones de euros; en 1998, 0,3; 1999, 4,4; 2000, 1,3; 2001, 0,9; 2002, 2,1; 2003, 8,9; 2004, 13,0; 2005, 6,6; 2006, 10,3; 2007, 14,3; 2008, 19,05; 2009, 8,2; 2010, 0,06; 2011, 0,15; 2012, 5,8; 2013, 0,09 y el año 2014, 18,8 millones de euros.

Todo ello 'supone el pago de todas las obligaciones contraídas al firmar el documento de 2007', se destacaba en la Prensa local, y siempre por encima de todo presupuesto anterior y suma todo ello 105.504.270 euros. El total definitivo debe ser todavía mayor, pues hay cantidades pendientes que reclaman en los tribunales las empresas adjudicatarias de obras en diferentes fases del proyecto y que en los Presupuestos Generales del Estado de 2015 no figuran, entre otras partidas queda alguna de la estación 'Rosa de Lima', según la respuesta del Ejecutivo al senador socialista por Burgos, Ander Gil.

Según aquel convenio, el Ministerio había de poner en dinero constante y sonante 9 millones de euros, más los terrenos liberados, la Junta de Castilla y León habría de aportar 28,5 millones de euros y la misma suma el Ayuntamiento de Burgos, pero ya se advertía que después todo el sobrecoste habría de correr por cuenta de la ciudad titular de la variante ferroviaria.

La sociedad Segipsa hizo un estudio del cálculo de los terrenos liberados y ascendía su valor a 135 millones de euros, pero debe tenerse muy en cuenta que era anterior a la crisis, es decir, era del año 2008. De haber sido así, Burgos tendría de sobra para afrontar el sobrecoste, según fuentes del Ministerio de Fomento.

En contraposición, el Ayuntamiento encargó un estudio a la sociedad Tinsa y tasó esos terrenos en 76, casi 60 menos de lo previsto, y la factura del desvío sigue creciendo pese a que las obras terminaron hace ya siete años, se destaca en los medios de comunicación de finales del mes de abril de 2015.

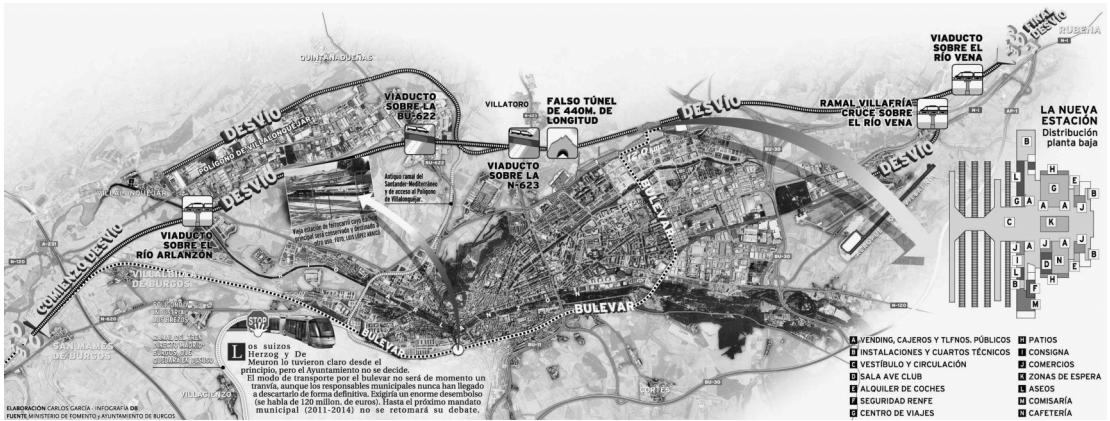
En definitiva, este es el mayor agujero que tienen las arcas municipales burgalesas para los próximos años, y se plantea en el sentido de que sean las sociedades participantes en el consorcio las que asuman esta elevada deuda, lo que constituye el más grave asunto económico financiero del Ayuntamiento al término de la legislatura, pero aún con todo se confía en renegociar toda esta operación, tanto con el Ministerio como con los representantes del consorcio.

