

1993 La Autovía del Duero es declarada de interés estratégico por la Junta de Castilla y León

1997 Se licita el primer tramo de obras de transformación de la N-122 en la A-11

INFRAESTRUCTURAS INACABADAS

El Estado necesitará otros 500 millones para acabar la A-11 en territorio burgalés

Desde 2015 no se ha movido ni un metro de tierra y quedan por ejecutar 65 kilómetros en dos tramos, aún en proyecto

P.C.P. / ARANDA DE DUERO

'Hace 8.931 días el Ministerio de Fomento publicó en el BOE la licitación para la conversión en vía rápida del primer tramo de la N-122'. Cada día, el mismo tuit. El mismo no, pero peor. Porque para algunas comarcas sumar días supone restar esperanza y el tiempo solo sirve para que la losa que ha caído sobre ellas pese tanto que parezca imposible sacudírsela de encima.

El perfil de Twitter que lleva esa cuenta se llama *A11MetrosPorAño*. Apenas tiene 150 seguidores, prácticamente los mismos que la cuenta *¿Está terminada la Autovía del Duero?* Como un espejo de los habitantes que le quedan a la comarca que cruzará esa infraestructura hasta Portugal, supuestamente llamada a vertebrar de este a oeste Castilla y León. No en vano, el gobierno regional la declaró de interés estratégico en 1993. Cuando se licitó la conversión en vía rápida del primer tramo de la Nacional 122, las cuatro provincias que atravesará sumaban 1,135 millones de vecinos. 24 años después, quedan 1,132. La reducción puede parecer mínima pero la brecha se abre por los dos extremos. Zamora ha perdido cerca de 36.500 personas, un 17% de su población, y Soria algo menos de 3.000, un 3% del total. Mientras, Burgos y Valladolid ganan, aunque las capitales ejercen una fuerza centrípeta mientras el territorio rural se desangra.

Con cada vez más viñedos y menos explotaciones ganaderas, está por ver si la autovía A-11 traerá el progreso o restará población. Para Briviesca, por ejemplo, la liberalización de la autopista AP-1 fue como pegarse un tiro en el pie: muchos vecinos se marcharon a la capital a vivir, aunque trabajaran en la Bureba. Podría pasar lo contra-

rio, y que zamoranos con empleo en Valladolid decidan dormir en casa y afrontar al día siguiente un plácido viaje por autovía de menos de una hora o arandinos a Soria, donde faltan camareros, ingenieros y técnicos de mantenimiento, según la última encuesta de la Cámara de Comercio de esa provincia.

Pero además de salvar el censo y de ahorrar tiempo, se trata de salvar vidas. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana espera inaugurar en breve el tramo Venta Nueva-Santiuste, que sortea El Temeroso, el puerto soriano donde pereció un camionero arandino el pasado marzo. Las obras se adjudicaron en julio de 2009 y se retomaron en 2015. Precisamente ese año, en el mes de julio, se inauguró la variante de Aranda de Duero, un recorrido de 13,4 kilómetros que precisó de 7 años para su ejecución.

Desde entonces no se ha movido ni un metro de tierra en esta autovía en la provincia de Burgos. Es más, el Gobierno no ha tenido ningún reparo en reconocer por escrito que «se están priorizando otros tramos de la A-11, en Soria y Valladolid», en varias respuestas a las preguntas de la oposición.

No hace sino dar nombre a lo que cada año cifran los Presupuestos Generales del Estado. Por poner el ejemplo del último ejercicio,

Tras 24 años de quejas, han pintado un paso de cebra y unos 'dientes de dragón'

2022. De los 103,8 millones reservados por el Ministerio para la autovía A-11, a Burgos le quedan 200.000 euros, 100.000 para el tramo de Castrillo de la Vega al límite con Valladolid (Quintanilla de Arriba), y otros tantos para el de la variante de Aranda a Langa.

Ambos tramos suman 65 kilómetros de recorrido. El que va hacia Soria tiene un coste estimado de 166,8 millones de euros y se encuentra en fase de información pública desde diciembre de 2021. El trazado inicial se modificó para salvar un pinar en Fuentecén y el yacimiento arqueológico Caserío de Arnaiz, además de reducir la contaminación acústica en Fuenteliso. También sería necesario inhumar una fosa común de la Guerra Civil, que se cree ubicada al sur de la actual N-122, entre la parada del autobús de Valdezate y la carretera BU-210.

Para el segundo tramo, hacia Portugal, se precisan otros 325 millones, desde el entronque con la variante de Aranda. Atravesaría Quintanilla de Arriba, Peñafiel, Manzanillo y Castrillo de Duero en la provincia de Valladolid y Nava de Roa, Valdezate, Fuenteliso, Fuentecén, Haza y Castrillo de la Vega, en Burgos. El Mitma tuvo que solicitar hace un año la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental, que hubiera caducado en octubre.

Hoy día, en estas localidades se concentran los mayores problemas de seguridad, con travesías imposibles de cruzar sin arriesgar la vida e intensidades medias de circulación superiores a los 6.000 vehículos diarios, con un elevado porcentaje de camiones. En 24 años, el Ministerio ha respondido a las quejas vecinales pintando un paso de cebra y unos dientes de dragón. Y no es un chiste.

Así quedó el muro de entrada a la casa de Carmen en Castrillo de la Vega tras el siniestro de 1997. / DB



Carmen Ballesteros.



