

LA LÍNEA SUPUSO CUATRO DÉCADAS DE OBRAS Y MÁS DE CINCO PROYECTOS

## La línea de Madrid a Burgos cumple treinta años

El 4 de julio de 1968 se cumplía una vieja pretensión del ferrocarril español, la unión directa de Madrid y Burgos, cuyas primeros precedentes se registran en 1918. La inauguración, adornada con la asistencia de las "máximas autoridades del Estado", abría, según se dijo en la época, las puertas de Europa al ferrocarril español.

Angel L. Rodríguez

Los 276 kilómetros y 791 metros que desde aquel mes de julio de 1968 unen Madrid y Burgos suponían la culminación de un proceso de más de 60 años de iniciativas para unir, directamente, por ferrocarril la capital de España y la ciudad del Cid, al margen del gran arco que llevaba los trenes por Medina, Valladolid y Venta de Baños. Esta obra es, sin duda, la más importante realizada en el ferrocarril español en los 30 últimos años, excepción hecha, por supuesto, de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

A pesar de la aparente distancia entre esas grandes obras el Madrid-Burgos, en sus inicios, nació unido a un proyecto con cierta relación con Andalucía y con un planteamiento de red europea, si bien más voluntarioso que realista. Con él se pretendía construir una gran línea de ferrocarril que atravesara España, desde Irún hasta Algeciras, y enlazara Marruecos con Francia en ancho internacional.

Según se resaltó en los discursos inaugurales de la línea en 1968, a la que finalmente quedó reducida ese gran proyecto europeo, la vitalización de la comarca atravesada por el camino de hierro, el favorecimiento de la red peninsular y la gran mejora de las comunicaciones generales Norte-Sur eran los grandes regalos que traía la nueva línea que, además, suponía la salida hacia Europa, puesto que permitía situar trenes en la frontera france-



Estación de Briviesca.

sa, desde Madrid, en poco más de cinco horas.

El viaje inaugural -dos meses antes del ministro de Obras Públicas, **Silva Muñoz**, realizó en un TER el viaje de pruebas- que contó con la presencia del general **Franco** y de nada menos que siete ministros, además del entonces presidente de la Red, **Leopoldo Calvo Sotelo**, lo hizo un Talgo, remolcado por la locomotora "Virgen Peregrina", saliendo de Chamartín y parando en Colmenar, Turrubuelo-Sepúlveda, Aranda de Duero y por fin Burgos. Cuatro horas y veinte minutos de viaje plagados de discursos, descubrimientos de placas, inauguraciones de monolitos y entusiasmo popular.

Con este viaje se culminaban 40 años de obras y 50 años de proyectos que ya tuvieron un mínimo antecedente en el Plan de Ferrocarriles de 1877, con el proyecto de línea de vía estrecha de Burgos a Aranda, que con sus dos ramales, a Segovia por Cantalejo y a Madrid por Somosierra, quedó archivado hasta 1918.

Fue en esa fecha cuando el Gobierno de Concentración Nacional de **Maura** se aprestaba a seguir a la Europa que se afanaba en la reconstrucción tras la Gran Guerra. Obras y empresas públicas comienzan a ponerse en marcha.

En septiembre de este mismo año en el Congreso de Ciencias de Bilbao se presenta una memoria titulada "Necesidad de la conservación de un sólo ancho de vía normal en la Península Ibérica" que respondía a la Real Orden de 1914 que dictaminaba el estudio de una línea desde Dax en Francia hasta Algeciras en ancho internacional, lo que constituía la parte española de un gran proyecto francés que incluía además un túnel bajo el estrecho de Gibraltar y una línea transahariana hasta Dakar.

El anteproyecto del Dax-Algeciras fue aprobado por el gobierno de Romanones, y fue entonces cuando se movilizaron diversos personajes e instituciones de marcado cariz nacionalista -en los términos en que se podía entender la palabra en la

época-, fundamentalmente en Burgos y Bilbao, para oponerse al proyecto, que ya se tramitaba en el Senado, y ofrecer una alternativa.

Esta opción, firmada por el ingeniero **Luis Rodríguez**, y apoyada por la sociedad bilbaína "El Sitio", no fue otra, finalmente, que la construcción de un ferrocarril directo Madrid-Somosierra-Aranda-Burgos que enlazara con la línea Irún-Hendaya.

