

INGENIERÍA VITAL

PRIMER SOTERRAMIENTO TÚNEL DE LA CALLE BURGOS

El peatón ganó la primera batalla al coche

En el verano de 1993 los vecinos de Santander disfrutaron del primer soterramiento del tráfico en la ciudad

La calle Burgos es una arteria vital para la ciudad de Santander. Su nombre ya nos indica que fue durante siglos la salida natural de Santander hacia tierras castellanas, como luego lo fue también la calle Castilla. Explica J. Simón Cabarga que el nombre de Burgos lo adquirió la calle en 1845. Hasta entonces se conocía como camino real de la Mies del Valle, un vial flanqueado por tendejones, almacenes, fraguas, mesones y pequeñas industrias, que partía del actual Pasaje de Peña y llegaba hasta la plaza de Numancia. Poco a poco fue cambiando su aspecto, pero nunca perdió el ambiente bullicioso.

Los habitantes de Santander que ya tenemos una edad recordamos la calle Burgos como una vía con mucho tráfico, dos carriles hacia San Fernando y uno hacia el Ayuntamiento, unas diminutas aceras para peatones... La de Burgos era una calle muy comercial pero condicionada por los vehículos. Al iniciarse la década de 1990 el Ayuntamiento de Santander, que fue el promotor de la obra, tomó conciencia de la congestión en este espacio de la ciudad, y decidió encargarse un estudio para construir un paso

inferior que conectase la calle Jesús de Monasterio con la de San Fernando, bajo la calle Burgos, que sería acondicionada para uso de peatones. En algún momento se consideró prolongar ese túnel hacia el centro de la ciudad, pero la complejidad técnica lo desaconsejó.

En este contexto la ingeniería Apia XXI elaboró el proyecto y la empresa Dragados y Construcciones lo construyó, en menos de un año. El paso tiene casi 320 metros de longitud, una anchura interior de 9,40 metros y un gálibo mínimo variable (4,20 metros en las bocas y 50,0 metros en el interior). El acceso se hace mediante rampas, más larga la de la calle San Fernando.

Está formado por un cajón cerrado, de hormigón armado, con las paredes interiores recubiertas de ladrillo caravista. Tiene dos carriles, arcnos y dos pequeñas aceras. Detrás de las paredes hay una pequeña cámara de aire que sirve para drenar filtraciones y alojar servicios, como la iluminación y los equipos de ventilación. En el lenguaje de los ingenieros este túnel es un falso túnel. En realidad, esto hace referencia a un método de construcción de túneles que consiste en construir pantallas –las paredes del túnel– con pilotes consecutivos.

Para ello, con una máquina se hacen agujeros redondos que después se rellenan con acero y hormigón. Con las paredes terminadas se construye la losa de cubrición con hormigón armado, que será el techo del túnel.

Puede intuirse la dificultad de este trabajo entre los edificios, algunos centenarios, a ambos lados de la calle Burgos. Realizado ese falso túnel ya se puede trabajar bajo tierra, vaciando la caverna hasta alcanzar el nivel del suelo del túnel, y hacerlo ocupando mucho menos esta céntrica y concurrida calle.

Fue un hito de ingeniería para la ciudad de Santander. De la importancia de la obra dan idea los 30.000 metros cúbicos de material excavado, los seis kilómetros de pilotes ejecutados, el desvío de todos los servicios subterráneos como agua potable, alcantarillado, luz eléctrica, y conducciones de gas.

La construcción de este paso permitió canalizar todo el trá-



Hito. De la importancia de la obra dan idea los 30.000 metros cúbicos de material excavados.:: ciccp

EN DATOS

► **Localización:** Paso inferior entre San Fernando y Jesús de Monasterio y acondicionamiento de la calle Burgos.

► **Tipología:** Paso en sección en cajón cerrado de hormigón armado.

► **Longitud total:** 318,5 metros.

► **Anchura interior:** 9,40 metros

► **Gálibo mínimo:** 4,20 metros (bocas) y 5,20 metros (interior).

► **Sección transversal:** 2 carriles (3,25 m c.u.), 2 arcnos (0,50 m c.u.) y 2 aceras (0,45 m c.u.)

► **Acceso:** Rampas perfil en U Calle San Fernando: 120 metros de longitud y 7,25% pendiente Calle Jesús de Monasterio: 81,5 metros de longitud y 7,50% pendiente.

JOSÉ ANTONIO GÓMEZ IZAGUIRRE

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
Ingeniero de Caminos



fico y dejar la calle Burgos para uso peatonal (con acceso restringido para vehículos de carga/descarga y servicios de urgencia), con lo que se consiguieron significativas mejoras para la ciudad. Menos accidentes, menos ruido, menos polvo... han contribuido a una mejora ambiental del centro. La reurbanización del espacio, la renovación del mobiliario urbano, la mejoría de las fachadas de los antiguos edificios ha contribuido a incrementar el valor estético de este lugar. Hay personas de paso, de compras, actuaciones callejeras, suceden encuentros... Los peatones hemos hecho nuestra la calle y, con nuestra actitud, contribui-

mos a potenciar el valor cultural y la identidad de lugar.

En el verano de 1993 los vecinos de Santander disfrutamos del primer soterramiento del tráfico en la ciudad. Para el segundo, que ha sido el de los Jardines de Pereda –el vial junto al Centro Botín–, han tenido que pasar casi veinticinco años.

En la actualidad nos costaría mucho entender un estrangulamiento del tráfico en medio de la ciudad como el que suponía la convivencia de vehículos y peatones en la calle Burgos. En aquél contexto fue un reto para la ingeniería resolver el problema, y la solución tomada una excelente experiencia para Santander.