«NO SÉ CÓMO NO HA HABIDO MÁS ACCIDENTES»

La casa de la familia Ballesteros Parra ha sufrido infinidad de siniestros, con coches y camiones empotrados contra sus muros

N-122

01-07-2010 Se paralizan las obras de la variante de Aranda de Duero

01-04-2015 Se abre al tráfico la variante Aranda sin completar el acceso a la ciudad

17-07-2021 Se prorroga la aprobación ambiental del tramo entre Castrillo y Quintanilla

TESTIMONIOS

L. NÚÑEZ / CASTRILLO DE LA VEGA

Isabel Cancela se dirigía a su trabajo en Aranda de Duero. Era sábado y el reloj marcaba las ocho y media de la mañana. Lamentablemente, aquel 11 de julio de 2019 el trayecto de esta vecina de Fuentecén acabó en el Hospital de los Santos Reyes.

Poco después de pasar la localidad ribereña de Castrillo de la Vega, en mitad de una pronunciada bajada en forma de curva, otro conductor procedente de un camino dejó caer su vehículo para incorporarse a la N-122. Quería cruzar de una pista a otra, a pesar de que en ese tramo de la nacional dicha maniobra está prohibida. Tenía un stop. «Pero se lo saltó», recuerda Isabel. ¿El resultado? «Me lo llevé por delante, no pude hacer nada».

El otro conductor tampoco tenía puesto el cinturón de seguridad. Y, por si fuera poco, «iba bebido». Sus únicas acompañantes eran unas cuantas latas de cerveza vacías que se hallaban desperdigadas por el asiento del copiloto. A ello se suma que no disponía del seguro obligatorio y que ni siquiera el vehículo era de su propiedad.

Él tuvo que ser trasladado en ambulancia hasta el hospital de Aranda. «Tenía un buen golpe, sin cinturón imagínate...», indica Isabel. Mientras, ella acudió al centro sanitario por su cuenta. En el cuello se le quedó la marca de su cinto. Y el resto del cuerpo, agarrotado. Lo peor, como reconoce, «es el miedo y la inseguridad que te genera».

Isabel admite que ahora, a punto de cumplirse dos años del accidente, lo lleva «mejor». Sin embargo, durante los primeros días fue imposible deshacer el nudo que se le había formado en el estómago. De hecho, aun hoy, si viaja de copiloto tiende a mover la pierna e imita la acción de frenar, algo que no puede remediar. Respira aliviada porque aquel sábado, a pesar de todo, iba sola en el coche. «Menos mal», se dice a modo de consuelo.

Unas horas después del incidente, llamó al hospital para interesarse por el estado del otro herido y le comunicaron que había solicitado el alta voluntaria.

Después llegó el juicio. Hubo un par de intentos porque el dueño del vehículo que se saltó el stop y decidió cruzar la N-122 por donde no debía ni siquiera se presentó. A la tercera fue la vencida. Eso sí, no se vieron las caras. «Mejor», precisa Isabel, quien estuvo tres días de baja médica. La comunión de su hija, que celebraron cuatro días después en el pinar de Fuentecén, le sirvió para recuperar el ánimo. Eso sí, su reivindicación no puede ser más clara: «¿Qué tiene que pasar para que nos hagan caso y se construya la autovía de una vez por todas? ¿Más muertes?».

Cancela, como tantos y tantos ribereños que han sufrido acciden-

Isabel Cancela junto al cruce en el que tuvo un accidente hace casi 2 años. / L. NÚÑEZ

«NO LLEVABA CINTO, IBA BEBIDO Y NO HIZO EL STOP»

Isabel colisionó con un coche que tampoco tenía seguro y que pretendía cruzar la N-122 por un tramo en el que está prohibido

tes en la fatídica N-122, lamenta la inacción con esta infraestructura y reconoce que el sentimiento es «de abandono total» porque «vamos sumando muertes y nadie hace ni dice nada. Siento impotencia».

Ante estas circunstancias, pide que se tomen medidas y que la administración correspondiente lo haga ya, sin más tiempo que perder. Subraya que el Ayuntamiento

de Fuentecén se ha movido y ha hecho lo que está en su mano, «pero no depende de ellos».

MÁS REIVINDICACIONES. Como madre de dos hijas de siete y diez años que cada día hacen la ruta escolar hacia Roa de Duero, Isabel suma una preocupación más a su día a día por culpa de la N-122.

Confiesa que el hecho de que el

7

ISABEL
CANCELASUFRIÓ UN ACCIDENTE
DE CAMINO A SU
TRABAJOP.K.
276

«Vamos sumando muertos y nadie hace ni dice nada. Siento impotencia»

autobús se vea obligado a parar en mitad de esta carretera nacional para acceder a Hoyales de Roa le pone los pelos de punta. Así un día, y otro, y otro... y ya van unos cuantos años. En distintas ocasiones, los padres han reclamado (sin éxito) una rotonda que obligue a reducir la velocidad y no tener que lamentar más víctimas y heridos en un punto que califican como «muy, muy negro».

«Esta situación a diario es insostenible», dice ella, mientras recalca que en el recorrido desde Fuentecén hasta Hoyales (el autobús después continúa hacia Berlangas de Roa y finaliza en Roa), el conductor debe dar el intermitente con bastante antelación para que, en el caso de que vengan vehículos por detrás, pueda frenar. Después tiene que detenerse en plena nacional, con una alta carga de tráfico pesado, hasta que no haya ningún vehículo que circule en sentido contrario y entonces girar.

Sin rotonda ni raqueta de seguridad, el miedo a que sus hijas puedan sufrir cualquier percance es palpable. «Si tuviéramos una varita mágica, al menos, construiríamos rotondas, que tampoco sé si es la solución, pero desde luego que algo ayudaría», sostiene. No entiende porqué a estas alturas la Autovía del Duero sigue siendo «la eterna promesa» y plantea: «¿Quién nos tiene que escuchar?».