

La estación de ferrocarril como factor de dinamismo urbano: el contradictorio caso de la ciudad de Burgos

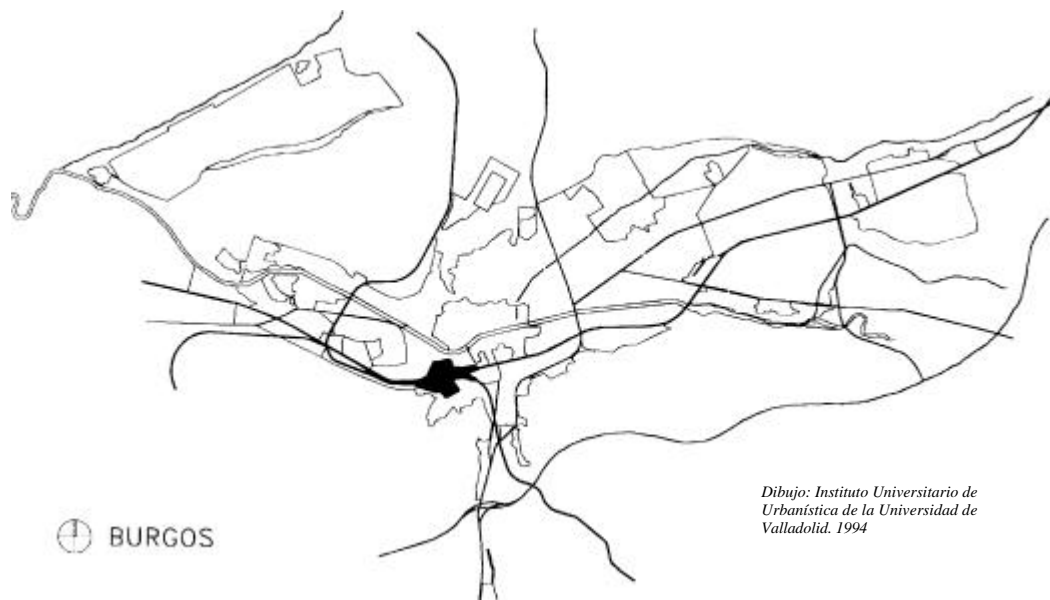
Luis Santos y Ganges. Geógrafo.

Profesor asociado de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Universidad de Valladolid

Esta comunicación de historia urbana indaga en el papel urbanístico de la estación de ferrocarril de Burgos desde 1860 hasta la actualidad. En efecto, está argumentada y generalizada la idea de que la instalación de la estación del ferrocarril en las ciudades grandes y medianas, además de su papel social y económico, supuso un hito urbano de primera magnitud, se comportó como un elemento polarizador del crecimiento urbano, justificando un ensanche o compitiendo con él, en suma, atrayendo actividades urbanas. Pero el detenido análisis histórico y geográfico del crecimiento urbano de la ciudad de Burgos exige cuando menos relativizar la afirmación general, que sin embargo es en principio válida para otras capitales de su entorno, como Valladolid, Palencia o Logroño.

Este trabajo, por lo tanto, pergeña la historia de la estación de Burgos en su relación con la ciudad e intenta verificar la hipótesis de que la estación no se ha significado en la estructura urbana contemporánea ni en el crecimiento espacial, sino que ha sido desde su implantación una pieza urbana marginal, relativamente alejada a pesar de la proximidad física al centro histórico, no habiéndose comportado claramente como un hito o un polo de atracción de usos urbanos.

El asunto es complejo, máxime cuando apenas está estudiada la historia contemporánea de Burgos y el período abarcado es amplísimo, por lo que las características de extensión de una comunicación no permiten tratar algunos otros asuntos paralelos como la problemática de los numerosos pasos a nivel, los proyectos de estaciones de líneas fracasadas o el papel del planeamiento urbanístico.¹



1 El sur de la ciudad y la ubicación de la estación

La ciudad de Burgos ha aprovechado desde su origen su situación geoestratégica como lugar interior de paso en el corredor natural que sirve a las relaciones del norte peninsular y Francia con la Meseta Ibérica, controlando el valle del río Arlanzón desde una altura colindante. Con la guerra de la Independencia y las guerras civiles decimonónicas la

ciudad refuerza su papel como plaza fuerte, a lo que se suma su calidad de capital de provincia y el consiguiente establecimiento de organismos político-administrativos. Así, cuando se decidió conectar por ferrocarril Madrid e Irún, Burgos fue considerado punto fijo de la línea.

El ferrocarril vino sin duda a reforzar el papel de la ciudad en las redes de comunicación y a revalorizar su situación en el moderno entramado urbano español, que se estaba conformando a medida que se modelaba un mercado capitalista nacional. Al favorecer la competencia, además, puso los cimientos para el ocaso de la actividad artesanal burgalesa, si bien al mismo tiempo significó cierto empuje en su tímido proceso industrializador, generando unas oportunidades que, junto con el tirón demográfico, fueron plasmadas en una serie de pequeñas industrias fundamentalmente de bienes de consumo, aunque no se puede hablar de auténtica industrialización, sino de un “raquítico proceso industrial”.²

Incluso ya entonces se denunció el escaso dinamismo de la burguesía local, principalmente comercial y propietaria, y la práctica carencia de proyectos privados en materia de inversiones industriales, precisamente en una **ciudad de servicios administrativos** donde la presencia militar y religiosa era patente.

Los estudios históricos del Burgos del XIX coinciden en las características generales de las transformaciones experimentadas por la ciudad tradicional bajo la égida de la nueva burguesía. Así, identifican una primera fase de control de la oferta de suelo y de vivienda mediante la contención espacial, en paralelo con la transformación selectiva de una parte del centro. Y sólo a partir del último cuarto del siglo XIX comienza, con lentitud, cierta ampliación del centro histórico, todavía en transformación, hacia la calle Vitoria (noreste) y la calle de la Isla (suroeste).³ La ciudad del otro lado del río participó también de las modificaciones urbanas decimonónicas, pero siéndole asignado un “puesto secundario”.⁴

Antes de la llegada del ferrocarril, la ciudad apenas si se extendía de forma discontinua hacia el sur y sureste, o sea hacia el ámbito de la margen izquierda del Arlanzón. Tan sólo cerca del puente de Santa María era nítida la ocupación, basada fundamentalmente en los conventos, aunque nunca formaron un auténtico barrio hasta finales del siglo XIX. El resto de asentamientos meridionales se distribuía muy abierta y desigualmente entre huertas y campos con el camino real de Madrid como eje primordial y con otros caminos rurales como los de Cortes, Las Casillas, Mirabueno, Los Pisones, Arcos y San Zoles.

En efecto, este ámbito meridional, en el borde exterior o afueras de la ciudad, se caracterizaba durante la primera mitad del siglo XIX por la escasa densidad y la significativa implantación de construcciones religiosas sin relación espacial directa con población inmediata; la ermita de San Zoles, las iglesias de San Cosme y San Damián, y de San Pedro y San Felices, el hospital de la Concepción y al menos diez conventos. Tan sólo en el área más cercana a los puentes sobre el Arlanzón existía un poblamiento tradicional en vías de consolidación; el **barrio de Vega**, más cerca del casco histórico, al que se sumaban los incipientes **Barrio Gimeno** y **Barrio Eras** (o de Santa Clara). A modo de diminutos arrabales distanciados, donde la dedicación agraria era predominante, se encontraban el arrabal de San Felices y los dispersos asentamientos de la Semella (San Agustín y Los Pisones) y de Santa Cruz (El Crucero), sin apenas población. En conjunto, la ciudad de la margen izquierda del Arlanzón aglutinaba a cerca de la quinta parte de la población antes de la llegada del ferrocarril.

En este contexto, entre 1856 y 1860, cuando se trazó la línea férrea a su paso por Burgos, procurando compatibilizar los criterios técnicos con los económicos, era clara la **necesidad topográfica** de seguir el estrecho corredor del río Arlanzón instalándose sobre la llanura aluvial, horizontal, y soslayando las laderas que lo limitan por el sur, lo que exigía acercarse a la ciudad, mientras que al mismo tiempo debían evitarse los espacios

construidos, de tal manera que el pasillo ferroviario definitivamente proyectado no fue del todo exterior a la ciudad, por cuanto dejó “al otro lado” la calle y el convento de Santa Dorotea, el arrabal de San Felices y el de la Semella.

Se trata, entonces, de una **traza ajustada** a todos los requerimientos técnicos y económicos del ferrocarril y de la ciudad; un **compromiso** -con escasas posibilidades de elección- entre necesidades topográficas, costes expropiatorios y expectativas urbanas.

La estación, por su parte, fue dispuesta por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en un sector plenamente rústico, también al sur de la ciudad y en la margen izquierda del río. No se ubicó frente a la ciudad, es decir, junto al barrio de Vega, sino que las condiciones económicas y la necesidad (y ambición) de un gran paquete de suelo relativamente plano para levantar las instalaciones de una estación de primera categoría “exigieron” un cierto **alejamiento**.

Así, el lugar idóneo para la compañía fue un paraje rústico lindante con la ciudad, entre ésta y el Monasterio de Las Huelgas, y entre el cauce menor del Arlanzón y el camino de Arcos (laderas de San Pedro y San Felices y de San Zoles). Su **único acceso** debía efectuarse desde el corredor de la carretera de Valladolid; los caminos de San Isidro de Dueñas y de Las Huelgas, que nacían en el puente de Santa María, barrio de Vega, y se bifurcaban una vez pasado el convento del Carmen, la última construcción del entonces relativo “continuo” urbano. El acceso era suficiente para un alejado y primitivo “artefacto estación” que debe estar comunicado con la ciudad.

2 La estructura espacial y funcional de la estación y el uso extensivo y desorganizado del suelo ferroviario

Pero además de alejado, el espacio de la estación del XIX era bastante extenso desde su formación, a todas luces sobredimensionado. De la medición del espacio de la estación en el plano de 1861, firmado por Durand y Letourneur, resultan unas dimensiones máximas de 790 m. de largo y 310 m. de ancho, sumando un total de 19'5 hectáreas de terrenos, de las cuales aparecen delimitadas casi 6'5 hectáreas (aparentemente como suelo expropiado para uso ferroviario: edificio de viajeros, instalaciones, vías, etc.), correspondiendo las otras 13 hectáreas a terrenos simplemente adquiridos por la compañía. La desproporción es notoria por cuanto en Burgos, aun siendo considerada estación de primera, no había previstas instalaciones ferroviarias de relevancia, como era el caso de Valladolid.

En efecto, buena parte de las antiguas huertas del convento del Carmen y la totalidad del campo de Laserna, es decir, los terrenos al este y al oeste del camino de acceso a la estación, a una distancia máxima de las vías que supera los 200 metros y por lo tanto con escasísima utilidad ferroviaria, figuran como “terreno adquirido por la empresa” constructora y concesionaria, con desconocidos fines. Fue una costumbre entre los ingenieros de ferrocarriles que proyectaban estaciones sobredimensionar la necesidad de espacio y prever futuras ampliaciones de la playa de vías y de las instalaciones, máxime tratándose de una estación de primera, pero no hay que olvidar que era la Sociedad de Crédito Mobiliario quien sustentaba lo que se vino en llamar Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. O sea, no debe perderse de vista la probabilidad de que fueran razones de índole inmobiliaria las que movieran a la adquisición de este amplio espacio.