La idea fue adoptada con entusiasmo por **Francisco Cambó**, ministro del gobierno **Maura** y gran impulsor del ferrocarril en sus ocho meses de ministerio -"el Pajares" es quizá la mejor prueba de ese interés por los caminos de hierro-, y el Madrid-Burgos comienza su andadura.

Sin embargo, hasta marzo de 1926, fecha de la aprobación de un real decreto que incluía la línea entre las de urgente construcción, no se volvió a impulsar su realización que se inició definitivamente en junio de 1928.

**La línea.** Hasta 1931 se invirtieron 85 millones de pesetas de la época, que pudieron convertirse en dinero tirado tras la ley de 13 de abril de 1932 que declaró nulo el Plan de Ferrocarriles de Urgente Construcción y paralizó, casi por completo, las obras. El ritmo lentísimo de construcción y la Guerra Civil dejaron el Madrid-Burgos en suspenso hasta que se reinician en 1944 las obras.

Entre esta última fecha y 1965 se dedican a la línea 3.300 millones de pesetas.

Es entonces cuando las obras restantes se declaran de "reconocida urgencia" y se establecen las medidas presupuestarias que aportan los más de 1.600 millones de pesetas necesarios para culminar el Madrid-Burgos hace ahora 30 años.

Los casi 282 kilómetros -277,791 exactamente y otros casi 5 de enlaces ferroviarios- del Madrid-Burgos, 105 de ellos en la provincia de Madrid, 65 en Segovia y 110 en Burgos, se construyeron con rampas no superiores a las 10 milésimas y con un perfil ascendente desde su kilómetro 15, en la estación de Tres Cantos, hasta el túnel del Medio Celemín, poco antes de la estación de Lozoyuela, donde se inicia una contrapendiente que salva el valle del Lozoya, en una zona sobre la que se centra el debate de la línea de velocidad alta Madrid-Valladolid.

En la estación de Gargantilla comienza un nuevo ascenso hasta el túnel de Somosierra donde se encuentra el punto más elevado de la línea con 1.304 metros. De ahí y en descenso hasta el cruce del Due-



Estación de Burgos, en los primeros años de su puesta en servicio.



Pancorbo, uno de los parajes más espectaculares de la línea.

ro en Aranda y en suave ascenso hasta el túnel de las Carretas, para bajar de nuevo, cruzar el río Arlanza, en Lerma, y seguir hasta Burgos.

El tendido fue de vía única, a pesar de que en muchos tramos la explanación fue para doble vía, con radios mínimos de 600 metros. El carril, instalado sobre traviesa de hormigón, fue de dos tipos, de 54 kg. y soldado hasta Aranda, y de 45 kg. y con juntas cada 1.500 metros desde Aranda hasta Burgos, tramo que se tendió en los años 50.

Al margen de las dos de cabecera, Chantarrín y Burgos, la línea supuso la construcción de otras 33 estaciones de las cuales quedaron con la calificación de estaciones 18 y las 15 restantes con la de apeaderos, lo que supuso que la apertura al tráfico de los edificios no fuera tal, ya que recibieron los primeros trenes, y a sus correspondientes viajeros, cerradas y con los huecos tapiados.

La línea, construida sin pasos a nivel,

obligó a levantar 12 grandes viaductos de longitud superior a los 100 metros, siendo el más alto el que salva el río Riaza, con 58 metros, y el más largo el de los Plantíos, entre las estaciones de La Serna y Robregordo, con 258 metros.

Por último el Madrid-Burgos incluye 45 túneles con una longitud total superior a los 24 kilómetros. En el primer tramo, Madrid-Bustarviejo hay 12, ninguno de los cuales supera los 250 metros excepción hecha de El Pendón con 427. El segundo tramo entre Bustarviejo y Riaza, que supera la cordillera central por el macizo de Somosierra, cuenta con 17 túneles, los más largos e importantes de la línea. El de Somosierra, 3.895 metros, el de Mata Aguilera, 2.842, el del Medio Celemín, 2.251, y el de Solamojada, 1.304, son los que superan el kilómetro.

En el resto de la línea hay 16 túneles más de los cuales sólo dos, Maderuelo 3º y Maderuelo 4º, pasan de los mil metros de longitud. □