

FICHA DE FORMACIÓN **156**

Hilo Negro



El ferrocarril en Burgos

DESDE QUE SE EJECUTÓ la variante ferroviaria en Burgos y el traslado de la estación del centro de Burgos a la avenida príncipe de Asturias, son muchas las carencias con las que se encuentra el viajero burgalés, así como los que vienen a nuestra ciudad por diferentes motivos.

El principal problema es el del transporte público, pues nos encontramos con un servicio en los transportes urbanos insuficientes, sin coordinación horaria con el tráfico ferroviario, y con escasa funcionalidad, con conexiones muy deficientes y casi nulo servicio en fines de semanas y festivos.

La principal queja de los posibles usuarios es del largo recorrido para llegar desde el centro de la ciudad, con tiempos entre 25 y 30 minutos, (lo que tarda un tren en llegar a Briviesca). La nula conexión con el HUBU, pues muchos de los viajeros que proceden o regresan a Briviesca o Miranda de Ebro, viajan porque tienen algún familiar ingresado en el Hospital Universitario, la falta de marquesina en la parada de bus de

la estación, pues se da la circunstancia de que si el conductor no ve posibles viajeros en la "parada" (haga frío, calor o esté lloviendo o nevando) y no hay aviso de bajada de viajeros, el autobús no para. No hay posibilidad de recarga del bonobús. Una de las principales reivindicaciones es que se alargue las Líneas que terminan en el HUBU hasta la estación de FFCC, con esta medida se solucionarían muchos de los problemas actuales, pues mejoraría la conexión con las distintas zonas de la ciudad, la coordinación con los trenes de viajeros, así como los tiempos de viajes desde el centro de la ciudad hasta la estación.

El FFCC por la provincia de Burgos

El ferrocarril en la provincia de Burgos llegó a tener 5 líneas diferentes, de las que 3 enlazaban o terminaban en la ciudad de Burgos. La Valladolid-Ariza enlazaba en Aranda de Duero y la Línea de FEVE enlazaba en Ciudad Dosantes con el Santander-Mediterráneo, así que todas enlazaban directa o indirectamente con Burgos.

Actualmente solo existe la Línea Madrid- Irún operativa para viajeros (133 km) que llegan o salen de la capital, con 5 estaciones en servicio de las que 2 solo tienen 1 tren al día por sentido, (Villaquirán y Pancorbo). Línea La Robla-Bilbao (antigua FEVE, 70 km por la provincia) con un tren por sentido y día. Hay que resaltar el bloqueo que sufre el Directo por Aranda de Duero, Línea inoperativa entre Aranda de Duero y Madrid por decisión política, a pesar de la fuerte demanda social para su reapertura.

Entre Aranda de Duero y Burgos está operativa solamente para transportes de mercancías, (90 km) igualmente por decisión política, pues tanto, las empresas ferroviarias Renfe como Adif, son empresas públicas pertenecientes al Ministerio de Fomento, por lo tanto, que tuviera una buena comunicación con la capital y el resto de la provincia, es totalmente factible, incluso, incluir la Línea como Obligaciones de Servicio Público, cosa que es decisión del Consejo de Ministro, pues, lo

lógico, sería enlazar con trenes de viajeros Aranda de Duero y Miranda de Ebro, con paradas en Lerma, Villagonzalo-Pedernales, Burgos, Briviesca, Pancorbo y Miranda de Ebro, con horarios razonables y precios competitivos.

Todo ello sin olvidar la urgente necesidad de la total reapertura de la Línea Madrid- Burgos, infraestructura que se pretende dejar morir como las demás infraestructuras que surcaban la provincia de Burgos, precisamente cuando desde la Comisión Europea se pretende impulsar, tanto el transporte de mercancías por ferrocarril como el de viajeros, Línea que complementa y facilita la conexión del transporte de mercancías en el eje Norte-Sur de la Península, el Corredor Atlántico Europeo e impulsaría definitivamente al Puerto Seco de Burgos, (incorporado recientemente a la Red Transeuropea de Transporte), como Plataforma Logística Intermodal referente en el transporte de mercancías en el Norte de la península.

Tristemente, tenemos que constatar que, con la llegada del AVE a Burgos, se espera que ocurra lo que normalmente ha ocurrido en los territorios que ya lo tienen operativo, por experiencia sabemos que:

- Baja la frecuencia de trenes convencionales de Media y Larga Distancia.
- Se cierran estaciones de viajeros en la Red Convencional, así como Líneas completas, dificultando la movilidad de la ciudadanía que vive en las comarcas.
- Se reduce las circulaciones de Obligaciones de Servicio Público en el servicio de Media Distancia, que son aquellas

circulaciones que el Consejo de Ministros declara obligatorias para facilitar la movilidad de aquellas personas que residen en poblaciones periféricas y alejadas de las capitales de provincias.

- Se reduce el presupuesto en el mantenimiento de la red convencional, con el consiguiente perjuicio en el transporte de viajeros y mercancías.
- Se incrementa el precio del billete de tren al ofertar solamente trenes AVE, y provoca la reducción del número de viajeros en días laborales por ferrocarril, traspasándolos a la carretera, por lo que reducimos la protección al Medio Ambiente y de la seguridad

de las personas, ya que el ferrocarril es el transporte más limpio y seguro.

- Se incrementa el gasto energético. (pasa de 3.300 voltios a 25.000 voltios).

Desde CGT siempre hemos defendido el ferrocarril como un medio de transporte público y social, donde se prime la rentabilidad social antes que la económica, que vertebré el país y que se promoció como transporte público preferente ante la población, tanto de viajeros como de mercancías, ya que es el medio de comunicación más limpio y seguro, por lo que, una de nuestras propuestas es la reapertura de todas las Líneas

cerradas anteriormente por los distintos gobiernos, y, de cara al futuro, y al agotamiento de los combustibles fósiles, las inversiones en infraestructuras que posibiliten una Red de Ferrocarriles Electrificados, donde el transporte colectivo deje de ser el causante de las emisiones de gases de efecto invernadero, reduzca las circulaciones, tanto de vehículos privados, como colectivos y de camiones por nuestro territorio, y logremos un transporte seguro y eficaz.

El FFCC por la provincia de Burgos: lo que había

- Ferrocarril Madrid-Irún.- 133 km por la provincia y 13 estaciones
- Ferrocarril Madrid- Burgos.- 125 km por la provincia y 9 estaciones
- Ferrocarril Santander-Mediterráneo.- 204 km por la provincia y 31 estaciones
- Ferrocarril Valladolid-Ariza.- 45 km por la provincia y 6 estaciones
- Ferrocarril La Robla- Bilbao.- 70 km por la provincia y 16 estaciones
- Total: 577 km y 75 estaciones

El FFCC actualmente por la provincia de Burgos

- Línea Madrid- Irún:
Estaciones con paradas:
 - Villaquirán .- 1 tren por sentido y día
 - Pancorbo.- 1 tren por sentido y vía
 - Briviesca.- 5 trenes por sentido y vía
 - Burgos Rosa de Lima.- Operativa al 100%
 - Miranda de Ebro.- Operativa al 100%
- Línea Madrid-Burgos:
 - Inoperativa entre Madrid y Aranda de Duero.
 - Burgos- Aranda de Duero solo tráfico de mercancías
- Línea La Robla - Bilbao (Antigua FEVE):
 - Sin conexión con la capital
 - Un tren por sentido y día