Sin embargo, se comprende mal el criterio empresarial desde el punto de vista de una estrategia de largo plazo para esos terrenos adquiridos, puesto que unos pronto se enajenan durante el siglo XIX para su construcción (sector noreste, huertas del Carmen) y otros siguen aún hoy en día en propiedad de los ferrocarriles (sector noroeste, La Serna) ofreciendo un desolador abandono.⁵ Un espacio, por lo tanto, que bien carecía de una

estrategia clara en la asignación de usos y en la disposición de instalaciones, o bien seguía un plan que fue por alguna causa truncado.

2.1 Un orden original paulatinamente abandonado

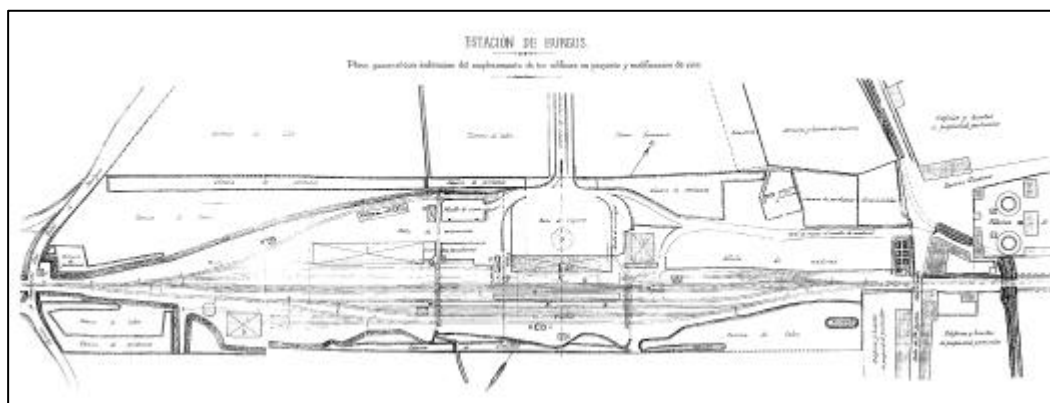
Originalmente, según el plano de 1861, se adjudica un orden bien claro sobre la estructura que define el camino o acceso central que concluye en un patio oval al que da fachada el edificio de viajeros, permitiendo una **organización funcional** del espacio. Se ubica la estación de mercancías justo a occidente del edificio de viajeros, mientras que la cochera y las instalaciones de vagones se localizan justo a oriente. El paso del tiempo, los avances tecnológicos, las nuevas necesidades, etc. causan intervenciones de todo tipo en un período bastante largo; intervenciones que rompen con el orden original, a menudo se contradicen y denotan carencia de organización unitaria.

La construcción de la ‘**estación definitiva**’ a principios del siglo XX, que pudo haber reordenado la totalidad del espacio de la estación, fue en realidad la construcción de un nuevo edificio de viajeros más unas edificaciones menores (1902) y la adecuación de un nuevo patio de viajeros (1905). Exigido públicamente por las instituciones burgalesas al menos desde 1898, el proyecto del también llamado edificio definitivo de la estación fue aprobado en 1901 y construido rápidamente justo detrás del existente, tal como estaba previsto y comprometido desde decenios antes.⁶

En realidad, y a pesar de que se tachaba de “barracones” al anterior edificio de viajeros de la estación, la construcción de un edificio nuevo era cuestión de prestigio y de calidad más que la solución a un problema.⁷

La estación definitiva, por lo tanto, no resolvió el problema de los añadidos a lo largo del tiempo en las áreas de mercancías, aunque sí mejoró notablemente el paisaje ferroviario con las nuevas construcciones, el nuevo patio de viajeros, más amplio y urbanizado, y el arbolado de la avenida de la estación.

Esta sobreimposición o añadidos de instalaciones, típica en los ferrocarriles españoles, continuaría hasta la actualidad, tanto al este como al oeste del edificio de viajeros. Y a las extensas áreas al norte de las vías debe sumarse la correspondiente a la posterior estación del Santander-Mediterráneo, justo al sur de la estación del Norte, que además de mal dimensionada y forzadamente dispuesta, fue proyectada y construida con una lógica empresarial autónoma, en cierto modo independiente de la estación preexistente, lo que supuso las inevitables duplicidades de instalaciones.



Plano general de la estación con el proyecto de “estación definitiva” de 1901. Fuente: A.M.B. AD-5299/1.

2.2 *Los accesos de la estación*

En cuanto a la trama viaria que se fue conformando mediante los crecimientos y transformaciones en el sur y oeste de la ciudad, tiene particular interés el diseño ingenieril del camino de la estación; **una calle en fondo de saco**, que empieza en la carretera de San Isidro de Dueñas (o de Valladolid) y concluye en el patio de viajeros, patio de coches o plaza de la estación, frente al edificio de viajeros. Una calle ajena a la estructura territorial previa, que sigue un simple y eficaz criterio geométrico de regularidad (perpendicularidad respecto del edificio de viajeros y de las vías) y que conecta con una carretera con buen acceso al centro de la ciudad. Se trata, sin embargo, de una calle ancha acorde con la monumentalidad del edificio de viajeros y el prestigio de la compañía.⁸

Pero, en el plano general de la estación de 1861, este acceso perpendicular al edificio de viajeros era aunque el principal, no el único. De hecho, se preveía **un acceso lateral** a oriente del patio de la estación hacia el pontón del río Cardeñadizo en Barrio Gimeno, junto al paso a nivel de Santa Dorotea.⁹ En planos urbanos y documentos posteriores se comprueba la existencia real de este camino o calle, con nombres dispares, como: carretera de acceso al muelle de maderas (1915), acceso a los almacenes de madera (1930), carretera de acceso a los muelles (1942), **calle de la estación** (1940, 1944, 1980, 1982 y 1987), acceso a los almacenes de facturaciones de pequeña velocidad del Norte (1954), calle particular de la Estación (1965 y 1967), calle particular de la Renfe (1966) y calle patio de la estación de Renfe (1999).

Pero este práctico acceso sobre espacio ferroviario nunca llegó a fraguar como auténtica calle. Entre 1909 y 1920 dicho acceso a la estación fue planteado como razón de la apertura de la calle que uniría la nueva calle del Progreso con la calle de Barrio Gimeno (por terrenos fundamentalmente del Hospital de la Concepción).¹⁰ Más tarde, fue propuesta formalmente su apertura en el plan general de ensanche y reforma interior de 1944 (nueva “calle de la estación”, de unos 270 metros, entre la Plaza de la Estación y la calle del Carmen, aunque enfilando más al proyectado paso superior de la Avenida del Hospicio que a la calle de Barrio Gimeno).¹¹

Varios decenios más tarde, entre los años 1968 y 1971, quedó invalidada esta propuesta con la construcción, en los terrenos vendidos por Renfe a una Cooperativa Ferroviaria de Viviendas, del último bloque de la calle del Carmen, que da la espalda y cierra con poco criterio el espacio ferroviario.

2.3 *Las nuevas líneas, los enlaces y la estación común*

Muchos fueron los proyectos fracasados de ferrocarriles que tuvieron a Burgos como lugar de paso una vez que se crea el ferrocarril del Norte. Durante todo el siglo XIX se suceden las iniciativas, pero no es hasta que las instituciones públicas deciden construir nuevas líneas de interés “estratégico”, desde el Estado hasta las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, cuando se fraguan los proyectos que finalmente se ejecutaron a partir de los años veinte del siglo XX: la línea de Ontaneda a Calatayud (Santander-Mediterráneo) y la línea Madrid-Burgos (Directo). La estación de Burgos, en fin, estuvo reorganizándose lentamente durante decenios con motivo de su futura conversión en nudo ferroviario, aplazada primero y frustrada después.

2.3.1 **El Santander Mediterráneo: nueva traza y nueva estación**

Los intereses santanderinos y bilbaínos están en la base de todos los antecedentes de la línea que nos ocupa, incluido el Ontaneda-Calatayud en vía estrecha, auténtica base de partida del Santander-Mediterráneo, impulsado durante la década de 1910 por las cuatro diputaciones provinciales a las que interesaba. Modificado el proyecto en 1921 para línea de vía ancha, las diputaciones de Santander, Burgos, Soria y Zaragoza obtuvieron la

concesión de este ferrocarril secundario y estratégico en 1924, cediéndolo ese mismo año a *Santander-Mediterráneo, compañía del Ferrocarril Estratégico Santander-Burgos-Soria-Calatayud* (en adelante SM), relacionada con capital inglés. Como se sabe, la construcción fue extraordinariamente rápida, comenzando en 1925 y terminando entre 1927 y 1930.

La estación completa de mayor categoría en la línea fue Soria Cañuelo, dado que ni en Calatayud ni en Burgos se construyeron auténticas instalaciones propias. Soria contó con el depósito y los talleres de la línea, mientras que Burgos finalmente fue sólo reserva.¹²

La línea se trazó de forma que llegaba a Burgos desde el sur por el valle de Cardenadijo, lo que obligó a crear dos nuevos pasos a nivel urbanos. La salida desde la estación hacia el norte generó otro paso a nivel en el camino de San Zoles y precisó de obras de fábrica que elevaron la traza, dirigiéndose después hacia el valle del río Ubierna.

Las instalaciones ferroviarias de la Compañía S-M denominadas Burgos-S-M padecieron desde su inicio de **insuficiencias infraestructurales** y de problemas de gestión del transporte de mercancías, debido a la escasa dimensión, forma inconveniente y mala disposición de la parcela (y por ello de las vías e instalaciones) mientras que el transporte de viajeros se efectuó desde un principio en la estación de Norte, a partir de entonces llamada Burgos-Norte. Desde el primer momento, las fuerzas vivas burgalesas se lamentaron del mal acceso y las deficientes instalaciones de la nueva estación.¹³

El área ocupada desde 1925 como terrenos para parque era un espacio rústico fragmentario, al sur de la estación preexistente y al norte de la carretera de Arcos (calle de San Pedro y San Felices) en el sector denominado Valdechoque (por el arroyo que lo cruzaba), que tenía por borde oriental las huertas y traseras del caserío de la calle Santa Dorotea y llegaba por poniente hasta el camino viejo del polvorín de Santa Ana y la granja de San Zoles. Pero entre medias estaba la parcela de Alfares Castellanos (hoy ocupados por el polideportivo de San Pedro y San Felices, el instituto Diego de Siloe, los almacenes Cámara y edificaciones residenciales), que “obligó” a amoldarse al espacio ferroviario, lo cual le perjudicó notablemente en su funcionalidad. En 1927 comienza la explotación; la construcción de edificios para el jefe de estación y el personal, el depósito y los talleres vendrán después. Con todo, ni el definitivo muro de cerramiento ni la totalidad de las vías proyectadas pudieron ser ejecutados antes de ser rescatada S-M por el Estado.¹⁴

Con la constitución de Renfe y la consiguiente desaparición de las compañías ferroviarias de vía ancha, las estaciones de Burgos cambian su nombre por los de **Burgos-Avenida** (ex Norte) y **Burgos-San Zoles** (ex S-M), pero han de pasar muchos años hasta que realmente se gestionen como una única estación. En realidad, ya se pensó en la unificación de los servicios ferroviarios cuando comenzó a construirse el Ferrocarril Madrid-Burgos, mas la centralización de los servicios de la mano de Renfe fue lentísima, con un estado de provisionalidad que duró más de diez años. El transporte de viajeros pudo resolverse con cierta facilidad, pero el tráfico de mercancías de grande y pequeña velocidad tuvo que esperar a la construcción de unos almacenes. La unificación del mando de las dos estaciones no llegó hasta 1950, precisamente cuando se ampliaron los almacenes de Burgos-Avenida, lo que pronto se tradujo en la desaparición del tráfico en la estación de Burgos-San Zoles, momento a partir del cual tuvo tan sólo usos relacionados con el depósito y los pequeños talleres.¹⁵

Por otro lado, la disposición de las vías del S-M obligaba a efectuar maniobras para la parada de los trenes de viajeros en Burgos-Avenida, por lo que hubo de construirse un andén descentrado para asegurar al tiempo la continuidad de la línea, la parada y la supresión de la maniobra.

