



En los últimos tiempos sólo funcionaba por el Directo un tren de larga distancia. FOTOS DEL ARCHIVO DE JOAN CARLES SALMERÓN, HISTORIADOR Y DIRECTOR DE TERMINUS. CENTRO D'ESTUDIS DEL TRANSPORT

## El Directo de Burgos: un camino de hierro para vertebrar España

La inauguración de la línea férrea, el 4 de julio de 1968, daba respuesta a las reivindicaciones que la sociedad burgalesa había mantenido durante décadas

JOAN CARLES SALMERÓN

ESPECIAL PARA EL CORREO DE BURGOS

Tal día como hoy, pero hace 50 años, Burgos recibía el tren que inauguraba la línea entre Madrid, Aranda de Duero y la capital industrial castellana. La nueva línea, que pronto fue conocida como el Directo, materializaba las reivindicaciones de la sociedad burgalesa de las décadas precedentes y creaba un nuevo eje de comunicación para vertebrar Castilla.

Pero para conocer la historia de esta importante línea tenemos que remontarnos hasta mediados del siglo XIX, al momento en el que las redes ferroviarias se estaban extendiendo por todos los países de Europa. La necesidad de comunicar los puertos del Cantábrico y la red ferroviaria francesa (y por extensión, la europea) impulsó el desarrollo de los primeros proyectos ferroviarios para comunicar la

capital burgalesa con Madrid, ya fuese por Aranda o por Valladolid. Finalmente, la opción escogida fue Valladolid, y el tramo entre ambas ciudades castellanas entró en funcionamiento en 1860. En 1861 la li-

**El nuevo eje nort-sur era un elemento fundamental para el desarrollo social**

nea llegó a Madrid y en 1864 se extendió hasta la frontera francesa. Empezaba así la era del ferrocarril y la nueva revolución industrial para la sociedad castellana.

Ya entrados en el siglo XX, la necesidad de dotar al norte de España de una red de líneas ferroviarias que ayudasen a vertebrar el territorio y el reclamo de una comunicación directa entre Burgos y

Madrid, que ahorrara hasta 100 km de recorrido, fomentó el unión de las principales instituciones burgalesas. Digno de mención fue el nacimiento de la "Comisión Burgalesa de Iniciativas Ferroviarias", una agrupación empresarial y ciudadana única en España que se destacó, no solo por la redacción de nuevos proyectos ferroviarios, sino también por la publicación y edición de importantes obras de divulgación técnica y cultural.

En plena Dictadura de Primo de Rivera, a mediados de los años veinte, el llamado Plan Guadalhorce comprendió la construcción de hasta 16 líneas ferroviarias destinadas a integrar las zonas rurales en el mapa ferroviario y a interconectar las líneas principales ya existentes. En el marco de este plan, en 1928 se iniciaron las obras del Directo entre Burgos y Madrid que,



La estación de La Acebeda se construyó entre dos túneles (2001).

tras en la construcción de la línea. Sin embargo, iniciada la Guerra Civil, muchos de los tramos e infraestructuras se encontraban ya muy avanzados y, de hecho, fueron escenario de la contienda. Tal fue el caso del Túnel de Somosierra que, con sus 3.900 metros de longitud, intentó ser aprovechado por ambos bandos para provocar un flanco en el contrario mientras se luchaba en las laderas que discurren sobre el propio túnel. Una vez acabada la guerra, la finalización de la línea siguió siendo una prioridad, al menos en teoría, y los trabajos prosiguieron, como fue habitual en Burgos por las autoridades del Franquismo, mediante la utilización de presos políticos bajo el sistema de "Redención de penas por el trabajo". A pesar de ello, las

**Se trabajó siguiendo los parámetros más modernos del momento**

últimas vías no fueron colocadas hasta mediados de los años 90. Finalmente, el 4 de julio de 1968 el primer tren circuló entre Madrid y Burgos. Se trataba de un tren especial con paradas en las principa-

les poblaciones del recorrido, que fue recibido en Burgos por las autoridades locales y multitud de vecinos. Durante las décadas posteriores, la diversidad de servicios que circularon por la línea demostró su

importancia. Los trenes regionales, que paraban en todas las estaciones; los expresos, que aprovechaban Aranda de Duero para conectar con la línea transversal de Valladolid a Ariza; los trenes internacionales, que llegaban hasta París; y los mercancías, que veían acortado su recorrido en decenas de kilómetros; fueron un ejemplo de la utilidad de la nueva infraestructura.

