

[246]

A la hora de diseñar y construir un ferrocarril las cuestiones que se plantean, en función de la escala de trabajo, son muchas. Si la perspectiva es nacional hay que considerar estrategias económicas estatales, pautas de localización de actividades productivas, núcleos de población.... Bajando la escala, los estrategas del territorio y de la economía dejan campo abierto a los ingenieros para que estudien el mejor trazado posible para las vías, en función de las dificultades del terreno y de las capacidades técnicas de cada momento. Pero llega un último nivel de análisis, el urbano, en el que los trazados de los ferrocarriles se convierten en un foco de miradas para todos los sectores sociales y técnicos. Y si bien sólo en las últimas décadas la sensibilidad ambiental es motor de controversias en las decisiones sobre los trazados ferroviarios (entre otros), en los espacios urbanos la decisión sobre el “por dónde” tienen que tenderse las vías ha sido objeto de debate y análisis casi desde la misma aparición del ferrocarril.

Y es en este territorio, el urbano, donde el geógrafo castellano Luís Santos y Ganges se desenvuelve con más soltura y dominio. Vallisoletano de nacimiento y burgalés de adopción, Santos ha enfocado su amplio saber geográfico hacia dos vertientes básicas. Una de ellas hacia el ferrocarril, mundo en el cual desarrolló durante años su labor profesional (en los talleres de Renfe de Valladolid) y para el cual sigue mostrando una pasión propia de aquellos que se dejan seducir por el encanto del camino de hierro. Y la segunda de sus vertientes de trabajo ha sido el mundo del urbanismo, el

Burgos y el ferrocarril. Estudio de Geografía Urbana

Autor: Luis Santos y Ganges
Editorial: Doseles, Burgos, (2005).
Páginas: 392
SBN: 84-87528-94-5

territorio de la ciudad. Tras su etapa en los talleres ferroviarios, Luís Santos accedió plenamente al mundo universitario, desarrollando su labor docente y de investigación en el seno del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid y, como profesional liberal, en la consultoría de planificación. Esta mezcla de experiencia vital y pasión por el ferrocarril (en todas sus facetas), su sólida formación y actividad investigadora en la ciencia geográfica desde su faz urbanística y, finalmente, su *praxis* profesional en el mundo de la ordenación territorial le permiten afrontar con gran capacidad y destreza un trabajo como el que ahora presentamos.

“Burgos y el Ferrocarril” es uno de los primeros frutos editoriales de la tesis de investigación “El ferrocarril en la ciudad: estudio de las ciudades medias españolas”, obra que acaba de publicarse dentro de la “Colección de Historia Ferroviaria” de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Dirigida por Alfonso Álvarez Mora, Catedrático de Urbanística de la Universidad de Valladolid, aquel profundo trabajo recopilaba una amplísima nómina de reflexiones sobre las relaciones entre el ferrocarril y la ciudad a lo largo de su larga historia común, haciendo un detallado aterrizaje en los casos de las ciudades medias españolas. Una de estas urbes era la vieja capital castellana, Burgos, ciudad a cuya lengua y prolija historia el ferrocarril le aportaría desde 1860 una notable complejidad.

Aquel sobrevuelo urbano español que Santos nos regalaba en sus tesis ya nos hacía entrever un rico y casi insondable universo de casos con inextrica-

ble complejidad. En este libro, tan vivencialmente cercano al autor, se nos permite descubrir que esa intuición que el lector de su tesis había tenido era realmente transponible a la realidad: investigar con detalle las complejas relaciones que ferrocarril y ciudad han ido tejiendo a lo largo del tiempo es un rico campo de estudio, sorprendente, dinámico y, además, dotado actualmente de un excepcional interés dadas las tensiones y convulsiones que dibujan el desarrollo urbano español, territorio en el cual los viejos trazados ferroviarios suelen estar en el centro. Y esta centralidad no es solo la geográfica de las ciudades, sino también la de las controversias, de las tensiones, de las expectativas de cambio, de progreso....

El estudio de las relaciones de la ciudad y el ferrocarril a semejante nivel de detalle nunca ha sido objeto de un análisis tan pormenorizado como el que ha desarrollado Santos. Hay trabajos que han tratado sobre la importancia de las estaciones y su papel en las ciudades, sea de manera general, entre los cuales destacan los de la historiadora Inmaculada Aguilar o los de la geógrafa Pilar González Yanci (especialmente para el caso madrileño), o sean las recientes aportaciones del geógrafo Rafael Alcaide para el caso barcelonés y la novedosa reflexión generalista de Horacio Capel en la revista *Geocrítica*. Pero ciertamente, un trabajo tan minucioso como el de Santos no ha sido visto hasta ahora entre los investigadores del territorio ferroviario.