2.3.2 El Directo Madrid-Burgos y los enlaces ferroviarios

Se conocen al menos cuatro proyectos decimonónicos antecedentes de esta línea. Y fue una circunstancia política nacional, la idea de construir un ferrocarril directo París-Algeciras, la que impulsó a estudiar los posibles trazados entre Madrid y la frontera francesa, bien siguiendo el corredor de Burgos e Irún, bien siguiendo el navarro de Los Alduides. Ya en 1926, el Plan Guadalhorce recoge entre las nuevas líneas propuestas (“directos”) la de Madrid a Burgos. Y en 1928 comienzan las obras, no terminándose, tras diversas vicisitudes de toda índole, hasta 1968.¹⁶

En efecto, con la puesta en funcionamiento del S-M y la paulatina construcción del Directo, Burgos habría de convertirse en un **nudo ferroviario** en el que confluirían dos líneas pasantes y una terminal, es decir, cinco tramos férreos. Y desde el punto de vista ferroviario se planteó la preocupación acerca de que estos cinco tramos estuvieran perfectamente conectados, de forma que la estación de Burgos nunca fuera de retroceso para cualquier tren directo. Pero eso no era posible en primer término debido a la distancia y mal contacto entre las estaciones de Norte y S-M, al menos hasta que se construyó como solución de compromiso el cuarto andén de Burgos-Avenida y su acceso inferior. Hasta entonces, se fraguó la idea, incluso el proyecto, de la modificación del acceso a Burgos del tramo proveniente de Calatayud, desviándolo desde la confluencia de la carretera de Madrid y la calle Alfareros hasta el sector de Las Casillas mediante una cerrada curva que permitiría disponerlo paralelo en tercera vía a la línea de Irún.

En segundo término, con la disposición existente de las líneas no era posible conectar directamente el tramo Calatayud-Burgos con el Burgos-Miranda ni el Madrid-Burgos con el Burgos-Cidad. Es decir, si no se construían, de acuerdo con la época, los precisos **enlaces ferroviarios**, estas relaciones exigirían marcha en retroceso, algo que hoy es molesto e inconveniente pero que en aquel momento era además problemático.

En 1944, cuando el Ministerio de Obras Públicas dicta la Orden de constitución de una Junta de Estudios de Enlaces Ferroviarios (de la que formarían parte representantes de los Ayuntamientos afectados) encargada de proyectar los planes generales y de detalles convenientes en los accesos ferroviarios a Barcelona, Sevilla, Zaragoza, Valencia, Bilbao y otros núcleos urbanos que determinara dicho Departamento, el Ayuntamiento de Burgos solicitó que la Junta de Estudios de Enlaces Ferroviarios considerara a Burgos “entre los núcleos urbanos que deben ser primordialmente objeto del estudio de referencia”.¹⁷

El enlace a estudiar consistió inicialmente en una variante para la conexión del S-M con la estación evitando San Pedro y San Felices y disponiendo la traza a través de un túnel y una larga curva que pasaría por el Crucero y la barriada de Nebreda (o sea, más al este). En 1950 la 1ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles presenta el Proyecto de replanteo previo de la desviación de la línea férrea de Calatayud a Ciudad (Estación Común de Burgos), redactado por los ingenieros Miguel Escudero Arévalo y Francisco Javier de Calonge y Comyns. A comienzos de 1951 el ingeniero municipal informa el proyecto, destacando numerosos problemas. Ante esta situación y el parón subsiguiente, la propuesta más inteligente en este sentido provino de José María González-Marrón, cuando publicó un artículo en el *Diario de Burgos*: “Desviaciones de la línea Calatayud-Ciudad para su entrada en la estación de Burgos”.¹⁸ Su propuesta consta de dos desviaciones largas en vez de una corta pero habrían de realizarse fuera completamente de la ciudad. Por el sur, se debía unir el tramo de Calatayud, del S-M, al norte de Modúbar con la estación de Villagonzalo, del Directo. Por el norte, se uniría la línea de Irún en La Ventilla con la del S-M, tramo de Ciudad, al sur de Sotopalacios.

Desde el punto de vista urbanístico, la desviación de Modúbar a Villagonzalo permitiría levantar la vía que entra a Burgos por Alfareros y eliminar por ello el paso a nivel de San

Pedro y San Felices, todo lo cual redundaría en una más fácil ejecución del ensanche proyectado en el plan general de 1944, mientras que la desviación de La Ventilla a Sotopalacios permitiría, además de levantar la vía y eliminar los pasos a nivel de San Zoles y de la carretera de Quintanadueñas, aprovechar su plataforma como circunvalación de la ciudad.

El Ayuntamiento solicitó este mismo año de 1951 al Ministerio de Obras Públicas que estudiara la idea, lo que acabó plasmándose en el año 1957 mediante un anteproyecto de **dos variantes**, nunca ejecutado.¹⁹

2.3.3 La estación común

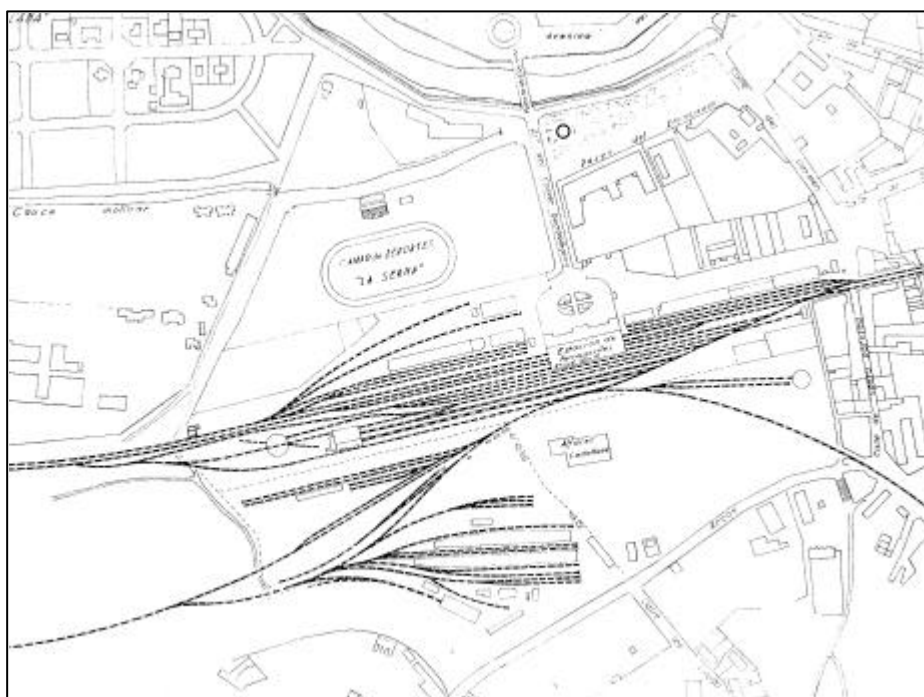
Desde el momento en que se comienza a construir el S-M a mediados de los años veinte, se plantea la conveniencia de evitar la duplicidad de instalaciones, al menos en lo que se refiere al transporte de viajeros, de forma que no existan dos estaciones diferenciadas, máxime cuando son colindantes los recintos y confluyentes las vías. Todo ello a pesar de que se trata de distintas compañías privadas. Mas la construcción del directo Madrid-Burgos como infraestructura a cargo del Estado convierte en oportuno e incuestionable lo que en principio era simplemente conveniente.

Así se entiende que el Ayuntamiento solicitase ya en 1926 el estudio del proyecto de una gran estación común²⁰ en la que se centralizasen los servicios de las líneas del Norte, de Ontaneda a Calatayud (en construcción) y del directo de Madrid a Burgos (proyecto aprobado), ante lo que la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías dispuso en el mismo año el estudio de un proyecto de estación común en Burgos.²¹

Pero los expedientes para la consecución de la estación común tienen un lento discurrir, tropiezan con todo tipo de trabas y su ritmo de trabajo, definición y aprobación no puede ir más rápido que el propio ferrocarril directo, ejecutado por el Estado a lo largo de cuarenta años. De esta forma, se puede distinguir fácilmente dos etapas en el proyecto de estación común; una correspondiente a los años 1926-1941 y otra correspondiente a los años 1941-1968.

En la primera etapa, sobre todo a partir de la orden ministerial que crea la comisión de estudio del proyecto de estación común,²² el referente es la propuesta elaborada en 1930, en la que intervinieron los ingenieros José de Aguinaga y Luis Rodríguez-Arango, denominada “anteproyecto programa de estación común”. Esta propuesta de aprovechamiento y mejora de la estación de Norte llevaba los muelles y almacenes al Campo de Laserna y dejaba los terrenos de San Zoles para talleres y depósito de máquinas, mientras que el desarrollo de las playas de vías precisaba alargar la longitud de la estación, lo que perjudicaba el funcionamiento de los pasos a nivel existentes en los extremos de la estación. Y a pesar de que en la ciudad hay cierto optimismo por el proyecto de una “gran estación”, lo que ocupa a muchos técnicos y políticos no es tanto la propia estación como los pasos a nivel que tiene la línea de Irún, quienes procuran vincular (a veces con razón inapelable) la necesidad de construir pasos a desnivel con el proyecto de estación común.

