

SINOPSIS: EL AUTOR RECLAMA LA NECESIDAD DE QUE LA CAPITAL APROVECHE LA OPORTUNIDAD QUE SE ABRE CON LA DESAPARICIÓN DEL TREN DEL CENTRO DE LA CIUDAD Y LA LLEGADA DEL AVE

¿PERDER EL TREN DE LA MODERNIDAD?

LORENZO SALDAÑA MARTÍN

REPRESENTANTE PROVINCIAL DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DEMARCACIÓN DE CASTILLA Y LEÓN



YA ES HORA DE EXIGIR QUE EL NUEVO BURGOS RESPONDA A LAS EXPECTATIVAS

En uno de sus 'Episodios Nacionales' (*La de los tristes destinos*, 1907), Galdós se declaraba entusiasta valedor de la alta velocidad de su tiempo: «¡Oh, Ferrocarril del Norte, venturoso escape hacia el mundo europeo, divina brecha para la civilización! (...) ¡oh grande amigo y servidor nuestro, puerta del tráfico, llave de la industria, abertura de la ventilación universal y respiradero por donde escapan los densos humos que aún flotan en el hispano cerebro!». En nuestros días, las ideas *respiran* a través de la Red o se *ventilan* en los medios de comunicación: el ferrocarril 'sólo' transporta personas o mercancías. Sin embargo, pese a haber perdido ese protagonismo casi absoluto que le correspondía en la segunda mitad del siglo XIX y parte del XX, la modernidad aún continúa viajando en tren.

Más allá de la repercusión económica coyuntural durante la ejecución de las obras o de su decisiva contribución a una vertebración equilibrada del territorio y a unas pautas de movilidad más racionales, a los efectos que nos importa aquí tratar -restringidos al ámbito urbano-, el ferrocarril se convertirá, se ha convertido ya de hecho, en el verdadero 'hacedor' del urbanismo futuro de muchas

ciudades.

Si las infraestructuras lineales (camino y ferrocarril) han condicionado en no pocas ocasiones el urbanismo histórico de los principales núcleos de población, ahora ese condicionamiento cobra mayor relevancia por cuanto... no es tal. En efecto, el soterramiento de esa línea trazada sobre el territorio permite liberar superficies que, por su magnitud y centralidad, otorgan al planificador una libertad insospechada para 'crear' ciudad. Es el caso, por ejemplo, de Valladolid o de León. ¿Somos todos conscientes de esta gran oportunidad? En Burgos, como quien espera sentado a Godot desde hace años, las obras del ansiado desvío, en superficie, terminarán -según anuncio de las autoridades competentes- dentro de unos meses; ya es hora de exigir, con la mejor intención, que el nuevo Burgos responda a las expectativas creadas.

No nos cabe ninguna duda de que los ingenieros contribuiremos a 'crear' esa nueva ciudad con la profesionalidad que nos caracteriza, pero ya advirtió Ortega y Gasset que «por definición, el técnico no puede mandar, dirigir en última instancia. Su papel es magnífico, venerable, pero irremediablemente de segundo pla-



NUEVA FISONOMÍA. EL DESVÍO DEL FERROCARRIL CAMBIARÁ RADICALMENTE EL ASPECTO DE LA CIUDAD. / L.L.A.

no». Y ello por una razón: la función social de liderazgo corresponde a los políticos, democráticamente elegidos por todos los ciudadanos, que desde las Administraciones e instituciones han de velar por el interés público. Esto, por supuesto, no nos exime a otros colectivos de ejercer nuestro cometido, y por ello, aun reco-

nociendo nuestra total y desinteresada disposición a colaborar, a trabajar por Burgos, por Castilla y León, también debemos mostrar nuestra preocupación: tres lustros ha que la modernidad viaja en alta velocidad hacia el Sur, ya lo hace al Noreste, y a finales de este año se prevé que llegue al Suroeste y hasta Valladolid. Sin em-

bargo, «ese venturoso escape hacia el mundo europeo» de que hablaba Galdós, y que tiene parada obligada en Burgos, aún está pendiente. El futuro jamás espera sentado, de brazos cruzados. Nadie entendería que perdiésemos el 'tren' de la modernidad en pleno siglo XXI: *il faut être résolu-ment moderne*.

EXCAVACIONES Y OBRAS

ALPESA, S.L.



C/ Prolongación de San Isidro, 6 bajo
Tfno. y fax: 947 26 46 64 - 09001 - BURGOS