Luís Santos aborda este trabajo con dos miradas claramente diferenciadas. La primera parte de su obra, un tercio

[248]

del total del trabajo, se dedica a analizar la génesis de la red ferroviaria que trama la provincia burgalesa, con especial referencia a las líneas que han tenido, o pretendieron tener, paso por la capital provincial. Es una apuesta historiográfica que este geógrafo hace para poder comprender mejor cómo se ha creado la malla de vías que desde diversas partes del Estado convergió a orillas del Arlanzón, débito inexcusable para poder abordar a continuación las hipótesis principales del libro.

Esta primera parte es así un trabajo de claro sesgo histórico en el cual Santos se olvida de su raíz geográfica y se abandona en la investigación de memorias de empresas, de legajos, acuerdos de plenos, cartas y proyectos constructivos, para explicar cuáles fueron los pasos para crear la red ferroviaria provincial y mostrar las decenas de tentativas de tender líneas que se fueron gestando, sobre todo, hasta la primera década del siglo XX. Santos ha exhumado varios archivos, desde el AGA hasta el Archivo Histórico Ferroviario, pasando incluso por los archivos jurídicos y deteniéndose especialmente en las fuentes más relevantes y jugosas para los estudios de caso de escala muy detallada: los archivos municipales y los provinciales, en este caso los referidos a la ciudad y provincia de Burgos. Otra de las fuentes que Santos ha usado con generosidad a lo largo de toda esta obra han sido los periódicos locales. Estos medios han sido cauces habituales para testimoniar los intereses de los grupos políticos, sociales y económicos en torno a diversos temas y, en este caso, sobre la génesis, la incidencia urbana de la red ferroviaria y las ten-

siones y pulsiones que ésta ha provocado entre los burgaleses. Esta fuente tiene un alto nivel de continuidad desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días y ha sido diseccionada y referida con profusión a lo largo de toda la obra.

El autor ha mostrado en el libro los sucesivos desarrollos de la creación de la línea troncal de la Compañía del Norte, el ferrocarril Madrid-Irún, la primera en llegar y la única que actualmente sigue en servicio en esta ciudad castellana. Y es que si bien Burgos parecía llamada a ser el corazón ferroviario de Castilla, como bien indica Santos, la ciudad padeció una suerte de “infortunio capitalino”, de tal fortuna que fue objeto de múltiples proyectos, buena parte de ellos estafas de arribistas que sólo pretendían especular, mientras que algunos otros proyectos se remataron de tal manera que nunca alcanzaron la dimensión y alcance que se habían imaginado para ellos y que tantas esperanzas de desarrollo concitaron en los habitantes de Burgos. Luís Santos analiza los diversos proyectos de ferrocarriles con directriz norte-sur que complementarían el eje este-oeste de la primera línea Madrid-Irún, desde los proyectos desde Segovia y Aranda de Duero, con destinos hacia puertos del litoral cántabro como eran Bilbao, Santander o incluso Santoña. Nos muestra con especial detalle el gran fiasco que supuso el ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda, con su secuela especulativa de la Vasco-Castellana y el trasiego de concesiones, de juegos de salón con los proyectos constructivos.

Los análisis de la documentación

atesorada en el archivo municipal de Burgos y su diputación provincial le han permitido a Santos abrir un atractivo y sugerente “melón” para los investigadores aunque a veces se denota una cierta dificultad para seguir las argumentaciones del autor. Junto a ellos también analiza las líneas del Santander Mediterráneo y el Valladolid-Ariza, así como otras líneas de vía estrecha del norte de la provincia, sin paso por la capital burgalesa.

Para articular toda esta historia Santos ha seguido una sencilla argumentación cronológica, un tanto más compleja en la época en el que el juego especulativo solapa varios procesos, pero mucho más sencilla en la época, a partir de 1920, que los procesos constructivos se simplifican y aclaran.