Tras el intenso uso de la estación con ocasión de la Guerra Civil, en 1943 el alcalde informa de las deficiencias del servicio ferroviario en Burgos y enuncia la imperiosa necesidad de la construcción de la Estación Única, destacando el grave problema de la gestión del transporte de mercancías debido a la falta de almacenes y muelles para carga y descarga.²³



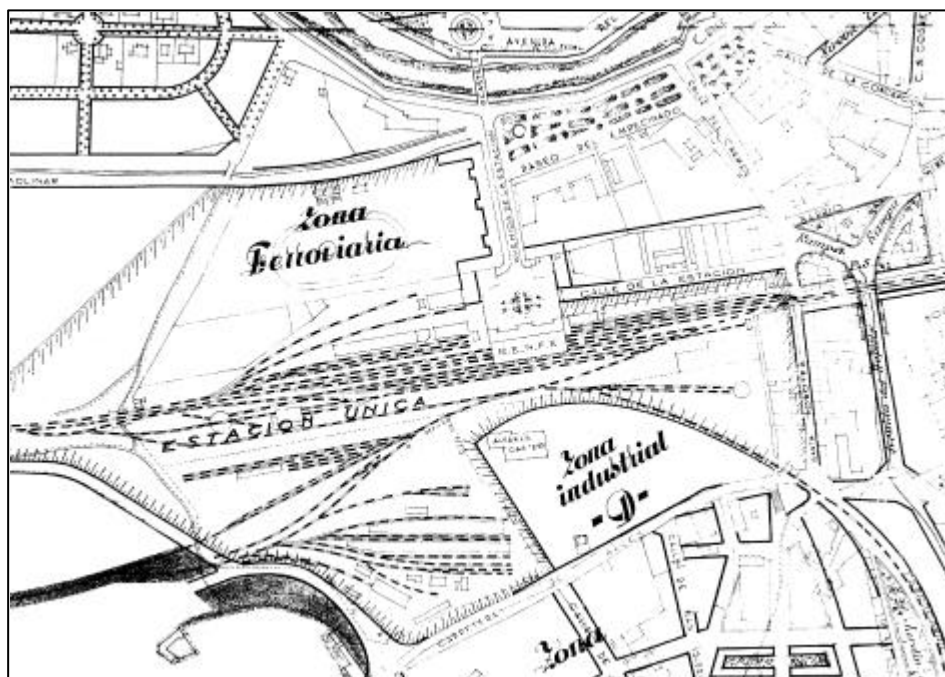
Plano del sector de la estación previo a la "estación común": plano de la ciudad (fuente: A.M.B. PL-286).

Aprobado el Plan Urbano de 1944, se perfila el proyecto, que es remitido en 1945 a la Dirección General de Ferrocarriles. Los planos de 1945 de la Estación Común denotan la conservación en su casi totalidad de la estación existente, pero ampliándola con almacenes de grande y pequeña velocidad que se situarían, en parte, en el Campo de Laserna y sus inmediaciones, construyéndose también pasos subterráneos junto al edificio de viajeros para dar acceso a los diversos andenes de las tres líneas.²⁴

Los problemas identificados consisten en determinar la capacidad de las instalaciones necesarias, el trazado de la salida de las líneas de Soria e Irún y la supresión de pasos a nivel. Y las soluciones planteadas son la ampliación de la estación, la construcción de una variante de la línea Soria-Calatayud y el desvío de la carretera de Madrid a Irún. En 1946 el Ministerio de Obras Públicas procede a la aprobación técnica del proyecto de Estación común en Burgos, pero con ciertas prescripciones, entre las que puede destacarse la exigencia de estudiar de nuevo los enlaces y proyectos de variante, así como de modificar el plan de ensanche de la ciudad.²⁵

En 1947 el presidente de la Junta de Estudios y Enlaces Ferroviarios comunica al alcalde que las edificaciones industriales en construcción, de Cellophane Española, impiden el establecimiento de los haces de vías proyectados para el servicio de los muelles de pequeña velocidad, debido a que dichas edificaciones, que no existían cuando se realizó el proyecto de estación común, ocupan la zona clasificada como ferroviaria en el Plan Urbano de 1944 y cuyas obras fueron autorizadas por el Ayuntamiento. Se originó así un difícil problema de incompatibilidad determinando un marcado retraso en la ejecución del proyecto ferroviario, prueba evidente de las prioridades municipales.²⁶

Por ello, y tras diversos asuntos relacionados con la variante urbana de la línea de Calatayud y con los proyectos de paso a desnivel de Santa Dorotea y de paso superior de San Agustín, y a pesar de las presiones del Ayuntamiento para agilizar el proyecto en 1951,²⁷ se debió esperar hasta 1953 para que se aprobase la Ley sobre Construcción de la estación ferroviaria común de Burgos.²⁸



Plano del sector de la estación previo a la “estación común”: plan urbano de 1944(fuente: A.M.B. OP-3344)

Y en 1954 el Ministerio de Obras Públicas autorizó a la 1ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles para redactar un “Proyecto Reformado de mejora y ampliación de Estación Común en Burgos”. En 1956 esta Jefatura presenta el proyecto, redactado por José Aponte Sánchez, siendo aprobado por el Ministerio en 1957.²⁹

Los enlaces o variantes no fueron finalmente incluidos en el proyecto, pero sí se incluyó la construcción por cuenta del Estado de la estructura de hormigón sobre las vías del lado Irún como contribución a la ejecución por el Ayuntamiento del paso superior de San Agustín.³⁰ La Ejecución del proyecto de estación común fue relativamente rápida tras la aprobación definitiva, si bien lo fundamental a tener en cuenta es **la modestia del proyecto y su largo proceso de definición**, dado que se comenzó a estudiar en 1926 y no se aprobó hasta 1957.

3 La estación ¿un elemento dinámico fuerte en la estructura urbana?

La estación decimonónica de Burgos, amplia y periférica en origen, sin duda alguna debió de poseer atributos de modernidad y atracción urbana en tanto en cuanto era considerada como el mejor símbolo de la nueva sociedad (del movimiento rauda, del gran capital), tal como demostraron acontecimientos públicos de índole diversa, desde conmemoraciones oficiales hasta manifestaciones reivindicativas. Y esto fue así tanto con el edificio de viajeros provisional (1860-1868) como con el edificio definitivo (1902-1905). Sin embargo, la evolución urbana de Burgos no fue coherente con el papel social que parecía corresponderle y que se le asignó a la estación. Es decir, ésta no se comportó como un elemento polarizador del crecimiento de la ciudad, sino que ha sido considerada de hecho como una **pieza tangente, exterior y, aunque apreciada, sin poder de atracción de las funciones urbanas más relevantes y dinámicas**, con responsabilidades tanto municipales como de las compañías ferroviarias.

Frente a este planteamiento se encuentra en parte el de la prestigiosa historiadora Inmaculada Aguilar, cuando dice: “La estación distaba casi un kilómetro de la ciudad (...) Pero ante esta dificultad, fueron grandes las ventajas que ofreció para la ciudad, pues la

estación actuó como centro polarizador del desarrollo de la ciudad en esta dirección; zonas urbanizadas de nuevo, como las antiguas Huertas del Carmen o los Jardines del Empecinado. Esta amplia zona de huertas, donde la Compañía compró los terrenos, fue poco a poco urbanizándose, dosificándose su edificación y llegó a su total urbanización, con la construcción de la estación definitiva en el año 1902”.³¹

Sin embargo, a pesar de que la estación fue un **referente urbano** en las transformaciones y crecimientos en Burgos, se ha manifestado como insuficiente, hasta el punto de que aún hoy, a pesar de encontrarse a menos de mil metros de la catedral, es una **pieza de borde** y sin uso ni dinamismo urbanos en su derredor. Ejemplifica ambos caracteres el hecho de que la estación siempre fue considerada el extremo de trayecto de los proyectos de tranvía de tracción animal y eléctrico de los decenios del cambio de siglo y de “ómnibus automóviles” de los primeros decenios del siglo XX, así como en 1927, cuando se creó el primer servicio de automóviles urbanos “con 6 autobuses y trayecto desde el final de los cuarteles de la calle Vitoria hasta la estación de ferrocarril”, o en 1944 cuando el plan general propone una red de autobuses.³²

Y para demostrar el carácter de pieza de borde, cuasi periférica y poco urbana, junto a la evidencia física (tras la estación, el campo), son numerosos los aspectos que muestran el papel que se le ha atribuido a la estación por parte de todos los agentes intervinientes desde su inauguración en 1860, y entre ellos hemos ordenado diversas facetas históricas por su significación espacial.

3.1 La tardía cubrición de las esguebas y cauces molinares

El sector meridional de la ciudad, y con él la estación, fue considerado durante muchos decenios un barrio, cuando no un extrarradio, es decir, un ámbito de la ciudad de segunda categoría a la hora de dirigir los esfuerzos e inversiones locales.

Durante todo el XIX se consideró una molestia la presencia descubierta o subaérea de esguebas y cauces molinares en la ciudad consolidada. Así, entre 1839 y 1860, aunque sin plan previo, se cubren las esguebas como primera obra de remodelación del centro urbano, mientras que las esguebas en el sector sur (río Cardeñadizo) se tapan varios decenios después, entre 1890 y 1900.³³

Y la cubrición del cauce molinar de Las Huelgas (o canal de la fábrica de papel), que se cruzaba con el camino principal de la estación, no se lleva a cabo hasta 1928 en el tramo que discurría por el paseo del Empecinado y ya en la segunda mitad del siglo el tramo del camino o calzadilla de Las Huelgas (ahora paseos de Laserna y de Media Luna).³⁴ Bien es cierto que otros cauces molinares fueron cubiertos también en el siglo XX, como el del paseo de la Isla (en 1916)³⁵, pero no es menos cierto que, por simple comparación de fechas, el tratamiento dado al área de la estación no era sino el de una periferia urbana y no precisamente prioritaria.

3.2 La estación como pretexto del puente de Castilla

En este marco de perifericidad (borde urbano al otro lado del río) e incomunicación relativa (acceso mediante un ramal en fondo de saco), la construcción del puente de Castilla resulta un elemento capital para una **mayor integración de la estación en la trama urbana**, realzando su teórico papel como hito de la ciudad. Pero –he aquí el escaso peso de la estación– se trata de un proyecto tardío y una ejecución demorada hasta que las expectativas inmobiliarias y el crecimiento de la ciudad por la margen derecha del río son evidentes.

El río Arlanzón contaba en la primera mitad del siglo XIX con tres puentes; el de San Pablo, el de Santa María y el de Malatos. Hacia 1858 se construye el puente verde, también conocido como pasarela o puente de Bessón (de madera, aunque se reconstruye

en hierro al acabar el siglo y en 1925), entre el Instituto y la calle de la Isla. En 1879 se amplía el puente de San Pablo y en 1887 el de Santa María (ampliado de nuevo en los años cuarenta del siglo XX). La referencia más temprana que conocemos acerca de la conveniencia de construir un puente sobre el Arlanzón, que diera continuidad a la avenida de la estación hacia la calle y paseo de la Isla, data de 1891, cuando se redacta un proyecto de construcción cuya memoria desvela su justificación aduciendo que “no es solamente la idea de poner en directa comunicación los barrios de la orilla izquierda y la Estación del ferrocarril sino la de dar una entrada directa y en perfecta consonancia con la importancia de la Capital de la antigua Castilla, promoviendo al mismo tiempo un pequeño ensanche por aquella parte de la ciudad (...) construido el puente en alineación recta con la avenida de la Estación del ferrocarril”.³⁶

Es decir, el puente se justifica teóricamente tanto por la estación de ferrocarril y los barrios del sur como por el ensanche de Santa Águeda – La Isla, aunque bien podría afirmarse sin riesgo a equivocarse que esto segundo tuvo bastante más peso en la realidad. En efecto, desde el temprano derribo de las murallas comenzado en 1831, y tras la intensa remodelación del centro histórico en los decenios posteriores, se van perfilando paulatinamente algunos nuevos sectores de hábitat burgués en pequeños crecimientos por la calle Vitoria (al este) y la calle de La Isla (al oeste), que son entendidos como pequeños ensanches.³⁷

Por lo que se refiere al sector de La Isla, debe señalarse que no es sino la continuación del prestigiado Espolón, iniciado en las últimas dos décadas del siglo XVIII y concluido en 1867. La definición de este ensanche a poniente precisará de algunos decenios: en 1869 se demuele el Arco de Santa Gadea, en 1871 se adquiere la huerta del antiguo convento de la Victoria para construir el Palacio de Justicia (1872-1883), entre 1879 y 1883 se edifican el chalé de Muguero (Palacio de La Isla) y el chalé de Liniers junto al paseo de la Isla, en 1880 se forma el frondoso parque de la Isla y en 1889 se procede a demoler el Postigo de Los Tintes. De ahí que en 1891, con la transformación del barrio histórico de Santa Gadea y el **ensanche de La Isla** en vías de consolidación, se plantee la construcción de un puente que enlace el nuevo barrio de Santa Águeda con el sector urbano del otro lado del río: la estación de ferrocarril.