Sin embargo, en los años 80 Castilla y León fue la comunidad más damnificada por las nefastas políticas estatales en infraestructuras. Las líneas rurales y las principales comunicaciones transversales, que vertebraban territorialmente a Castilla, fueron clausuradas en beneficio del transporte por carretera provocando, en pocos años, una despoblación a la que no se ha en-

contrado solución hoy en día. Para el Directo, el futuro empezó a oscurecerse pocos años después, a finales de los 90. La supresión de los servicios regionales en 1998, el progresivo abandono de las instalaciones, la ausencia de paradas intermedias, la eliminación de los cargaderos de mercancías y la supresión de los modernos sistemas de señalización acabaron la línea hacia un final anunciado.

La suspensión del servicio llegó, como ha sucedido en muchos otros casos, tras la sucesión de dos extraños accidentes. El primero, en febrero de 2010, cuando un tren Talgo descarriló, sin víctimas, en Bahabón de Esgueva. El servicio fue suplido provisionalmente por un autobús. El segundo, un año después, en marzo de 2011, cuando parte de la bóveda del Túnel de Somosierra cayó y semi-enterró una máquina de mantenimiento de la empresa Vías y Construcciones (Grupo ACS) que sigue allí. Actualmente, a lo largo de la línea se dan tres escenarios distintos: entre Burgos y Aranda de Duero sigue funcionando el servicio de mercancías, entre Aranda y Soto del Real el servicio está suspendido, y entre Soto del Real y Madrid la línea funciona tanto para los servicios de Cercanías como para los de mercancías, aunque los trenes de viajeros solo llegan de momento hasta Colmenar Viejo. Aunque la situación es crítica, se podría vislumbrar un mejor futuro si se llevara a cabo la renovación necesaria, que requeriría de una inversión minúscula en el global de la red ferroviaria española, sobre todo teniendo en cuenta el beneficio económico, social y territorial que comportaría la repertura de la línea.

## El ferrocarril, el pilar de la nueva movilidad

La recuperación del Directo permitiría la conexión del centro peninsular con el resto de Europa

JOAN CARLES SALMERÓN

ESPECIAL PARA EL CORREO DE BURGOS

El ingeniero francés Louis Armand afirmó que si el ferrocarril, el medio de transporte del siglo XIX, sobrevivía al XX, sería el medio de transporte del siglo XXI. La celebración del 50 aniversario del Directo entre Madrid y Burgos es el mejor momento para conmemorar el espíritu y las reivindicaciones que motivaron la construcción de las infraestructuras que tanta importancia han tenido en el desarrollo de las sociedades europeas. Su recuperación es la clave que sentará las bases de la nueva movilidad que vertebrará nuestro territorio.

En las últimas décadas, las malas políticas en infraestructuras y en organización territorial han llevado a

la progresiva despoblación de las principales zonas agrícolas de Castilla que, como el pez que se muere de la cola, aventura más despoblación y un futuro marcado por la pérdida de servicios básicos. A nivel estatal, la planificación ferroviaria basada casi exclusivamente en la construcción de líneas radiales de alta velocidad ha colocado a España a la cola europea en servicio ferroviario: los viajeros prefieren mayoritariamente la carretera y el transporte de mercancías por ferrocarril es casi residual.

Para reconducir esta crítica situación, las nuevas políticas de movilidad y las reivindicaciones sociales deben basarse en tres pilares fundamentales: capilaridad, electrificación y vertebración. Las infraestructuras,



Primera prueba de autopista ferroviaria de la Península Ibérica, en Figueras (2012).

mercancías, por toda Europa se está aplicando una nueva fiscalidad verde que pretende reducir al máximo la huella de carbono. Una de las medidas más desarrolladas es el nuevo concepto de autopistas ferroviarias, que trasladan los camiones de las carreteras a las vías del tren. La necesaria implantación de este sistema en España conllevará toda una serie de cambios a nivel logístico que, incluso, beneficiarán la seguridad vial.

Como punto de partida, la transformación de toda la red ferroviaria española al ancho de vía europeo es imprescindible para comenzar a derribar las fronteras que nos separan de Europa. En este contexto, el Directo, una infraestructura casi desconocida pero que fue construida con técnicas modernas, ofrece una solución que, con una mínima inversión, permitirá la llegada de las comunicaciones europeas hasta el centro de la península. La recuperación de la línea nos retornaría a la buena senda y devolvería a Burgos su papel fundamental como nudo de comunicaciones norte-sur y este-oeste. La rosa de los vientos de la Península Ibérica.