EL BULEVAR PARA 2011

Y resuelto por otra parte el problema de la financiación del bulvar, concebido por encargo municipal a un equipo de arquitectura suiza 'Herzog-De Meuron', se marcó un plazo para ir ejecutando el proyecto por tramos, una vez levantadas las vías que es lo que supone la mayor transformación urbana puntual del último siglo.

El primer tramo se programó desde Santa Dorotea hasta 'Las Casillas'. Las obras se esperaba que comenzasen el verano siguiente, pero hubo un considerable retraso.

De este modo, se abordó luego la obra de acondicionamiento provisional de los viejos pasos a nivel para ser utilizados sin riesgos para los peatones, esencialmente el de la calle de Madrid, 'Las Casillas y



Plano de la variante del ferrocarril (cedido por Diario de Burgos)

Santa Dorotea, abriendo otros desde San Agustín hasta Barrio Gimeño y desde la Barriada Máximo Nebreda a Santa Cruz, se abren nuevas páginas del tiempo posterior al desvío.

Dejó de sonar el pitido y contaminar el humo del tren de hace décadas, pero quedaba la interrogante de otros ruidos, otras velocidades, otros peligros, otras exigencia de la historia de esta tierra para afrontar en los siguientes lustros su profunda transformación urbana.

Y en aquellos días la gran duda estaba en si Burgos contaría con un tranvía europeo que cruzara toda la ciudad en un corredor de 12 kilómetros como en Vitoria o en Zaragoza. La crisis se encargó de aparcarse esa idea enseguida, pese a las gestiones del Concejo en tierras francesas, a que había un amplio colectivo, incluso entre muchos concejales del Ayuntamiento de la capital, que daban preferencia a este proyecto, pero tanto esta iniciativa como la de ejecutar en su totalidad los tramos del bulvar, tal y como los había proyectado el equipo suizo, hubo que desistir para arbitrar otras soluciones menos costosas económicamente y viables en este tiempo nuevo de dificultad que abarca desde 2008 hasta el 2015, ya con luces de esperanza del final del túnel de la gran recesión de los primeros lustros del XXI.

Una comisión municipal de concejales y técnicos con el alcalde Juan Carlos Aparicio al frente y la presencia del jefe de la oposición, el ex alcalde socialista Ángel Olivares, se desplazó a Francia para conocer 'in situ' un modelo de tranvía que funcionaba en el municipio de Clemont Ferrand, cerca de Lyon. Se calculaba un coste de

120 millones de euros. De este proyecto, se copió el de la ciudad china de Tiajin y otro similar en Padova Aquils en Venecia.

Volvieron muy ilusionados, pero ya se atisbaba que habían empezado a hacer cálculos económicos del coste y la gravedad de la crisis que en aquellos días se acentuaba, hizo desistir de este empeño, o al menos se dejó en principio aplazado. No obstante, algunos grupos políticos cuando plantearon cuestiones de transporte público volvieron a reclamar el proyecto del tranvía como algo viable y posible en Burgos. Era más bien un deseo que una posibilidad, de ahí que se dijera que era ‘un tranvía llamado deseo’.

Los tramos del bulevar

La obra del bulevar se llevó a cabo con cierta celeridad, una vez que Adif permitió al Concejo la ocupación de los terrenos, levantadas las vías y se había resuelto la financiación.

En principio esta vía de penetración en la ciudad no se quería que fuese una circunvalación, pero el tiempo se ha encargado de utilizarla como algo inevitable y al mismo tiempo, en la medida que se ha ido empalmando tramos y abriendo comunicaciones desde el Barrio de Gamonal hasta la Universidad en el Hospital del Rey, se ha aumentando sensiblemente el tránsito rodado y en estos momentos es ya un cinturón periférico, por cierto cada vez más alejado de lo que se entiende es un bulevar urbano.