Y no es hasta 1893 cuando se propone un plan de reformas y ensanche de la ciudad y se incluye el proyecto del puente de Castilla, tal como afirmaba el arquitecto municipal Saturnino Martínez: “grandes reformas de alineaciones propuestas por el que suscribe en el proyecto recientemente presentado al Excmo. Ayuntamiento, como inherente al de construcción de un puente sobre el Arlanzón, en dirección recta con la avenida de la Estación del Ferrocarril”.³⁸ Así, la conveniencia del puente es incuestionable y se relaciona directamente con la estación y con la plaza de Castilla (adonde afluyen las calles y aperturas) pero debió esperar a la definición, construcción y llenado del ensanche.

En 1895 se levantan el Colegio de las Hijas del Niño Jesús, el Colegio de Las Francesas y la Iglesia y monasterio de Las Salesas, y en 1898 se instala el Banco de España en la calle de la Isla. Con el cambio de siglo comienza la búsqueda de financiación para el proyecto del puente; entre 1899 y 1901 se verifican las primeras gestiones para lograr que el Ministerio de Fomento diera conformidad a su construcción. En 1901 el Ayuntamiento solicita de nuevo la realización del proyecto del puente por cuenta del Estado justificándolo como enlace entre el camino de la estación y la carretera de Valladolid con la carretera de Burgos a La Pinza por Arroyal, y en 1903 el Gobierno lo incluye como proyecto preferente del Ministerio para 1904. En 1906 el Boletín Oficial de la provincia anuncia la construcción del “ramal de enlace que se proyecta entre la carretera de tercer orden de Burgos a Aguilar de Campoo y la estación del ferrocarril del Norte de esta Ciudad”. Una vez adjudicada la obra en 1907, el Ayuntamiento aprueba que “pueda lograrse que el nuevo puente se construya con la anchura que exige el lugar preferente de

su emplazamiento”. Se argumenta que los puentes de Santa María, de 14’3 m, San Pablo, de 12’3 m, y Malatos en proceso de reforma, de 9’5 m, tienen una anchura superior a la proyectada para el de Castilla, de 8 m, proponiendo que tenga 4 metros más, además de aceras de 2 m cada una.

El Ayuntamiento firmó un convenio con el contratista del puente para ampliar la anchura del puente a costa del erario municipal, ante lo que la Dirección General de Obras Públicas resolvió que: “que el ayuntamiento reproduzca si lo tiene a bien, su petición y propuesta de ensanche de la carretera haciéndola extensiva al pontón que cruza el cauce molinar adyacente al río Arlanzón, sin lo cual no procede llevar a efecto la modificación por quedar incumplido su principal objetivo”.³⁹ Es evidente que sin el ensanchamiento del pontón sobre el cauce de Las Huelgas (paralelo al río), construido por Norte hacia 1860 para regularizar su acceso a la carretera, el fin declarado del proyecto quedaba en entredicho. Esta anécdota demuestra hasta qué punto el mismo proyecto de ramal carretero era un pretexto para que se construyera a costa de los fondos estatales un acceso al ensanche de La Isla, con **la estación como argumento** o perfecta excusa. Finalmente, se ensanchan el nuevo puente y el viejo pontón, terminando las obras en 1910.

Por lo tanto, el puente que da continuidad a la avenida de la estación no se construirá hasta medio siglo después de existir el ferrocarril, y sólo cuando el ensanche de La Isla, ajeno a éste, lo precisa o justifica, si bien es cierto que beneficia a ambos.

En 1915 se presenta el proyecto de tranvía eléctrico, con dos secciones, una por La Isla y Malatos a Las Huelgas y otra por Plaza de Vega a la estación, con un ramal de enlace que las uniría entre calle de la Isla y estación por plaza y puente de Castilla.⁴⁰ Es decir, es indudable el relevante papel funcional de la estación y el del puente de Castilla para acercarla al centro urbano, pero lo es también que el expediente no se resolvió hasta más de once años después y que nunca se pudo ejecutar el proyecto.

El ensanche de La Isla se consolidará en los años sucesivos; en 1916 se pavimenta la calle de la Isla y la plaza de Castilla, se cubre el cauce en el paseo de la Isla y se levanta el nuevo palacio arzobispal, urbanizando y construyendo numerosos edificios residenciales hasta finales de los años veinte en las calles Barrantes y Aparicio y Ruiz y en la plaza de Castilla, un nuevo sector de la ciudad ocupado por grupos sociales con indudable poder adquisitivo.



Detalle de un plano de los años setenta (fuente: A.M.B. PL-25).

El puente de Castilla también contribuyó indudablemente a mejorar la accesibilidad de los terrenos de la margen izquierda del Arlanzón. Pero apenas tuvo influencia urbanística en la estación; tan sólo, entre los conventos de las Esclavas y de Las Huelgas, sobre la antigua Huerta Mayor, surgirá desde 1923 el suburbio jardín denominado La Castellana, muy lentamente construido como barrio residencial de cierta calidad.

3.3 Las peculiares características de los espacios colindantes a la estación

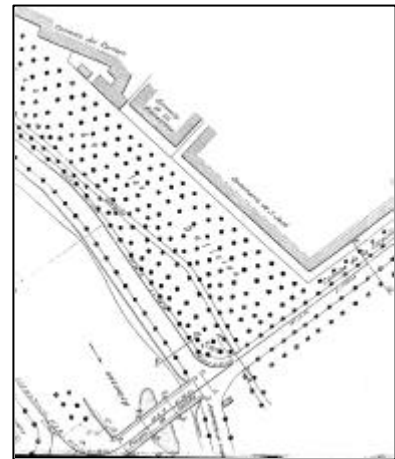
La estación se emplazó, como hemos dicho, fuera de la ciudad, siendo la cercanía o lejanía un aspecto subjetivo difícilmente valorable y mutable en el tiempo. Pero el carácter de periferia se aprecia en todos los documentos al respecto. Valga la anécdota de 1881, por la que un capitular del Ayuntamiento presentó una moción para que se colocara un farol en el llamado puente de la Estación (sobre el cauce molinar de Las Huelgas, frente a la avenida de la Estación) “con el objeto de que los transeúntes no se caigan al

cauce”. En 1882 el Ayuntamiento entiende que “sería difícil llevar el servicio del farol en el punto que se solicita en razón a que **la distancia que le separa de los demás es de importancia**”.⁴¹

El carácter periférico perdura y se aprecia también con nitidez en la evolución del espacio construido y en la estructura urbana actual. Pero hay más peculiaridades.

Por un lado, la neta **especialización religiosa** que se fija a fines del siglo XIX. Mientras en el barrio de Vega se instalan los Maristas y los Jesuitas, en el ámbito de la estación otras instituciones religiosas copan los espacios edificables; Adoratrices, Esclavas y Seminario menor, mientras justo al otro lado del río (Santa Águeda) se instalan Salesas, Francesas e Hijas del Niño Jesús. Ocupan, por lo tanto, amplios suelos vacantes de los sectores de crecimiento urbano con cierto potencial y “congelan” este nuevo espacio.

Cuando se inauguró la estación tan sólo existían colindantes las huertas del convento del Carmen, que databa de 1617, y la Casa Blanca, entre el cauce molinar de Las Huelgas y la carretera de Valladolid (más tarde ocupado su solar por el convento de las religiosas Esclavas y la villa Maravillas). Y el espacio entre El Carmen y la avenida de la estación, que configuraría la fachada urbana del **paseo de Las Delicias** (más tarde del Empecinado), de unos 230 metros, se construyó terminando el siglo XIX, mediante una ocupación basada en iglesia, conventos y seminario.⁴²



Detalle de un plano de 1915

(fuente: Archivo Histórico Provincial de Burgos, OP-1076/1)

El hecho de contar con una arboleda entre esta fachada y el río puede hacer pensar en un salón o parque burgués, pero durante muchos decenios no fue sino un espacio libre, arbolado, surcado por el cauce molinar, donde incluso se ubicaban las barracas durante las fiestas. En 1927 la comisión permanente del Ayuntamiento aprobó unánimemente el dictamen de la comisión especial nombrada para la precisión de construir una estación de automóviles de línea, no encontrando “otro sitio ni mejor ni más a propósito para su emplazamiento que el que existe entre la carretera de Valladolid, el Puente de la Estación y el paseo del Empecinado cubriendo el cauce, punto que por su proximidad a la estación del ferrocarril ha de reportar grandes comodidades y beneficios a los viajeros y a la población”.⁴³ Aunque el proyecto se vio frustrado y el cauce fue cubierto en 1928, fue en algunos momentos considerado un espacio vacante, no creándose los Jardines del Empecinado hasta 1964. Claro contrapunto, por lo tanto, del decimonónico Parque de La Isla.

Por otro lado, hacia el oeste, en el espacio de **terrazgo hortícola** entre la estación y el sector histórico de Las Huelgas-El Parral-Hospitaldel Rey, durante el siglo XIX se mantiene el uso agrario, si bien a finales de la centuria (1886-1891) se construye el nuevo hospital militar, con intención de alejamiento, en las Huertas de Los Capones y Los Parrales,⁴⁴ mientras que la Huerta Mayor (entre éstas y el camino de San Zoles) fue objeto de diversas propuestas de nuevo uso; desde el propio hospital militar hasta una estación término para el ferrocarril de Braconier, pero no comenzará a ser ocupado hasta el siglo siguiente, mediante la lenta ocupación de la “ciudad-jardín” de La Castellana, comenzada más de sesenta años después de inaugurada la estación y concluida hace tan sólo un decenio. Marca el eje estructurador de este barrio de baja densidad el paseo central o avenida del Monasterio de Las Huelgas, de dirección este-oeste entre Las Esclavas y Las Huelgas, ajeno a la estación. Además, entre las décadas de 1930 y 1980, el suroeste de Burgos fue considerado un plausible espacio industrial (Sesa, Cellophane...), en

contraposición con los usos agrario y residencial susodichos, configurando un conjunto heterogéneo que explica su marginalidad.⁴⁵

En cuanto a la propia **avenida de la estación**, debe afirmarse que realmente era un ancho camino de más de 150 metros de largo entre el patio de viajeros y el pontón sobre el cauce molinar (puente de la estación), con andenes propiedad de Norte, arbolado y delimitado con tapias, sin fachadas de edificación alguna, no contando con adoquinado y cierta urbanización hasta 1927 por cuenta de la compañía Norte.⁴⁶ El proyecto del primer bloque de viviendas en esta peculiar avenida data de finales de los años cincuenta, un siglo después de la llegada del ferrocarril.