La obra adquiere mayor peso e interés cuando aterriza en el complejo caso urbano burgalés. Y es que este trabajo de Luís Santos pone a la luz la complejidad de los diseños ferroviarios cuando hay varias líneas y empresas que coinciden en una misma ciudad. El protagonismo absoluto de la iniciativa privada en el proceso de construcción de nuestra red ferroviaria, norma de uso hasta la Guerra Civil, hacía que en algunos lugares el trazado de las vías y la ubicación de las diversas estaciones (o, en el mejor de los casos, la estación central) generara una suerte de debates y polémicas de gran energía y singularidad. Burgos es un fantástico ejemplo de ciudad a la que el ferrocarril llega marcando un limes absolutamente tangencial al casco urbano. La ciudad tradicional apenas había saltado la barrera del Arlanzón cuando llegaron los primeros raíles de Norte. El natural creci-

miento urbano encontró en las vías un obstáculo que tardó pocas décadas en ser superado. Tenemos así uno de los principales problemas del ferrocarril en ésta y otras ciudades: el efecto barrera de las vías ferroviarias. Este efecto, que genera una serie de conflictos a la movilidad urbana también se manifiesta de manera más trágica en los accidentes mortales acaecidos en los pasos a nivel. Esta coordinada molesta y dolosa ha presidido las relaciones entre ciudad y ferrocarril desde principios del siglo XX hasta hoy día, magnificándose con el incremento de habitantes y la mayor congestión derivada del auge del automóvil privado. Éste fue uno de los temas mejor tratados en la tesis del autor y que queda magistralmente expuesto en su traslación al viario burgalés.

Pero si el efecto barrera es grave, muy peculiar resulta, a los ojos del autor y de cualquier lector de su obra, el escaso efecto urbano que generó la estación construida por Norte en 1860 en el por entonces un arrabal burgalés. Un poco desplazado del eje histórico de la ciudad, y al contrario que sucedió en otras ciudades de porte similar, en Burgos la estación de ferrocarril jamás generó un efecto urbano. Ha sido siempre un elemento marginal en su callejero, despreciado por las dinámicas urbanas de crecimiento, ya fueran las programadas o las espontáneas. Esta paradoja es analizada, plano a plano, por el autor, mostrándonos como los sucesivos proyectos, a pesar de valorizar la estación y exigir a las empresas y al Estado su mejora y engrandecimiento, nunca concibieron un engarce digno ni generaron en su entorno nuevos espacios urbanos que

[250]

la integraran en el conjunto de la ciudad. Es más, Luís Santos nos muestra con gran detalle como el espacio ferroviario ha generado en todo su entorno (estaciones y, sobre todo, vías) una orla marginal, de “fachada sucia” de la ciudad, lo cual es fácil encontrar en cualquier ciudad en algún punto del trazado ferroviario, pero que en Burgos se torna norma. Pero no solo hay que hablar de marginalización del entorno de las vías, el autor nos describe como la traza ferroviaria nunca se acompañó de viales paralelos que hubieran permitido integrar de alguna manera la traza del ferrocarril en el seno de la ciudad. Las vías se convirtieron, por falta de una adecuada planificación, en una yaga urbana que jamás cicatrizó bien, dejando una herida constante en la ciudad.

Este divorcio entre vías y calles ha generado una tensión creciente entre los responsables de la infraestructura ferroviaria y los sucesivos consistorios burgaleses. Las propuestas para resolver esta ruptura han sido muchas. Y buena parte de estos estudios han ido ligados a otro tema crucial: la estación común. La primera estación de Norte parecía que no iba a disfrutar de exclusividad local. El ferrocarril Santander-Mediterráneo, el Directo de Madrid e incluso los fallidos proyectos de líneas de vía estrecha con término en Burgos gestaron un debate intenso sobre el dónde instalar sus terminales y el intento de crear una estación común movilizó ingentes esfuerzos y polémicas durante décadas. Finalmente la primera terminal fue la que aglutinó, de manera más o menos afortunada, todos los servicios ferroviarios locales. Pero en el camino jamás llegó a resolverse

el problema de la herida ferroviaria, plasmado sobre todo en el tema de los pasos a nivel, asunto al que Luís Santos dedica un amplio apartado, mostrando la incapacidad de su resolución, los parches inútiles ejecutados en algunas travesías y algunos ejemplos de descoordinación institucional de gran calado.

Toda esta problemática urbana, jamás resuelta en buena parte, obedece a la falta de resolución, hasta hace apenas tres años, del largo debate sobre cómo encajar el trazado ferroviario en el callejero burgalés. Santos nos relata con gran cuidado las tensiones entre los que apostaban por una integración blanda del ferrocarril en la ciudad, manteniendo las plantas y rasantes históricas, los que optaban por una opción soterrada, que parecía iba a ser la escogida, y la tercera alternativa, el desvío, opción que es la que está ejecutándose en la actualidad. En todo este trabajo ha recogido con detalle las referencias que toda la planificación urbanística local, especialmente la ejecutada desde la postguerra, han hecho hacia el ferrocarril, mostrando las diversas alternativas estudiadas.

En cualquier caso, hay que valorar muy positivamente el que a pesar de que el autor no esconda a lo largo del texto sus posiciones respecto al cómo resolver la integración urbana del ferrocarril (es algo que queda patente a lo largo del libro, sobre todo en lo referente a los últimos 50 años de planificación), toda la obra rezuma un respecto absoluto con las opciones políticas que a lo largo de los años han regido en el consistorio local. Es más, en ningún punto del texto se hace referencia a qué color político era el que pre-

sidía consistorio, diputación, gobierno regional o central. Esta asepsia política es, por un lado, de alabar pero, por otro, quizás sea excesiva. El conocer qué fuerzas políticas gobernaban las instituciones, y poder deducir así su nivel de acuerdo entre ellas, puede hacer más comprensibles algunos episodios de encuentro o desencuentro en las diferentes administraciones.

Analizando algunas otras pequeñas carencias de este, en general, excelente trabajo, hay que hacer constar que aunque la colección cartográfica que Luís Santos incluye en el libro es amplísima, el tamaño de reproducción de los mapas hace a veces complejísimo poder comprender las explicaciones que él incorpora en los vastos pies de foto. Es por otra parte de agradecer que precisamente estos textos que acompañan a las fotos tienen un especial valor complementario para entender los discursos del autor. Y es el apartado gráfico otro de los grandes aciertos del trabajo. Luís no tiene ningún reparo en incluir, además de los planos, cuantas fotografías sean necesarias para ilustrar o clarificar las ideas presentadas en el texto. Fotos históricas y modernas salpican las páginas del libro, dinamizando una maqueta editorial que, dado el tamaño del libro, es de agradecer. Al final de la obra Santos incluye 44 páginas de fotos (la mayoría actuales) en color, con sus habituales extensos pies de foto, que son un brillante y didáctico colofón al libro.

Por otra parte, salvo que el lector sea burgalés o experto conocedor de esta ciudad, es extremadamente recomendable acompañar la lectura de este trabajo de un detallado callejero de

Burgos. La continua referencia a calles, parajes, arroyos, edificios históricos hace imposible seguir el discurso si no se localizan los eventos descritos. Hay ocasiones que los planos de detalle insertos en el texto resuelven estos problemas, pero en otras no ayudan nada.

Por otra parte hay que señalar un uso quizás excesivo de las notas a pie de texto con mucho contenido literario. En ellas, en muchísimas ocasiones, no se limita a dar una referencia bibliográfica de alguna afirmación expuesta, sino que amplía con vastos párrafos argumentaciones a las ideas expuestas en el texto principal, pasando en ocasiones notas de una página a otra. Este tipo de referencias tan grandes dificulta la lectura y el seguimiento del texto y, en ocasiones, puede hacer perder valiosos argumentos que podrían haber sido hilados en el discurso principal de la obra. Ciertamente esta forma complica la redacción de la obra, pero ayuda al lector.

Otro aspecto que se detecta en varias ocasiones es la reiteración excesiva de argumentos o ideas. No son pocas las ocasiones en las que el lector parece haberse perdido en el texto porque encuentra frases e ideas repetidas a muy poca distancia. Es un pequeño defecto de redacción que quizás mereciera una lectura final más cuidada para no distraer al lector de los argumentos principales del trabajo. Llama también la atención un recurso editorial un tanto extraño en estas obras científicas: el uso de las frases o palabras en negrita. Es una solución ciertamente didáctica, porque parece enfatizar de manera muy gráfica las ideas fuerza de sus argumentaciones, pero

[252]

quizás aporta un plus de distracción y disturba un poco la maqueta.

Pero estas mínimas sombras no quitan un ápice de interés a un trabajo que prefigura un modelo de estudio transponible a muchísimos espacios urbanos españoles en los que viales y ferrocarril han escrito una historia tan compleja como la burgalesa o en ocasiones mucho más enrevesada. El rigor de la obra, no exento de pasión en sus afirmaciones, hace muy oportuno el trabajo al tiempo que procura al lector una cómoda y amena lectura.

Miguel Jiménez Vega
Fundación de los Ferrocarriles
Españoles