El primer tramo que se inauguró con todo género de protocolo y realce político y mediático fue en marzo de 2011, en el tramo que va desde Santa Dorotea, desaparecido ya el paso subterráneo, hasta Las Casillas, y el desarrollo de la apertura de la nueva calle tuvo lugar junto a la Escuela de Relaciones Laborales. Intervinieron representaciones de los técnicos suizos, técnicos y gestores del Consorcio del Desvío y el propio alcalde Aparicio.

Diez millones fue el coste. El arbolado de pinos, especie no muy común en las calles de la ciudad, llamó mucho la atención, no solo por la elección de esta especie arbórea por el elevado coste de cada una de las unidades que, no pasando mucho tiempo y en considerable porcentaje, se secó. Carriles para bicicletas, otro para el autobús y los transportes públicos y el tráfico de la circulación en general. Paradas de hormigón con silueta de ‘setas’, bancadas circulares y quizás exageradamente amplias y numerosas para el movimiento de viajeros de los autobuses municipales.

El segundo tramo llevó la vía desde el Carmen hasta la calle Gumiel de Izán, ya cerca del Arco del Amparo de acceso al Barrio y el Monasterio de Las Huelgas, pero era un paso más.

Los siguientes unieron ya Las Casillas con la calle Juan Ramón Jiménez en el Barrio de Gamonal con un puente sobre la carretera de Logroño y los accesos al Barrio de Capiscol y antes a la Fuente del Prior y Fuentes Blancas. En este caso ya fue incompleto puesto que hay una parte del proyecto que solo contempla dos carriles, una para cada dirección y hay incluso un espacio sin aceras peatonales. En este caso todo el espíritu inicial del bulevar se limitó al máximo por razones presupuestarias por la gravedad de la crisis económica.

Este año el Concejo trata de empalmar todo el bulevar con la avenida de los Príncipes de Asturias a través de la vía interior 'Valentín Niño' pasando por Las Rebolledas, pero después de alargar el paso desde la calle Gumiel de Izán hasta la zona del Hospital del Rey y el derribo del puente sobre la carretera de Valladolid, la vieja N-620 a Portugal, han surgido dificultades y oposiciones vecinales y de la Confederación Hidrográfica del Duero con el rebaje de cotas en el 'Puente de los Ingleses', a derribar o no y por el paso elevado a una u otra altura junto a las viviendas del barrio, lo que se dice causaría ruidos y molestias importantes, sin que esto sea precisamente lo que contempla el Plan General de Ordenación Urbana, que respeta, lógicamente, el proyecto de Herzog y De Meuron. Este problema está bloqueando el objetivo último de cerrar el viario periférico a caballo del nuevo bulevar, aparte de los retrasos de toda la circunvalación en su lado noroeste con los famosos túneles inacabados por las sucesivas paralizaciones.

ESPERANDO LA LLEGADA DEL AVE

La llegada oficial del AVE de Valladolid a Burgos está prevista para este 2015, pero en esa fecha son pocos los que creen a la vista de cómo están los trabajos al final del primer semestre del año.

La ministra de Fomento, Ana Pastor que ha realizado varias visitas a esta capital, reafirmaba en su última estancia la programación del final de esa obra para la citada fecha, otra cosa es la continuidad de la vía hacia el norte, es decir, hasta Vitoria para con la 'y' vasca alcanzar por esa parte la frontera de Hendaya, pero ya son

muchos los clamorees por lo que parece lo lógico para entrar en la vía de Europa central y llegar a París desde Burgos en el rápido y moderno tren de alta velocidad.

En principio, la necesidad de tender esta vía a Burgos ya supuso un sobrecoste al proyecto del desvío, pues el presupuesto inversor ha sido por ello mayor. De ahí que a las muchas quejas de deudas por todo esto en Burgos, se haya sumado lo que el Ministerio quiso englobar en la misma operación, y ello no parece justo.