Por último, el **Campo de La Serna**, o sea el delimitado por la avenida de la estación, el camino o calzadilla de las Huelgas (paseo de Laserna) y el camino de San Zoles o de Puente Ramales (calle Luis Rodríguez Arango), propiedad de los ferrocarriles desde el principio, es un caso insólito pero a la vez demostrativo del especial carácter de los amplios terrenos de la estación, a pesar de los numerosas alternativas que a lo largo del tiempo han tenido por objeto adjudicarle algún uso urbano; fracasos sucesivos que ejemplifican el carácter poco urbano del sector de la estación.

Tras varias décadas manteniendo su carácter rústico, durante los primeros decenios del siglo XX se dedicó a espectáculos de temporada y acogió al campo de fútbol de la ciudad.⁴⁷ Incluso fue el lugar de celebración del famoso Milenario de Castilla de 1943 y durante algunos años se dedicó una parte a vivero de vía y obras.⁴⁸ A partir de la década de 1950 se acondiciona la parte meridional para muelles y almacenes de mercancías, pero el resto ha mantenido un uso esporádico, residual o nulo hasta la actualidad.

Ya en 1898 el Ayuntamiento propone a Norte la compra de parte de estos terrenos para construir el Depósito Administrativo municipal, con conexión ferroviaria, pero no llegan a un acuerdo sobre su precio.⁴⁹

En 1944, el plan urbano propone conseguir “una dignidad y una perspectiva” alzando edificios residenciales en el Campo de Laserna. Aconseja, pues, que en la Plaza de la Estación “se reserve una zona para construir edificios en bloque, de altura uniforme, prolongados por los que la RENFE pueda construir el día de mañana a lo largo de la Avenida de la Estación para sus empleados, que permita cerrar la perspectiva y aislar el acceso de Burgos de todo lo que represente instalaciones ferroviarias, que son siempre poco estéticas y poco urbanas”.⁵⁰

En 1949, el interventor del Estado en la explotación de ferrocarriles José María González-Marrón propone construir una manzana de casas con fachada a las tres vías citadas sin entorpecer el uso ferroviario, y en 1950 apoya y argumenta la iniciativa del general Yagüe para que Renfe cediera los terrenos precisos con el fin de construir una nueva estación de autobuses que sustituyera a la inaugurada en 1944 en la calle Miranda (se consideraba ya entonces insuficiente y mal ubicada) con fachada a la calzadilla de Huelgas y con muelles de transbordo con el ferrocarril.⁵¹

Por último, en 1952 el alcalde propone construir un nuevo Depósito Administrativo en el Campo de Laserna con fachada “al cauce abierto en Las Huelgas” y fondo en la mitad del campo, de forma que la estación de autobuses se construyera en el solar que dejaría el Depósito existente, la alhóndiga, en la calle Madrid.⁵²

Fracasaron, por lo tanto, buena parte de los intentos de ubicar usos urbanos junto a la estación, bien porque desde el ferrocarril no se apreció como necesidad o complementariedad conveniente, bien porque desde la administración local no hubo una gestión urbanística adecuada o se pretendía una transmisión demasiado barata. En cualquier caso, se trata de un derroche difícilmente justificable y de un craso error urbanístico, imputable sobre todo al propietario del suelo.

3.4 *Las viviendas para ferroviarios y la carencia de lógica interna*

El ejemplo más significativo de los problemas de organización interna de la estación en sentido amplio es la elección de los lugares donde levantar bloques de viviendas para ferroviarios, aparentemente improvisada y en cualquier caso **sin sentido estructurador** ni zonificador y sin proyecto de conjunto. Tras los antecedentes de viviendas para ferroviarios en la ciudad, se construirán diversos bloques en los terrenos de las compañías; primero en los de Santander-Mediterráneo (calle San Pedro y San Felices) aunque de forma casi testimonial, luego en la Avenida del Conde de Guadalhorce y más tarde en la calle estación y del Carmen, como se expone a continuación.

Es conocida la amplitud relativa del fenómeno cooperativista en Burgos durante los años de 1920 y 1930: una treintena de conjuntos de vivienda obrera fueron levantados. Entre las numerosas cooperativas, al amparo de la legislación de “casas baratas”, la denominada “La Ferroviaria Burgalesa” construyó (1928-1932) un pequeño grupo de viviendas en El Crucero de San Julián, en el extrarradio sur de la ciudad pero algo lejos de la estación.⁵³ Otras cooperativas como “La Ferroviaria del Norte” (1931) o “La Unión Ferroviaria” (1932) fueron fundadas pero no prosperaron.⁵⁴ Algo más tarde, durante los años cuarenta se construyó sobre una ladera una pequeña barriada de 13 casas para ferroviarios junto al camino de San Zoles, cerca y al sur de la estación aunque realmente fuera de la ciudad.⁵⁵

Pero es en los años sesenta cuando se construye en terrenos ferroviarios, levantando 104 viviendas. Hacia 1963 un bloque que acoge a 80 viviendas para arrendar a trabajadores de Renfe en la avenida del conde de Guadalhorce,⁵⁶ y hacia 1969 otros tres bloques para viviendas “de servicio”; uno de 8 viviendas en el comienzo del paseo de Laserna⁵⁷ y otros dos más, con 8 viviendas cada uno, en la *non nata* calle estación. Varios años más tarde se construiría un dormitorio o residencia de agentes (hoy cerrado) frente al andén principal al oeste del edificio de viajeros.

Así, en el sector oriental de la estación –sobre la calle lateral de la estación–, a los sucesivos almacenes de mercancías deben sumarse en la actualidad, con poca fortuna en su ubicación e interrelaciones, el edificio de Correos,⁵⁸ dos edificios residenciales, los antiguos almacenes de madera y los talleres de vía y obras, naves de diversa antigüedad y condición y una casita donde está el bar y peña de ferroviarios, cerrando el sector el gran bloque de la Cooperativa Ferroviaria de Viviendas “General Vigón”.⁵⁹

En 1965, la primera propuesta de esta cooperativa para construir 130 viviendas en terrenos de la estación localizaba sus 5 bloques previstos en un rectángulo imaginario de 60x104 metros al norte de la calle estación y al oeste de unas oficinas de Renfe que daban a la calle del Carmen. En 1966 se debe modificar la propuesta planteando 120 viviendas de renta limitada subvencionadas, en dos bloques elevados sobre una parcela de 63x50 m. Y en 1967, ya con la anuencia de Renfe, se trata de un bloque de muchas caras y gran altura, en un emplazamiento diferente, con fachada a la calle del Carmen y cerrando la virtual calle estación, con 120 viviendas de renta limitada subvencionadas y locales comerciales (en terreno calificado zona industrial-ferroviaria y aún propiedad de Renfe).

El Ayuntamiento siempre concedió las licencias y prórrogas que le solicitó la cooperativa, surgiendo los problemas de aprobación en el Ministerio de la Vivienda y en Renfe. Una vez construido el bloque, durante los primeros años setenta se tramitó la enajenación del terreno. Es decir, fue la propia compañía ferroviaria la principal responsable de este desacierto en la ubicación, que ha limitado las posibilidades de desarrollo de todo el sector oriental de la estación, en el marco de una notoria falta de previsión de la empresa y de la inhibición del Ayuntamiento en el campo de la ordenación urbana.

Por último, ya en 1978, la cooperativa ferroviaria de viviendas “Nuestra Señora de Guadalupe” presentó en el Ayuntamiento el anteproyecto de un conjunto residencial para

72 viviendas y bajos comerciales en terrenos de Renfe que existen entre la calle privada del Carmen, generada por el gran bloque arriba mencionado (de 1971), y los dos bloques de “viviendas de servicio” (de 1969). Sobre 7.465 m² de suelo habrían de disponerse cinco edificaciones de 22x12 m en planta y 7 ó 10 alturas de forma intercalada, así como dos plazas de 22x22 m. Pero en esta ocasión el Ayuntamiento, en cumplimiento del plan general de 1971, no aceptó el anteproyecto debido a que la parcela estaba incluida en una unidad urbana a desarrollar mediante Plan Parcial.⁶⁰

3.5 *El ferrocarril como barrera urbana y la idea de desviarlo*

El escaso peso urbano de la estación y su concepción como problema deben, como conclusión, entenderse en dos vertientes: primero su gran amplitud y uso extensivo y descuidado, segundo su ínfimo papel como foco urbano favorecedor de actividades económicas y residenciales. De ahí que, con el fin de resolver los problemas generados en los pasos a nivel (accidentalidad, congestión, ruido...) por el crecimiento de la ciudad, **las propuestas de desviación del ferrocarril confeccionadas desde el planeamiento urbano nunca han identificado como un inconveniente urbanístico el traslado de la estación**, contra lo sucedido en otras ciudades españolas y contra la lógica ferroviaria.

Así, la primera propuesta de desvío se presenta tempranamente (1929) y es asumida como elemento capital en los frustrados Plan de Extensión de 1931 y Plan de Urbanización, Reforma y Ensanche de 1941, siendo además la primera solución de supresión de pasos a nivel bajo un solo proyecto y la primera ocasión en que se pretende financiar parcialmente la operación mediante una actuación urbanística en los terrenos liberados.⁶¹

El Plan de Ensanche y Reforma Interior de la Ciudad de Burgos, de 1944, destacó el reconocimiento de las instalaciones ferroviarias como realidad respetada por parte del planeamiento, adoptando una solución de permeabilización de la trama y tratamiento de bordes.⁶² También el primer Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Burgos, de 1971, conserva la estructura de la red ferroviaria, aunque a modo de posibilidad futura se apunta un futuro desvío por el norte; la conveniencia de continuar la derivación del polígono de Villalonquéjar para realizar la circunvalación ferroviaria a la ciudad, dejando cortada la vía en la zona sur para favorecer su integración. Quedarían solamente, ramales en fondo de saco que llegarían por el oeste a la estación de viajeros y por el este a las áreas industriales.⁶³

El PGOU de 1985 opta por una nueva solución, soterramiento frente a desvío, aunque con una característica común: no cuenta con el acuerdo de la administración ferroviaria. Entre sus propuestas en lo que respecta al ferrocarril destacan la creación de un gran centro de transporte en Villafría y la liberación del terreno de la estación dedicado a las mercancías; el soterramiento de las vías del ferrocarril y la liberación de una importante faja de terreno, así como el crecimiento urbano residencial hacia el suroeste de la ciudad.⁶⁴

Las determinaciones acerca de la urbanización de la estación son, en fin, definitivamente elocuentes: “Relativamente bien situada, la estación ocupa una posición algo descentrada respecto a Burgos, que se ha ido tornando **marginal** al crecer la ciudad hacia el lado opuesto. Enclavada en el sector sur, y lindando en origen con los campos, dispone de una significativa superficie (...) se determina la urbanización de la mayor parte de los terrenos de la estación, completando el trazado de la ciudad con el que puede ser un barrio de excelentes características de orientación, comunicación y calidad urbana”.

A principios de los noventa se procede a redactar la revisión del PGOU. En 1994 se presenta el avance, en el que ya se plantea la “eliminación de la barrera ferroviaria existente en la ciudad, mediante las soluciones, bien de soterrar, bien de desviar”. Esta eliminación no sólo resolvería el problema de las barreras sino que tendría la virtud de permitir la realización de “un segundo cinturón de circunvalación urbana aprovechando

los actuales trazados ferroviarios”, a modo de eje estructurante del sur de la ciudad. Así, no es primordial mantener la estación en su ubicación original, y el único inconveniente del desvío sería trasladar el problema de la barrera urbana a un futuro más o menos lejano.

En 1998, el convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos para construir una variante ferroviaria o desvío implicó el replanteamiento de los contenidos del PGOU, que fue aprobado definitivamente en 1999, delegando trazados y ordenaciones en futuros planes especiales, limitándose el plan general a disponer algunas determinaciones a la vista del Estudio Informativo del proyecto de variante ferroviaria de ese mismo año de 1999.



Vista de la estación desde el suroeste, a principios de los años sesenta. Fuente: A.M.B. FO-23.010.

4 Bibliografía

- AGUILAR CIVERA, Inmaculada: *La estación de ferrocarril. Puerta de la ciudad*, Generalitat Valenciana, Valencia 1988.
- ALBARELLOS BERROETA, Juan: *Efemérides burgalesas (apuntes históricos)*, Talleres Gráficos del Diario de Burgos, 1919 (5ª edición, 1984).
- ALBERDI ELOLA, Luis: *Breverías burgalesas*, Excmo. Ayuntamiento de Burgos, 1969.
- ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo: “De las ordenanzas municipales al primer plan de la democracia: origen y evolución del planeamiento urbano en la ciudad de Burgos”, *Boletín de la Institución Fernán González*, Año LXXVIII nº 219, Burgos 1999/2.
- ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo: *La Castellana “ciudad jardín” en Burgos*. Editorial Dosssoles, Burgos, 2000.
- ARREGUI ZAMORANO, Bernardo Joaquín: *El hospital militar de Burgos (1887-1990)*. Arquitectura y organización asistencial de una institución médica. Excmo. Ayuntamiento de Burgos, 1995.
- BERNAL SANTAOLALLA, Begoña: *Las Casas Baratas en Burgos*, tesina, Universidad de Valladolid, 1983.
- BUITRAGO y ROMERO, Antonio: *Guía general de Burgos*, Aribau y Compañía, Madrid 1876.
- CARASA SOTO, Pedro: *Pauperismo y revolución burguesa (Burgos, 1750-1900)*, Biblioteca de Castilla y León, Serie Historia, nº4. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, Valladolid 1987.
- CARDERO AZOFRA, Fernando y CARDERO ELISO, Fernando: *Alcaldes del Ayuntamiento de Burgos en el siglo XX*. Tomo I. Olivares Libros antiguos, Burgos 1999.
- CARMONA URÁN, Gregorio: *Historia de las viejas rías burgenses*, Imprenta de Aldecoa, Burgos 1954.
- CARMONA URÁN, Gregorio y SEBASTIÁN GARCÍA, Vicente A.: *Historia de los jardines de Burgos*, Excmo. Ayuntamiento de Burgos (3ª edición), Burgos 1993.

CRESPO REDONDO, Jesús: “Desarrollo urbano y desamortización”, en *El espacio geográfico de Castilla la Vieja y León. Actas del Primer Congreso de Geografía de Castilla la Vieja y León*. Burgos mayo de 1981. Colección Actas. Consejo General de Castilla y León, Valladolid 1982.

CRESPO REDONDO, Jesús: “Evolución demográfica de la ciudad de Burgos en el siglo XIX. Estructura económica e inmigración hasta 1857”, en el *Congreso de Historia de Burgos. La ciudad de Burgos. MC aniversario de la fundación de la ciudad 884-1984*, Burgos mayo de 1984. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, Madrid 1985

DELGADO VIÑAS, Carmen: “El problema de la vivienda obrera en las ciudades españolas (Burgos, 1850-1936)”, *Eria*, Oviedo 1992.

DELGADO VIÑAS, Carmen : Clase obrera, burguesía y conflicto social: Burgos 1883-1936. Universidad de Valladolid, Valladolid 1993.

DELGADO VIÑAS, Carmen: Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas 1995.

DÍAZ MIGUEL, Pedro: “Burgos: evolución urbana. Década de los cuarenta”, en *Diario 16 de Burgos* (13 entregas publicadas diariamente en la primera quincena de enero de 1998), Burgos 1998.

DOBESON, Kenneth M.: *El Ferrocarril Santander Mediterráneo*, Aldaba ediciones, Madrid, 1988.

ESTEVE GARCÍA, Juan Pedro y CILLERO HERNÁNDEZ, Alberto: *El ferrocarril directo de Burgos y sus accesos a Madrid*, Monografías del ferrocarril nº 11, Lluís Prieto Editor, Barcelona 1999.

GARCÍA RÁMILA, Ismael: “Estudio topográfico-histórico del Burgos de los pasados siglos”, en el *Boletín de la Institución Fernán González*, nº68 (tercer trimestre de 1939), nº69 (cuarto trimestre de 1939), nº70 (primer trimestre de 1940) y nº71 (Segundo trimestre de 1940), Burgos 1939-40.

GONZÁLEZ-MARRÓN y FERNÁNDEZ DE LAS CORRADAS, José María: *Temas ferroviarios*, Publicaciones del Excmo. Ayuntamiento de Burgos y de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Burgos, Burgos 1951.

GONZÁLEZ ZORITA, Nazario: *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de geografía urbana*. Imprenta de Aldecoa, Burgos, 1958.

IGLESIAS ROUCO, Lena Saladina: “La ciudad de Burgos a través de la cartografía histórica. 1736-1935”, *Masburgo. Miscelánea de Estudios Humanísticos I*, Colegio Universitario de Burgos, Burgos 1978.

IGLESIAS ROUCO, Lena Saladina: *Burgos en el siglo XIX. Arquitectura y urbanismo (1813-1900)*, Universidad de Valladolid, Valladolid 1979.

OJEDA SAN MIGUEL, Ramón: “La no industrialización de Castilla la Vieja: el caso burgalés” en FERNÁNDEZ de PINEDO, Emiliano y HERNÁNDEZ MARCO, José Luis (dir.): *La industrialización del Norte de España*, Universidad del País Vasco y Editorial Crítica, Barcelona 1988.

ORTEGA BARRIUSO, Fernando: *Breve historia de la ciudad de Burgos*. Burgos 1996.

PAZ MAROTO, José: “El Burgos del futuro. Urbanización, reforma y ensanche de la ciudad”, en *Diario de Burgos* de los días 6,7, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 21 y 23 de junio, 5, 6, 14, 15, 20, 22, 25, 26, 27 y 28 de julio, y 2, 4, 5, 6, 8, 9, 11 y 12 de agosto de 1944, Burgos 1944.

SANTOS y GANGES, Luis: “El planeamiento urbanístico y las alternativas de solución a la barrera ferroviaria en Burgos a lo largo del siglo XX”, en *Congreso Ciudad y Territorio en Castilla y León*, Junta de Castilla y León, Salamanca 2000.

SEBASTIÁN GARCÍA, Vicente A.: *El parque de La Isla*, Excmo. Ayuntamiento de Burgos, Burgos 1996.

5 NOTAS

¹ Acúdase como complemento de esta comunicación a SANTOS y GANGES, Luis (2000): “El planeamiento urbanístico y las alternativas de solución a la barrera ferroviaria en Burgos a lo largo del siglo XX”.

² Véanse BUITRAGO, Antonio (1876): *Guía general de Burgos* pág 455; CRESPO REDONDO, Jesús (1985): “Evolución demográfica de la ciudad de Burgos en el siglo XIX. Estructura económica e inmigración hasta 1857”, pág 762; OJEDA SAN MIGUEL, Ramón (1988) “La no industrialización de Castilla la Vieja: el caso burgalés”, págs 71- 78, y DELGADO VIÑAS, Carmen (1993): *Clase obrera, burguesía y conflicto social: Burgos 1883-1936*.

³ IGLESIAS ROUCO, Lena Saladina (1979): *Burgos en el siglo XIX. Arquitectura y urbanismo (1813-1900)* y DELGADO VIÑAS, Carmen (1995): *Las pequeñas y medianas capitales de provincia en el proceso de modernización del sistema urbano español*.

⁴ GONZÁLEZ ZORITA, Nazario (1958): *Burgos, la ciudad marginal de Castilla. Estudio de geografía urbana*, pág 249.

⁵ Buena parte del campo de La Serna o Laserna ha carecido de uso ferroviario desde su adquisición por la compañía del Norte y, lo que es más grave, ha estado en desuso.

⁶ ARCHIVO MUNICIPAL DE BURGOS (A.M.B.), sign. AD-5299/2. NORTE: *Proyecto de reconstrucción del edificio de viajeros, del pabellón de retretes y lamperería, construcción de un muelle para pescado y modificaciones en la instalación de vías*, también denominado “Proyecto del edificio definitivo de la estación de Burgos”. Madrid, febrero de 1901, firmado por Enrique Grasset.

⁷ El *Diario de Burgos* del 4 de noviembre de 1901, en el artículo titulado “La estación definitiva de Burgos” se refiere a ello de esta forma: “que desaparecieran los barracones que, con carácter provisional, constituían la estación del Norte y se construyera la estación definitiva, tantas veces anunciada y prometida por la Compañía. (...) lo que hoy es estación será luego el andén principal y la vía”.

Según AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): *La estación de ferrocarril. Puerta de la ciudad*, página 411: “se trataba de una estación provisional que cumplía perfectamente las necesidades del servicio, pero su aspecto debía acercarse más a un edificio industrial, sin el carácter monumental que adquiriría posteriormente. Tampoco debía tratarse de un simple cobertizo, pues la planta del edificio refleja una composición diferente.”

Y según el *Proyecto de reconstrucción del edificio de viajeros...*, el edificio provisional actual “ha llenado hasta ahora las necesidades de servicio público y las de la Compañía, de modo que su sustitución por el proyecto definitivo adjunto (...) obedece más bien a una cuestión de ornato, por la ciudad de Burgos, que a una verdadera necesidad”.

⁸ Esta calle, conocida en el XIX como camino de la estación, y antes de terminar el siglo como avenida de la estación, fue rebautizada en 1928 avenida del conde de Guadalhorce.

⁹ A.M.B. sign. 18-599. Ferro-carril de Madrid a Yrún, *Estación de Burgos, Plano general*. Ingeniero Jefe Mr. Letourneur, ingeniero encargado Mr. Durand. Vitoria, 5 de octubre de 1861.

¹⁰ A.M.B. Sign. 18-1740. Expediente sobre que se abra una calle nueva que partiendo de la fachada Norte del edificio llamado de la Concepción, vaya por el Barrio Jimeno a la Estación del ferrocarril. En 1909 se tomó el acuerdo definitivo de la apertura y en 1920 se dieron principio a las obras.

¹¹ A.M.B. AD-4031/1 2ª pieza. *Diario de Burgos* de 22-julio-1944 “Urbanización, reforma y ensanche de la ciudad” memoria de reforma interior, entrega nº9 (“Una pequeña calle que llamamos de la Estación enlazará (...) con la de la Estación para aislar debidamente las instalaciones ferroviarias y faciliten además el tráfico propio de esta Estación Única en la población, sin necesidad de congestionar ni el Puente de Castilla ni la carretera a lo largo del río”) y memoria general del ensanche, entrega nº6 (“La Plaza de la Estación, cuyas dimensiones son y serán suficientes, se cerrará con edificios de cierto estilo y altura, entre los que se dispondrán dos aberturas laterales: una de acceso a las instalaciones de mercancías u otra de límite de instalación ferroviaria y enlace con el paso superior de Santa Dorotea para acceso a las zonas del otro lado de la estación”).

¹² DOBESON, Kenneth M. (1988): *El Ferrocarril Santander Mediterráneo*, pág 75, citando un informe de 1941: “En Burgos, lo mismo que en Calatayud, no hay estación de viajeros propia, sino que se utiliza la de la línea de enlace, que en este caso es la del Norte. Existe solamente, como estación del Santander-Mediterráneo, la de mercancías, además de instalación de vías y pequeño taller”. Y en la pág 75: “Existen depósitos de máquinas en Soria y Villarcayo, y reservas en Burgos y Calatayud. En realidad, el depósito de trabajo es el de Soria (...). En cuanto a talleres, el plan concebido fue el de establecer uno grande en Burgos para las reparaciones mayores, pero este proyecto no se llevó a efecto (...)”.

¹³ GONZÁLEZ-MARRÓN y FERNÁNDEZ DE LAS CORRADAS, José María (1951): *Temas ferroviarios* (colección de artículos periodísticos publicados en el Diario de Burgos), pág 52.

¹⁴ A.M.B. sign. 13-420 y 13-42, y DOBESON, K.M. (1988): *op. cit.*, pág 194.

¹⁵ GONZÁLEZ-MARRÓN J.M. (1951): *op. cit.* págs 67-79 y 100-104.

¹⁶ ESTEVE GARCÍA, Juan Pedro y CILLERO HERNÁNDEZ, Alberto (1999): *El ferrocarril directo de Burgos y sus accesos a Madrid*, y *Diario de Burgos* del 21 de febrero de 1919, artículo “Ferrocarril París-Algeciras”, y del 23 de junio de 1919, artículo “El ferrocarril París-Algeciras y el turismo”.

¹⁷ A.M.B. sign. 18-3344.

¹⁸ GONZÁLEZ-MARRÓN, J. M. (1951): *op. cit.* págs. 132-136.

¹⁹ DOBESON, K.M. (1988): *op. cit.* (pág 157), afirma en relación con la variante sur recogida en el anteproyecto de enlaces de 1957: “la variante hubiera constituido una mejora importante para la ciudad y la estación de Burgos, por motivos urbanísticos y operativos”.

²⁰ La denominación oficial siempre fue la de estación común, pero la prensa local y el propio ayuntamiento burgalés utilizaron a menudo la de “estación única”.

²¹ A.M.B sign. 13-431.

²² Real Orden de 9 de noviembre de 1928 encaminada al estudio de una Estación Común en Burgos.

²³ Véanse *Diario de Burgos* de 14 de abril de 1946: “Hacia la estación única de Burgos” y A.M.B. sign. 13-547.

²⁴ A.M.B. sign. 13-547 y 18-3344, así como Orden de 9 de febrero de 1945, de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera a la Jefatura de Enlace de las de Estudio y Construcciones de Ferrocarriles para que se redacte un proyecto de Estación Común de Burgos.

²⁵ El 15 de enero de 1946 fue redactado el proyecto, siendo aprobado por la Superioridad, con prescripciones, mediante una Orden del Ministerio de Obras Públicas de 5 de noviembre de 1946.

²⁶ A.M.B. sign. 17-12449 y 18-3344. El Ayuntamiento incumplió su propio plan, favoreciendo la implantación de la fábrica para la producción de película transparente de celulosa, que fue solemnemente inaugurada en 1949.

²⁷ A.M.B. sign. 18-3344.

²⁸ El Proyecto de mejora y ampliación de la Estación Común de Burgos fue aprobado por Orden Ministerial de 3 de octubre de 1953 y autorizada su ejecución por Ley de 3 de diciembre de 1953 (B. O. 5 dic, pág 7178, R. 1607) con un presupuesto de contrata de 35.677.553,60 pesetas.

²⁹ ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, Sección Obras Públicas, IDD 102, sign. 1033. “Proyecto de mejora y ampliación de la estación común de Burgos para el servicio de las líneas de Madrid a Irún, Madrid a Burgos y Santander-Mediterráneo”. Segunda Propuesta de revisión de precios de 1º de septiembre de 1954 a 31 de marzo de 1957. Contratista MZOV, Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles.

³⁰ Una estructura aún existente a la que le faltan las rampas, un monumento a la falta de compromiso y la descoordinación.

³¹ AGUILAR, I. (1988): *op. cit.*, pág 293.

-
- ³² MERINO GUTIÉRREZ, Agustín (1998): *Veinticuatro mil días en Burgos*, y PAZ MAROTO, José (1944): “El Burgos del futuro. Urbanización, reforma y ensanche de la ciudad. Memoria General del Ensanche (14)”.
- ³³ IGLESIAS, L.S. (1979): *op. cit.* págs 92-93.
- ³⁴ CARMONA URÁN, Gregorio (1954): *Historia de las viejas rúas burgenses*, pág 244.
- ³⁵ A.M.B. sign. 18-1774.
- ³⁶ A.M.B. sign. 18-1126 y 18-4666.
- ³⁷ A.M.B. sign. 18-1526. El arquitecto municipal hace referencia en 1898 al “plan de reformas y ensanche para esta ciudad propuesto en el año 1893 al Excmo. Ayuntamiento por los señores ingenieros D. Mariano Martín Campos y D. Eduardo Lostau”, el cual, aunque “no está aprobado legalmente, en principio está admitido en alguna de sus partes, es decir, en lo que puede considerarse como base del ensanche”, o sea, el plan de alineaciones y rasantes, ya aprobado por la Corporación, “de la calle de la Isla, nueva plaza de Castilla y calles y paseo que a ella convergen”.
- ³⁸ A.M.B. sign. 18-343.
- ³⁹ A.M.B. sign. 18-3527: *Ramal de enlace de la carretera de tercer orden de Burgos a Aguilar de Campoo, con la estación del ferrocarril del Norte*. 1898-1910.
- ⁴⁰ ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE BURGOS, sign. 18-1076-1: LEDESMA y VÁZQUEZ, Juan: *Proyecto de tranvía eléctrico de la ciudad de Burgos y Monasterio de Las Huelgas*. 1915.
- ⁴¹ A.M.B. sign. 22-772.
- ⁴² A.M.B. sign. 17-2060. Hoy en día, definen la fachada del paseo del Empecinado la nueva iglesia del Carmen, la casa provincial y convento-colegio de los padres carmelitas (nº 1), el convento de las religiosas Adoratrices (nº 3) y el seminario menor San José (nº 5).
- ⁴³ A.M.B. sign. 15-943.
- ⁴⁴ ARREGUI ZAMORANO, Bernardo Joaquín (1995): *El hospital militar de Burgos (1887-1990). Arquitectura y organización asistencial de una institución médica*. Págs 59-77.
- ⁴⁵ ANDRÉS LÓPEZ, Gonzalo (2000): *La Castellana “ciudad jardín” en Burgos*. Epígrafe 1.
- ⁴⁶ Véanse A.M.B. sign. 18-3582 y GONZÁLEZ-MARRÓN, J. M. (1951): *op. cit.* págs 56-57.
- ⁴⁷ En 1918 ya se jugaba al fútbol en Laserna (como propiedad alquilada para espectáculos y deportes, como por ejemplo el tenis), lo que se prolongó al menos hasta 1943, cuando se inaugura el campo de Zatorre.
- ⁴⁸ A.M.B. sign. 17-12449 (planos) y FO-8902 (fotografías).
- ⁴⁹ A.M.B. sign. 18-1449.
- ⁵⁰ A.M.B. AD-4031/1 2ª pieza. *Diario de Burgos* de 17-junio-1944 “Urbanización, reforma y ensanche de la ciudad” memoria de reforma interior, entrega nº 9.
- ⁵¹ GONZÁLEZ-MARRÓN, J. M. (1951): *op. cit.* págs 56-58 y 117-121.
- ⁵² A.M.B. sign. 18-3344.
- ⁵³ Según BERNAL SANTAOLALLA, Begoña (1983): *Las Casas Baratas en Burgos*, La Ferroviaria Burgalesa construyó una barriada de 24 viviendas mediante el procedimiento de contrata en la calle del Calvario, siendo inauguradas en 1931.
- ⁵⁴ DELGADO VIÑAS, Carmen (1992): “El problema de la vivienda obrera en las ciudades españolas (Burgos, 1850-1936)”, págs 47-51.
- ⁵⁵ *Diario de Burgos* del 1 de octubre de 1949.
- ⁵⁶ A.M.B. sign. 17-9071. En 1956 Renfe comunica al Ayuntamiento de Burgos su propósito de construir un grupo de unas 60 viviendas “de renta limitada” para agentes ferroviarios en terrenos propios, aunque finalmente fue de 80 viviendas en la fachada de los pares de la avenida del conde de Guadalhorce.
- ⁵⁷ Con entrada realmente por el paseo de Laserna al ubicarse tras el inmueble dodecagonal dedicado a Jefatura Territorial de Mantenimiento de Infraestructura de Renfe, pero con el nº 2 de la avenida del conde de Guadalhorce. Actualmente los bajos son oficinas de la empresa en vez de viviendas.
- ⁵⁸ El actual edificio de Correos, con fachada a la plaza de la estación, es fruto realmente de una ampliación (anteproyecto de 1971) sobre un suelo que tiempo atrás fue ocupado por el Destacamento del Regimiento de Ferrocarriles.
- ⁵⁹ La disposición y densa ocupación con un gran bloque de 10 alturas (números 14, 12 y 10 de la calle del Carmen y nº 1 de la calle particular del Carmen) ha negado la posibilidad de configurar una prolongación de la calle de Barrio Gimeno en estos terrenos (porque la calle prevista, hoy calle particular del Carmen, se abre a la calle del Carmen más al norte y sin dar continuidad a la virtual calle estación), lo cual es tanto más llamativo por cuanto se trata de viviendas construidas por una Cooperativa Ferroviaria de Viviendas en terrenos inicialmente de Renfe.
- ⁶⁰ A.M.B. sign. 21-15244.
- ⁶¹ A.M.B. sign. 18-2749, Admin-4031/1 y 13- 431.
- ⁶² A.M.B. sign. AD-4031/1 2ª pieza: “Urbanización, reforma y ensanche de la ciudad”, 1944.
- ⁶³ A.M.B. sign. AD-4941/2, AD-4035 y AD-4036: “Plan General de Ordenación Urbana Municipal de Burgos” (Avance, p. III-20), julio de 1968.
- ⁶⁴ A.M.B. sign. AD-4038 y AD-4039/1.