2014, un año de paralizaciones

El pasado año 2014 ya tuvo varias paralizaciones la obra por unas u otras causas, a veces inexplicables, pero la sombra de la crisis planeó cerca de todo esto. Se paralizaban las obras sin mucha información técnica. El cambiador de ancho, previsto inicialmente antes de llegar a Burgos, fue ya un motivo de distorsión y grave preocupación y al final se corrigió ese ‘lapsus’ que hubiera supuesto un serio revés para las comunicaciones con esta ciudad, pues se situaba a 15 kilómetros al sur de la ciudad de manera inexplicable. De persistir en ese empeño hubiera supuesto una pérdida en los tiempos de viaje. Quintanilleja, término significado en la historia ferroviaria burgalesa (recuérdese la catástrofe de finales del siglo XIX), era el punto conflictivo una vez más. El Ayuntamiento y su alcalde y las instituciones burgalesas así como la acción mediática de Prensa, Radio y TV. determinó que el Ministerio de Fomento hiciera reconsiderar esa decisión a ADIF.

Se resolvió y ya no es problema: el punto de colocación del intercambiador será el extremo norte de la estación, ya rebasada.

A finales de primavera la estación férrea ‘Rosa de Lima Manzano’ se empezaba a preparar técnicamente para la llegada del AVE. Acababa de adjudicarse la obra del montaje del último tramo de vía y del cambiado de ancho, parece que ya puede dejar listo en los próximos meses todo el dispositivo técnico con las pruebas necesarias a fin de que Burgos se incorpore a la red del AVE.

Antes de dar este paso, se hacía público que quedaba adjudicado el montaje de la vía desde Quintana del Puente a Estépar y desde este término a la ciudad, con una longitud de 59 kilómetros y una inversión prevista de 13,3 millones de euros.

El tramo de Quintana a Estépar es de 33 kilómetros con el ancho europeo y el montaje de un semi PAET (Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de trenes) en las cercanías del río Arlanzón. Responde esta instalación a garantizar la seguridad del tramo, ya que por razones de ahorro ‘y esto es importante’, de momento, solo se traza una vía, mientras que desde Estépar hasta la estación de Burgos se conciben dos tramos diferenciados el de la nueva construcción y el de la variante ferroviaria en servicio ahora en ancho convencional.

El total de la actuación, se decía afectaba a 26 kilómetros, rematándose con el cambiador.

Estarán sujetos a nuevas obras finales los andenes de la estación de acuerdo con las exigencias del AVE.

Cabe pensar que no haya alteraciones no previstas hasta final del presente año y que en torno a ese tránsito del 2015 al 2016, se inaugure la llegada del tren de alta velocidad que cierra más de siglo y medio de historia del ferrocarril en la ciudad de Burgos, transformando sustancialmente su superficie urbana central y periférica.

De todos modos, parece evidente que este año 2015 no llegue el AVE a la capital burgalesa a la vista del estado de las obras al final del primer semestre, y es de desear que no se compliquen las cosas después de la advertencia ‘frenazo’ del Tribunal de Cuentas al Gobierno: ‘solo debe afrontar proyectos del AVE que sean ‘razonables, pues el Estado debe inyectar 2.800 millones de euros más hasta 2.018’.

Se salva al AVE a Galicia y la ‘Y’ vasca que tan importante es en Burgos para alcanzar la frontera de Irún, pero este tramo tiene que resolverse quién lo financia: el Estado o la Unión Europea.

BIBLIOGRAFÍA

Hemerotecas de las colecciones de *Diario de Burgos* y el *Correo de Burgos*

ALBARELLOS, Juan: ‘Efemérides burgalesas’.

RUIZ DE MENCIA: ‘Crónicas de Burgos’, 2005, 2006 y 2007.

ARCHIVO MUNICIPAL DE BURGOS.

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA.