

# **La estación terminal en Bilbao. Un debate abierto en los orígenes del ferrocarril**

*Dr. Angel Ormaechea Kernáiz*  
Universidad de Deusto

***Bilboko terminus geldokia: Trenbideen  
basierako garaian sorturiko eztabaida***

***The Bilbao railway terminus. An open  
debate on the origins of the railway***

Cuando hablamos de los ferrocarriles, se nos agolpan las imágenes transmitidas por la historiografía que los presenta como uno de los elementos fundamentales de la modernización de la práctica totalidad de los países que componen el mundo occidental. Después de una primera etapa en la que predominó esa visión heroica del ferrocarril, diversos estudios la minimizaron o ajustaron, partiendo del estudio econométrico del fenómeno<sup>1</sup>, pero el tema no está cerrado<sup>2</sup>.

El ferrocarril como elemento integrador de las economías estatales y propulsor de los cambios económicos, descansa en las siguientes premisas. Por una parte, el ferrocarril –y por ello se diferencia significativamente de todos los medios de comunicación terrestre existentes hasta entonces, lo que hoy día no sucede o sucede a menor escala- contribuyó a aumentar la rapidez del transporte, a fijar los precios y a asegurar la fluidez de los intercambios comerciales y de viajeros, que se apoyan en las mejoras introducidas en la velocidad y seguridad del mismo, en la capacidad de carga, en sus menores precios frente a los transportes terrestres tradicionales, y todo ello contribuye al incremento ilimitado de los servicios y de la oferta.

Su influencia se dejará sentir en la creación de grandes corrientes de transporte y relaciones mercantiles, tanto locales como nacionales e internacionales. En efecto, el ferrocarril favoreció la circulación de la riquezas y facilitó los intercambios; contribuyó al incremento de la producción al dar salida a los productos hacia mercados que antes le estaban vedados por su difícil acceso, y por lo tanto, favoreció la integración de nuevas zonas en la economía de mercado; es decir, el ferrocarril permitió la integración del mercado nacional, las exportaciones al exterior desde las zonas no portuarias y la especialización regional en distintos sectores agrícolas e industriales. Asimismo, permitió movilizar a la población, mejorando las asignación de éste, como de otros factores de la producción.

---

<sup>1</sup> Citamos a las figuras más representativas: FOGEL, Robert W.: *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos*, Madrid 1972; FISHLOW, Albert: *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*, Cambridge 1965; HAWKE, G.R.: *Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840-1870*, Oxford 1970; FENOALTEA, Stefano: "Railroads and Italian Industrial Growth, 1861-1913", *Explorations in Economic History*, Summer 1972; Fremdling, Rainer: "Railroads and German Economic Growth: a leading sector analysis with a comparison to the United States and Great Britain", *The Journal of Economic History*, vol. XXXVII, nº 3 (septiembre, 1977), págs. 583-604; O'Brien, Patrick: *The new Economic History of the Railways*, Londres 1977; Gómez Mendoza, Antonio: *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*, Madrid 1982.

<sup>2</sup> COMÍN, Francisco: "Los efectos económicos del ferrocarril en España (1855-1935)", en VACA LORENZO, Angel (ed.): *La formación de espacio histórico: Transportes y comunicaciones*, Salamanca 2001, págs. 277-303

En esta lectura económica de los ferrocarriles, no podemos olvidar las consecuencias financieras de las construcciones ferroviarias y de la explotación de las compañías, que afectaron profundamente al mercado de valores y a la reorganización de una banca que veía como sus funciones financieras se diversificaban. La constitución de empresas bancarias y ferroviarias como sociedades anónimas y la emisión de obligaciones acostumbraron a los empresarios e inversores a la negociación de esos valores<sup>3</sup>. En este terreno, como se ha reiterado hasta la saciedad, el ferrocarril favoreció el auge de la inversión de pequeños y medianos ahorradores en valores mobiliarios o títulos cotizables de sociedades y empresas industriales y comerciales.

Pero los ferrocarriles no constituyen únicamente un factor inequívoco de desarrollo económico. No podemos desdeñar su dimensión social. Aunque ya lo hemos indicado indirectamente, insistimos en el incremento sustancial de la movilidad de la población –el ferrocarril posibilitó la movilidad de los trabajadores hacia las ciudades y la emigración exterior-, y en su intervención en la división del trabajo. También debemos sacar a colación el impulso vertebrador y estructurante de las áreas por donde discurría –el tendido ferroviario favoreció el crecimiento de los núcleos urbanos y aceleró el proceso de urbanización –con sus inseparables modificaciones y tensiones-, al tiempo que intensificaba las relaciones de todo tipo con los respectivos hinterland-.

Tampoco hemos de dejar de lado que, como consecuencia de la aceleración industrial y los cambios sociales, comienzan a surgir discriminaciones espaciales de las distintas actividades económicas, derivadas de localizaciones geográficas diferenciadas, pero también discriminaciones sociales, en función de las rentas obtenidas por cada uno de los grupos sociales: aparición de barrios obreros y áreas residenciales: un contraste muy acusado y muy cercano, Lamiaco y Las Arenas.

En un sentido similar habría que recordar la aparición de nuevas formas de ocio, propias de una sociedad en desarrollo. La movilidad de las personas se amplía ahora a todos los segmentos sociales. La aculturación y difusión de modos y costumbres pasa a convertirse en un hecho cotidiano, fenómenos todos ellos que acompañan al nacimiento de la sociedad de masas, constituyendo el ferrocarril uno de los pilares fundamentales para todas aquellas sociedades inmersas en procesos de desarrollo social y económico. Si viajan mercancías y personas; si el ferrocarril estimula nuevas sociabilidades, también viajan las ideas y el ferrocarril estuvo llamado a jugar un papel esencial en la difusión de las diferentes culturas e ideologías existentes, aspectos que es

---

<sup>3</sup> COMÍN, Francisco: “Los efectos económicos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1935)”, en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*, Madrid 1999, pág. 265.

necesario valorar: sirva, como mero indicador, un dato del caso español: el ferrocarril movilizó 25 millones de objetos postales en 1855; en 1876 eran 90 millones, con un protagonismo indudable, en ese crecimiento, de los impresos y periódicos.

En resumen, desde el punto de vista social, el ferrocarril facilitó el reparto de la población, activó las corrientes migratorias y permitió la formación de grandes núcleos industriales, los abastecía de la mano de obra necesaria, al mismo tiempo que favorecía el rápido crecimiento demográfico de estas zonas.

Todas estas virtualidades, someramente descritas, son predicables de los ferrocarriles. Sin embargo, se requiere todo un trabajo previo indispensable, el que media entre la idea y la realidad ferroviaria específica, que, en nuestro caso, se vincula al Ferrocarril de Tudela a Bilbao, que fue víctima, precisamente, de la extraordinaria dilación entre la formulación de la idea y su concreta realidad en un trazado específico<sup>4</sup>.

Como toda sociedad ferroviaria, la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao se enfrenta con los problemas de la concesión, la constitución de la sociedad, la construcción de la línea férrea y su gestión. “El tendido de la red ferroviaria –seguimos a Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares<sup>5</sup>– implicó la realización de abundantes construcciones auxiliares en torno a las vías por la que discurrían los caminos de hierro, esmerándose en la edificación de sus estaciones y, particularmente, de su estación central. El edificio en el que se iba a centralizar el aparato administrativo, la sede social del Consejo de Administración, las oficinas de atención al público y a los clientes, no podía quedar reducido a un espacio funcional y sin ninguna proyección pública. Su ubicación, su tamaño, su vistosidad y su estilo convirtieron a esas estaciones, además de en un punto de referencia de la geografía urbana, en el símbolo que reflejaba el poderío y la influencia del ferrocarril. Hay que añadir que la estación es la ventana abierta de una nueva cultura: es el escaparate de la puntualidad, el control, la distribución, el orden, la economía, características fundamentales que reflejan la era mecánica y el desarrollo de la revolución industrial<sup>6</sup>. Además, la estación del ferrocarril adquirió un significado

---

<sup>4</sup> Más información y lecturas contrapuestas en ORMAECHEA, Angel M<sup>a</sup>: *Ferrocarriles en Euzkadi, 1855-1936*, Bilbao 1989; VV AA: *Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*, Bilbao 1995; ORMAECHEA, Angel M<sup>a</sup>: “Los ferrocarriles vascos, una necesidad de las burguesías comercial y minera”, en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*, Madrid 1999, págs.433-455.

<sup>5</sup> COMIN, F., MARTIN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M., VIDAL OLIVARES, J., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid 1998, 2 vols, I, pág.118

<sup>6</sup> AGUILAR, I. “El ferrocarril: Legado cultural y patrimonio”, en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*, Madrid 1999, pág. 989.

social como puerta moderna de la ciudad, que potencia su crecimiento demográfico y su actividad comercial”, según expone, con todo lujo de detalles, en sus distintos trabajos de Inmaculada Aguilar<sup>7</sup>, pero también hemos de recordar que la estación ordena el paisaje urbano, por lo que su emplazamiento no es “inocente”; desde esta perspectiva traemos a colación las primeras discusiones sobre la estación terminal del Ferrocarril de Tudela a Bilbao.

A ello se le suma un problema no secundario. Para llevar a cabo el tendido ferroviario, la primera tarea que debe acometer la administración es hacerse con los terrenos por donde debe construirse la línea y que nos aboca a uno de los escollos: las expropiaciones, porque el sitio del emplazamiento en los terrenos de Abando dio lugar a muchísimos cabildeos, “pues eran terrenos de bienes amayorazgados, y aunque se había anulado la propiedad vinculada, quedaba siempre la mitad reservable que se llamó al inmediato sucesor. Por ésta y otras razones se estableció en las expropiaciones de los terrenos, que eran de los linajes de Basurto, y sus derivados Barrenechea, Barraicoa, Santa Coloma, Zumelzu, etc., el pacto de reversión, siempre que se dedicaran a otros menesteres que a los propios de la línea, como nos cuenta Fernando de la Quadra Salcedo en *Calles de Bilbao*<sup>8</sup>.

Hemos aludido a la ubicación de la estación, a su tamaño y al problema –que también estará presente en toda la cuestión del ensanche de Bilbao– de las expropiaciones. Empecemos por estas últimas.

#### a) Las expropiaciones

En líneas generales, la adquisición de los terrenos necesarios no planteó graves problemas; el Consejo de Administración propuso a los dueños que admitieran, en pago de sus terrenos, acciones del ferrocarril, “con un interés superior a la renta que producían las mismas fincas y al que se solía abonar, en Vizcaya, por la construcción de caminos, en concepto de intereses pagados por la Diputación”, o bien obligaciones hipotecarias u otra clase de papel. Esta propuesta fue aceptada por algunos propietarios afectados como D. Pedro Bergé, el marqués de Villarías, el marqués de Vargas, D<sup>a</sup>. Pilar de Barrenechea, la viuda de Zabálburu, D. Diego de Olaeta y D. José de Mazarredo, según fuentes de la propia Compañía<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> AGUILAR, I. *La estación del ferrocarril, puerta de la ciudad*, Valencia 1988; *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, Valencia 1995

<sup>8</sup> QUADRA SALCEDO, Fernando de la, *Calles de Bilbao*, Bilbao 1963, pág. 301

<sup>9</sup> COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO, *Memoria del Consejo Interino, 29-VIII-1858*, pág. 12 (en adelante se citará CIA. TUDELA-BILBAO)

Si bien los resultados generales son positivos para la Compañía, no faltan algunas pequeñas dificultades -las indemnizaciones reclamadas por los dueños del Molino de Techa, en Morillas, o los expedientes de tasación de la Venta llamada del Rojillo, en Miranda, o de los terrenos expropiados a varios vecinos de Haro<sup>10</sup>- y otras no menores, como es el caso de la estación de Abando, en Bilbao, que plantea una doble problemática, al margen de su localización: por un lado, el problema concreto de las expropiaciones; por otro, el tamaño de la estación y en función del mismo, la necesidad de terreno a expropiar.

Como acabamos de indicar y de acuerdo con el punto de vista de la Empresa, se propuso armonizar con los propietarios de los terrenos necesarios para la vía férrea, tratando y arreglando con ellos tanto el modo de realizar la tasación de una manera breve y sencilla, cuanto de la manera de verificar el pago de su importe, invitándoles a que recibieran los valores en que se tasaran sus fincas en acciones o en obligaciones del ferrocarril, propuesta no aceptada, puesto que parte de los propietarios exigieron el pago al contado, mientras que el Ayuntamiento de Bilbao, el marqués del Puerto, los herederos de D. Pedro M<sup>a</sup>. de Albiz, D. José Ramón Solaegui y los dueños de la huerta de la Concepción y terrenos adyacentes manifestaron unas posturas favorables a las propuestas de la Empresa<sup>11</sup>. Acto seguido se pasó a tratar de la tasación, para lo cual la Compañía propuso el nombramiento, de común acuerdo, de un solo perito, presentando, para su elección, una terna, mientras que los afectados consideraron que cada parte nombrara su perito, designando por la suya al arquitecto D. Lorenzo Francisco de Moñiz, en tanto que la Empresa comisionaba a D. José Ramón de Aresti<sup>12</sup>.

Las peritaciones realizadas por los dos técnicos manifiestan unas notables diferencias, tal como se aprecian en el cuadro adjunto:

---

<sup>10</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN, SECCIÓN MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. FERROCARRILES, *Legajo 31.591* (en adelante se citará A.G.A. M.O.P.)

<sup>11</sup> CIA TUDELA-BILBAO, *Memoria del Consejo*, 30-1-1859, pág.10

<sup>12</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Caja 22,383*

## VALORACIONES DE LOS TERRENOS

	Extensión	Importe total	Extensión	Importe total
Propietario	M <sup>2</sup> Aresti	Rvn. Aresti	M <sup>2</sup> Moñiz	Rvn. Moñiz
Esperanza Saráchaga	4.336,90	62.180,30	4.336,90	107.252,21
J. A. Echevarría y Villabaso	14.184,90	298.299,94	15.462,30	732.361,00
José Solaegui	4.511,09	140.397,40	4.590,25	283.387,91
José Solaegui	382,11	28.434,53	382,11	41.562,56
Ramón Cástor Rotaache	10.920,17	51.672,06	10.920,17	228.603,19
Celestino Ortiz de la Riva	2.619,03	13.768,76	2.619,03	66.263,06
Mariano Basabe	13.380,18	63.312,33	13.380,18	281.253,38
Evaristo de Arana	12.064,38	63.424,87	10.850,34	295.139,63
Cosme Zubiría	2.694,04	29.644,13	2.694,04	75.958,38
Claudio Q. Zumelzu	8.555,08	53.974,85	8.555,08	296.628,00
Federico V. de Lecea	12.493,49	88.547,41	12.493,49	386.690,00
Marqués del Puerto y Felipe Eguillor	982,36	9.823,60	982,36	36.838,50
	87.123,73	903.480,18	87.266,25	2.731.937,82

Aresti, tasador de la Empresa, contabiliza 87.123,73 metros cuadrados, con un valor total de 903.480,18 reales –resultando, en consecuencia, un valor medio del metro cuadrado de 2,59 pesetas-; Moñiz, tasador de los propietarios, contabiliza 87.266,25 metros cuadrados, con un valor de 2.731.937,87 reales, lo arroja un valor medio de 7,82 pesetas metro cuadrado, el triple respecto al valor anterior. En estas valoraciones no van incluidas las edificaciones, donde también resaltan las disparidades: Aresti las valora en 307.307,92 reales de vellón y Moñiz en 472.174 reales. Si añadimos estos valores a los anteriores, el valor medio del metro cuadrado con edificaciones incluidas se eleva, respectivamente, a 3,47 y 9,18 pesetas.

Están operando ya los elementos vinculados la localización de la estación terminal, que presenta diversos grados de incidencia en el proceso de difusión del crecimiento urbano y estas divergencias traslucen la potencialidad económica o renta del suelo por los atributos específicos que adquiere el entorno de la estación como una zona atractiva para una temprana y sostenida inversión inmobiliaria, como lo refleja el siguiente testimonio: “los terrenos de la anteiglesia de Abando, por efecto de su proximidad a Bilbao, del ferrocarril que arranca desde sus límites más cercanos, ...han alcanzado un favor que raya en lo fabuloso, que no se logran sino a precios exageradamente elevados; con decir que se paga en cuadrado de tierra a 25 y 30 reales...”<sup>13</sup>. Mien-

<sup>13</sup> RODRIGUEZ ESCUDERO SANCHEZ, Paloma *El Ensanche de Bilbao*, Madrid 1991, vol. I, pág 333, 27-8-1863

tras unos acentuaban la proximidad a Bilbao como factor determinante de la potencialidad económica de los terrenos en cuestión, otros vinculaban esa potencialidad a la localización –con mayor precisión a su transformación en estación terminal- de la estación o de apertura de caminos –léase el puente de Isabel II<sup>14</sup>.

Responden a esta ambivalencia los testimonios siguientes: en 1857, el mapa de Coello no presenta en el espacio, en que algunos años después se habla de la estación, ningún poblado ni edificio, sino sólo la plaza de toros construida en 1849, algunas arboladas y tierras de labor atravesadas por dos caminos arbolados que se unían en una plaza circular. El uno era la carretera de Valmaseda (sobre la actual calle Hurtado de Amézaga) y el otro un corto paseo que enlazaba el Puente del Arenal, o de Isabel Segunda, con la citada plaza circular<sup>15</sup>. Sin embargo, “al construirse el ferrocarril de Bilbao a Tudela, no hallando terreno a propósito en el término de Bilbao para situar en él la estación y sus dependencias, se la emplazó en el término de Abando, lo que trajo gran prosperidad a esta anteiglesia, pues se levantaron como por encanto hermosas casas a uno y otro lado del camino de la estación y en sus inmediaciones”<sup>16</sup>.

Con estas posiciones tan divergentes, los propietarios acuden al Gobernador Civil solicitando amparo contra la expropiación indebida, que amenaza sus haciendas. Exponen que, según la ley de 1836, en la expropiación se abarcan dos aspectos: declaración solemne de que la obra proyectada es de utilidad pública y de que es “indispensable” que se ceda o enajene el todo o parte de una propiedad para ejecutar la obra, considerada de utilidad pública. Es decir, los reclamantes y afectados plantean la lucha en un doble frente: en la utilidad pública y en la “indispensabilidad” y entra aquí en discusión el segundo elemento al que hemos aludido.

## b) el tamaño

Los propietarios señalan que los deseos de expropiación, por parte de la Compañía, exceden en mucho de lo “absolutamente necesario” para que se aplique la ley de expropiación, ya que no hay Compañía de Ferrocarriles que pretenda una estación de tales dimensiones, presentando como ejemplos los casos de:

<sup>14</sup> ARCHIVO FORAL DE BIZKAIA. Sección Obras Públicas, *Legajo GK-DC-1685*, s.f. (en adelante se citará A.F.B.).

<sup>15</sup> GARCIA MERINO, L.V. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Oñati 1987, pág. 439.

<sup>16</sup> MAÑÉ Y FLAQUER, J. *Viaje por Vizcaya al final de su etapa foral*, Bilbao 1967, pág. 145.

- *La estación de Bristol*: con 4 hectáreas de extensión satisface un movimiento diario de 4.000 viajeros y 300 toneladas de mercancías, mientras que la comisión encargada de formar la estadística del movimiento de un ferrocarril que uniera Bilbao con el centro de España sólo asignaba un transporte anual de cien mil toneladas y 20.000 viajeros, lo que equivale a un promedio diario de 33 viajeros y 274 toneladas y, aunque los datos son antiguos, éstos no progresarán hasta el punto de necesitar una estación tres veces mayor.
- *La estación de Mulhouse*, de los ferrocarriles de Alsacia: no alcanza una superficie de 3 hectáreas y encierra patio de viajeros, con jardines y andenes que conducen a las puertas de entrada y salida de la estación; muelles de entrada y salida; edificios principal y anejos, con las oficinas y salas de espera; casa del conserje con patio de servicio; varias cocheras, diversos depósitos y almacenes; hoteles, cafés y otra multitud de dependencias.

Además de estos datos, los propietarios argumentan que, si se piensa empalmar la estación de Abando con el tráfico marítimo, la estación está mal localizada, puesto que los barcos no llegan, especialmente si éstos son de relativo tonelaje. Por último, consideran que no se ha consultado al bien público en orden a estas circunstancias, ni respecto a otro objeto de utilidad general, de inmensa importancia, como es el de dejar a la edificación de casas para el ensanche que, por momentos, está reclamando la población progresiva de la villa y los terrenos en cuestión están llamados, por su situación y condiciones naturales, a tener esta finalidad, mientras que la estación tiene su sitio natural en otro punto; todo ello significa que los terrenos demarcados para la estación no son indispensables para la ejecución de la obra declarada de utilidad pública y, por lo tanto, no están sujetos a la expropiación forzosa<sup>17</sup>.

El Gobernador remite el escrito a la autoridad superior y el Negociado pertinente, el 20 de agosto de 1858, responde que, de las Reales órdenes de 6 de junio de 1857, 22 de mayo de 1858 y 6 de julio de 1858, particularmente las dos últimas al referirse al emplazamiento de la estación, llevan en sí la declaración solemne de que la obra es de utilidad pública y, en consecuencia, es indispensable que se cedan o enajenen los terrenos necesarios para el establecimiento de la estación de Bilbao. Al mismo tiempo que aclara la cuestión de la utilidad pública, el Negociado corrige las pretensiones de los reclamantes en cuanto a la superficie, aportando los siguientes datos:

- *Como estaciones cabecera de línea*: Este-París, 40 hectáreas; Lyon-París, 31 hectáreas; Norte-París, 43 hectáreas; Orleans-París, 30 hectáreas; Great Northern-Londres, 29 hectáreas.

---

<sup>17</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Caja 22.383*

- *Como estaciones de término y empalme*: Pesth, 28 hectáreas; Valencien- nes, 20 hectáreas; Lyon (Vaise), 19 hectáreas; Tours, 13 hectáreas; Or- leans, 12,5 hectáreas.

La superficie aprobada para *algunas estaciones de ferrocarriles españoles* es: Puerta de San Vicente, línea Madrid-Irún, 12 hectáreas; Atocha, en la línea de Alicante-Zaragoza, 40 hectáreas y se aconseja un aumento a 50; Alicante, 12; San Sebastián, 14; Sevilla, 13, mientras que la de Bilbao escasamente tiene 11 hectáreas, por lo cual las pretensiones de los propietarios reclamantes no se sostienen<sup>18</sup>.

Finalmente, queda pendiente la tercera cuestión:

### c) El emplazamiento de la estación.

En los planos aprobados se ponía la estación en la anteiglesia de Abando y sitio de la plaza de toros y sus contornos, pero también circulaban, en la opinión pública, otros arranques de la vía provechosos para la empresa y para Bilbao<sup>19</sup>. Como señalaba el ingeniero Charles Vignoles cabía una triple opción para el emplazamiento de la estación:

El primero situaba la estación en las Huertas de la Villa -en la margen derecha de la ría-. La dirección sería la siguiente: se parte de las Huertas de la Villa y, siguiendo por la fábrica de gas, se continúa por la estrecha cañada de Recalde, en dirección a la Iglesia de Begoña, para pasar por debajo de la misma mediante un túnel, yendo a salir cerca de Zavalla, frente a Leguizamón, por donde se cruza el río y se empalma con el viejo trazado, ideado en 1848, del ingeniero Santa Cruz. Del extremo norte de las Huertas de la Villa hasta el punto de empalme habría una distancia de 3,5 kilómetros, más de la mitad en túnel -uno de 430 metros entre las Huertas de la Villa y la fábrica de gas, y otro de 1.783 metros entre este punto y Zavalla, contando con que esta longitud en túnel exige una rasante de 0.014/metro. El paso del ferrocarril por la cañada de Recalde exige unas obras importantes, y por lo tanto costosas, de desmontes y consolidación. Además, habría que añadir la desventaja de llevar la estación a un kilómetro de Bilbao. Su principal y única ventaja quizás fuera la de poder adquirir a bajo precio -o incluso gratis- los terrenos necesarios para la estación, por el escaso valor de las propiedades ocupadas<sup>20</sup>.

El segundo pretendía que el ferrocarril tuviera su punto de partida en el bosque detrás de la iglesia de la Encarnación. Arrancaba en las Huertas de la

<sup>18</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Caja 31.591*

<sup>19</sup> CIA. TUDELA-BILBAO, *Memoria del Consejo Interino, 29-VIII-1858*, pág. 11

<sup>20</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*

Villa y, siguiendo después por las traseras de las casas de Bilbao, hacia el este, establecía un apeadero de viajeros detrás de la iglesia de la Encarnación. Desde aquí, bajo los cerros, continuaba en dirección a la ferrería de Bolueta, pero, en lugar de cruzar la carretera que sale de la Villa, tomaba su costado norte y, continuando casi paralelamente al Nervión, lo cruzaba casi en el mismo punto que en la alternativa anterior para empalmar con el trazado de Santa Cruz. Este trazado exige unas rasantes de 0.014/metro en 1.380 metros de longitud, con cinco túneles desde las Huertas de la Villa al Bosque. De éstos, dos, con longitud de 252 metros, se hallan entre el Palacio de Quintana y el Colegio, pasando aquí el trazado por la huerta de San Ginés y los jardines escalonados a espaldas de la calle de la Esperanza. El daño que en esta parte se ocasionaría, por los grandes desmontes, a los dueños de aquellas fincas -sería más económico hacer un túnel de 480 metros en las espaldas de la calle de la Esperanza- y el hecho de que la misma situación se reproduciría en los terrenos de Ronda -en igual situación que los de la calle Esperanza, aunque algo más baratos-, hace que se desista de esta segunda alternativa. Además de los desmontes, esta dirección exige un buen número de puentes, que la vuelven a encarecer, a lo cual habría que añadir los gastos generados por la existencia de una doble estación, una para viajeros -localizada en el Bosque de la Encarnación- y la otra de mercancías, en el punto de origen. Amén de otras dificultades como la altura que tendría la estación -20 metros sobre los muelles y parte principal de la población-, habría que contar con la inexistencia de medio alguno para enlazar este ferrocarril con el puerto<sup>21</sup>.

Estas dos opciones contradicen la rotunda afirmación de que “es indudable que la estación no podía instalarse en el casco antiguo de la capital vizcaína, dado que cuando se inaugura la línea en 1863, no existían espacios urbanos lo suficientemente amplios como para albergar todas las vías e instalaciones necesarias para desarrollar su tráfico con suficiente desahogo. Tampoco resultaba interesante construir la estación en las afueras de la jurisdicción de Bilbao o en terrenos de alguno de los ayuntamientos próximos, sin duda, temerosos del atractivo que este tipo de instalaciones tenía para el comercio o la industria y del daño que podría causar a los intereses del propio Bilbao, de instalarse en alguno de estos lugares; o sin duda, conocedores de la necesidad de ubicar los servicios ferroviarios lo más cerca posible de los espacios urbanos para, de este modo, aprovechar todas sus potencialidades. La solución fue construir la Estación en la orilla izquierda de la Ría, en terrenos pertenecientes hasta entonces a la jurisdicción del Ayuntamiento de Abando, unidos ambos municipios mediante el Puente de Isabel II, hoy llamado del Arenal”<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*

<sup>22</sup> GONZALEZ PORTILLA, M. (dir.) *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao 1995, págs. 482-482

Como indicaremos más adelante, en la problemática de la ampliación jurisdiccional de Bilbao, según testimonio de 29 de enero de 1861, la anteiglesia de Begoña “se prestaría a ceder el Campo de Volantín, la Huerta llamada de la Villa y Uribitarte puntos contiguos a la ría, de gran comodidad para la edificación y únicos que pueden convenir a la villa de Bilbao, puesto todo lo demás de que se compone esta montuosa Anteiglesia es completamente inútil para el objeto que se propone esa Villa que es la construcción del Ferrocarril y la extensión de la población”<sup>23</sup>. No se trataría de falta de terrenos en el corazón de la villa o en terrenos cercanos, pertenecientes a ayuntamientos vecinos –que en caso del de Begoña van acompañados de un desprendimiento digno de elogio–, solución por la que se apuesta finalmente, sino de una inadecuación, respecto a la ría o al corazón de la villa bilbaína, inadecuación mitigada por la tercera opción.

La tercera solución es la más antigua –“los ingenieros ingleses en el año 1846, y el español Señor Santa Cruz en 1847 y parte de 1848, en sus respectivos proyectos eligieron para punto de salida el mismo terreno, vara más o menos, que ahora se comprende con igual destino..”<sup>24</sup>–, y en palabras de Santa Cruz: “El punto de partida del ferrocarril se ha situado a la izquierda de la carretera que se acaba de abrir por Albia para empalmar con la de Valmaseda. Entre este nuevo paseo y el Hospital Militar queda un espacio muy extenso y llano, idóneo para establecer todas las vías de hierro, los talleres, almacenes y demás edificios que constituyen una estación de primer orden. Estando todavía sin terminar los estudios que el Gobierno ha mandado hacer para la rectificación de la ría y la entrada del puerto no debe fijarse ahora el punto donde se ha de situar una gran dársena con almacenes para el depósito, embarque y desembarque de las mercancías de importación y exportación, pero la necesidad de esta obra de la mayor importancia se haría sentir desde el momento que se terminara la construcción del camino de hierro, con el cual debe comunicarse inmediatamente facilitando por su disposición el transporte directo de los carruajes a los buques y recíprocamente”. El trazado pasaba muy cerca del hospital militar, atravesaba el convento de San Francisco y continuaba por la parte de atrás de Bilbao la Vieja, derribando varias casas de poco valor, y llega hasta la fábrica de harinas de Bergé, prosiguiendo el trayecto por la izquierda del río hasta Leguizamón<sup>25</sup>. Este mismo emplazamiento y salida de Bilbao es aceptado por Uhagón, cuando estudia una línea férrea de Miranda a Zornoza por Vitoria y el Valle de Arratia.

---

<sup>23</sup> RODRIGUEZ ESCUERO SANCHEZ, Paloma, *El Ensanche de Bilbao*, Madrid 1991, vol. II, pág. 294

<sup>24</sup> A.F.B. Sección Obras Públicas, *Legajo GK-DC-1685*, s.f.

<sup>25</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Caja 28.422*. Memoria sobre el proyecto de un ferrocarril de Bilbao a Burgos, 1848

El lugar escogido por Santa Cruz forma un paralelogramo de unos 560 x 200 metros, en una especie de istmo de una península formada al este por la ría y al oeste por el barranco de Iturrigorri, con una superficie de unas once hectáreas de terreno, que algunos han creído desmesuradamente grande, pero indispensable para las necesidades de la gran estación en el arranque marítimo del ferrocarril vizcaíno, además de ser necesaria, tanto *longitudinalmente* (necesidad de formar largas líneas de vagones vacíos para su reparación e inspección, lo cual ocasiona constantes traslaciones y mudanzas, ya sea a brazo o por medio de caballerías, aumentándose con mucho el trabajo cuando los apartaderos no están horizontales y en línea recta; el espacio tan grande que ocupan las maderas, los minerales, las piedras de construcción, la cal y la conveniencia de evitar que los vagones cargados con estos materiales se mezclen con los cargados de granos, vinos, aceites, todo lo cual se traduce en la necesidad de tener muchos apartaderos horizontales y rectos), como *latitudinalmente* (para evitar estorbos, la necesidad de espacio para depositar los materiales... En un ferrocarril ordinario basta colocar las dos vías de modo que estén a cuatro metros de eje a eje; para disponer convenientemente los cruces, no es excesivo el dar doble espacio entre las líneas y llevar esta distancia a 8, 10 y aún 20 metros, según sea la posición que ocupen los talleres, almacenes de combustible, depósitos de agua, plataformas para viajeros...). Además, dado que existe la posibilidad de adquirir el espacio necesario, sería una locura el no tomarlo -jamás se ha oído de una estación que le sobre espacio-, y es preferible adquirir inicialmente todo el terreno disponible para no correr el riesgo futuro de tener que hacer nuevas compras, cuyo valor se habría encarecido (duplicado, triplicado o cuadruplicado) por efecto de la misma proximidad del ferrocarril. Por otra parte, sucede que más de la mitad de los terrenos, cuya adquisición se propone, están dedicados a huertos y cultivos, con sólo algunas escasas propiedades de poco valor, situadas hacia un extremo, y por ello mismo ruega encarecidamente a la Compañía que las adquiera<sup>26</sup>.

Para ratificarse en su opinión, la empresa recaba la opinión de las autoridades de la Villa. El Ayuntamiento de Bilbao contesta no se le ofrece advertir ni observar nada, "porque considera que el ingeniero habrá procurado conciliar todas las circunstancias, que por una parte aconsejan gran miramiento a los intereses de la empresa, y por otra parte el no olvidar los que representa la villa de Bilbao, que lleva envueltos los de su propiedad, comercio y todas clases de que se compone"<sup>27</sup>.

---

<sup>26</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*

<sup>27</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*

La Comisión Permanente de la Propiedad de Bilbao responde “que cree y es indudable que la estación del ferrocarril, dentro de los límites jurisdiccionales de la villa, hubiera hecho reportar con su contacto mayores beneficios a la propiedad, pero los inconvenientes gravísimos que impiden su realización, ha llegado a penetrar que, en efecto, no puede hallarse para la estación citada otra localidad tan inmediata a esta villa, que reúna las circunstancias de conveniencia en general, así para los viajeros, como para las mercancías, y extensión que se requiere al objeto, como el que han elegido los señores ingenieros en sus estudios...”<sup>28</sup>.

La Junta de Comercio de Bilbao -y se está planteando una cuarta alternativa- se responde a la cuestión ¿es en las actuales circunstancias el punto fijado para la estación por el ingeniero en jefe D. Carlos Vignoles el más conveniente para los intereses mercantiles?, de la siguiente manera. “Nadie sostendrá que si hay posibilidad de mejorar la navegación de la ría de tal manera que las embarcaciones que hoy quedan en Olaveaga, puedan subir a los fondeaderos de Bilbao o a otros próximos, se deba pensar en alejar la estación a la vega bajo de San Mamés, puesto que alguna ventaja en la amplitud de la localidad no superaría los inconvenientes gravísimos de tan lejana estación. Si los intereses más esenciales del comercio reclaman que el enlace del tráfico interior con la navegación de la ría sea en el punto más próximo posible, claro es que nada debe hacerse que contraríe este objeto; porque todas las razones que podrían pesar en el ánimo del Gobierno para invertir aun cantidades de consideración en la mejora de la navegación de la ría desde Olaveaga a Bilbao, perderían, si no toda, su mayor influencia desde el momento en que el mismo comercio de Bilbao hubiese prejuzgado la cuestión del enlace de la comunicación fluvial con la terrestre, fijándola en la vega bajo de San Mamés. Los principales inconvenientes de fijar la estación en aquel punto son los siguientes:

1º. Seguirían gravadas con el mismo gasto y detrimentos del transbordo a gabarra y flete todas las mercaderías que hubiesen de venir a Bilbao para su venta para el interior; siendo estas mercaderías las de mayor importancia para el tráfico como el bacalao, frutos coloniales, etc., y a su remisión al interior por el ferrocarril sufrirían nuevo recargo de gastos.

2º. Tendrían un recargo de gastos los efectos de adeudo que se despachasen para el interior inmediatamente sea de tránsito o por venta, mientras el reconocimiento y adeudo se hagan en Bilbao, por cuanto estos efectos habrían de ser reembarcados para volver a la estación.

---

<sup>28</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*

3º. Resultarían recargados también en gastos los frutos, producciones y artefactos del país, y de Bilbao especialmente, en su remisión para el interior, ya que, desde Bilbao habrían de ser transportados por la ría a una estación más distante.

Cabría la ventaja de alguna economía en la exportación para el extranjero y América de los géneros recibidos directamente del interior, pero quedaría muy reducida por los motivos que aducimos a continuación: con la mayor longitud del ferrocarril y el correspondiente porte; con la pérdida para el comercio de Bilbao de la inspección inmediata al recibo y embarque y todas las operaciones anejas, no pudiendo igualmente cerciorarse acerca de la calidad y condición de los géneros y de sus envases, ni adoptar los medios eficaces y propios para su beneficio, conservación, etc., punto cuya importancia no es preciso encarecer, tal como lo demuestra la experiencia; y por fin con la necesidad de establecer nuevas dependencias para los factores, comisionistas o agentes, exigiendo por su nuevo puesto mayores dispendios sin tan provechoso servicio.

Si se considera, por lo tanto, que para conseguir, en la actualidad, tan cortas y cuestionables ventajas se crearían elementos contrarios al progresivo engrandecimiento de Bilbao, puesto que se promovería, no el ensanche contiguo y crecimiento de la actual población, sino la traslación de un gran elemento de fomento, cuyos efectos serían fundar los cimientos de una población nueva distante de la presente, con el consiguiente perjuicio en los valores que representa la riqueza inmueble de Bilbao; una depreciación también en el capital público que constituyen los elementos de su tráfico interior y la destrucción de capitales por los edificios y establecimientos que no servirían igualmente para su primitivo objeto, y deberían ser necesariamente reemplazados por otros nuevos que podrían dispensarse con la estación inmediata o próxima; por todo ello se deducirá que hay fundamento bastante para que la Junta de Comercio se haya formado la opinión de que lo más conveniente para el comercio hoy es que la estación se fije en el sitio señalado por el señor ingeniero en jefe”<sup>29</sup>.

---

<sup>29</sup> A.G.A. M.O.P. Ferrocarriles. *Legajo 9.019*. Como indicaremos más adelante, próximo a este emplazamiento, desechado por al Junta de Comercio, se ideó, también infructuosamente, la localización de una estación central de mercancías, PRIETO, Indalecio, *Pasado y futuro de Bilbao*, Bilbao 1980, pág. 85. También resulta interesante esta postura de la Junta de Comercio en unos momentos en que el ingeniero D. Amando de Lázaro estaba ocupándose de diferentes estudios concernientes a la mejora de la ría, que se sustanció en un anteproyecto de las obras que conceptuaba más indispensables de llevar a cabo para potenciar la navegación y mejorar los intereses comerciales, proponiendo especialmente la construcción de una gran dársena al pie de San Mamés, en comunicación con el ferrocarril, anteproyecto que no se concretó en nada, fácilmente explicable por la opinión manejada poco antes por la Junta de Comercio, vid. *Churruca y el puerto de Bilbao*, pág. 55. Aludiremos a otra problemática que envuelve parte de esta cuestión.

En consecuencia, la localización propuesta por Santa Cruz en 1848 es la que finalmente se adopta, aunque choca abiertamente con los intereses de algunos de los propietarios de terrenos en el mismo lugar, como ya hemos indicado.

Del acierto de la elección podría servirnos el siguiente testimonio de D. Ricardo Bastida: “la estación del Norte, enclavada en el mismo corazón de Bilbao, lo cual demuestra la admirable previsión de sus proyectistas, ocupa un terreno de cerca 600 metros, 580 metros desde el puente de Cantalojas hasta las fachadas zagueras de las Cajas de Ahorros, fue construida el siglo pasado, en el año 1864; en ese altozano sobre el casco de Bilbao y en la zona única sobre la cual nuestra villa podía ensancharse...”<sup>30</sup>. Pero no conviene echar las campanas al vuelo, ya que el mismo Bastida matiza su lectura encomiasta, y no es el único.

En estos mismos años en los que se está discutiendo el emplazamiento de la estación, como ya hemos comentado, la villa y las anteiglesias de su entorno –Abando, Begoña y Deusto– están enzarzadas, desde 1821 pero a estas alturas el ambiente está más caldeado, en una discusión de mayor calado: el problema del ensanche de Bilbao que consumará las anexiones de las citadas anteiglesias<sup>31</sup>; en ese contexto tienen sentido las palabras de Bastida: “No se construyó en Bilbao. No es que haya habido un terremoto, es que eso antes era Abando”<sup>32</sup>.

Desde esta lectura y precisando lo expuesto en la nota número 29, en 1862, Lázaro señala lo siguiente: “Desde luego dicha Estación ha sido mirada por nosotros como un centro notable, tal vez el mayor y principal que ha de existir en el porvenir de Bilbao. Bilbao población mercantil, que lo seguirá siendo, no se podía menos de estudiar ... la forma y manera cómo podía ligarse la Estación y el puerto, por medio de un ramal también Camino de Hierro, que facilitara los movimientos de sus mercancías. La cuestión no es tan fácil como a primera vista podría parecer, hallándose la estación sobre la misma ría, a

<sup>30</sup> BASTIDA, Ricardo, *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, Bilbao 1934, págs. 15-14.

<sup>31</sup> Un buen estudio de toda su problemática y complejidad RODRÍGUEZ ESCUDERO SÁNCHEZ, Paloma, *El Ensanche de Bilbao*, Madrid 1991, 2 vols.

<sup>32</sup> BASTIDA, Ricardo, *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, Bilbao 1934, pág. 14. A la inversa, “la denominación de Abando, aplicado a los terrenos de la Estación, les conviene únicamente bajo el respecto que nada tiene que ver con la cuestión que se ventila [la valoración de los terrenos]; bajo el respecto de la acción gubernativa local de la Anteiglesia que pertenece; mirados bajo otro cualquiera son verdaderos terrenos de Bilbao. Tan es así que, sin pasar de ellos, el ferrocarril se titula ferrocarril de Bilbao, no de Abando; y estación de Bilbao, y no de Abando, la que allí se fija ahora”, A.F.B. Sección de Obras Públicas. *Legajo GK-DC-1685*, fol. 21 vº. Resueñan en nuestros oídos problemáticas similares en la actualidad cuando se discute, se disiente o se pone en tela de juicio el traslado de la Feria de Muestras “de Bilbao” a Baracaldo; cuando se descubran los efectos de los “ivas” derivados, en su compleja significación, llegarán los angélicos parabienes, las felicidades eternas o los rechinares de dientes.

unos 22 metros de elevación sobre ella. La empresa del ferrocarril ha construido para sus necesidades de transporte del material, un ramal, que desciende al puente de Isabel 2ª, con una pendiente de 0,035 que, además de no permitir el arrastre de cargas grandes y de no prestarse, por consiguiente, a un movimiento activo de ascenso y descenso, es de grandísimas exposiciones por terminar en un muelle de servicio público...; por eso hemos procurado enlazar dicha estación con el puerto... hasta la vega de San Mamés con 0,012 de pendiente”<sup>33</sup>; por todo ello, el proyecto de ensanche de Lázaro está “principalmente fijado al NO de la Estación del ferrocarril en la llanura de Abando, en el espacio que media entre la Carretera de Balmaseda y la ría”<sup>34</sup>.

Unos años más tarde, también dentro de la problemática del ensanche de Bilbao, vuelve a hablarse de emplazamientos distintos para la estación del ferrocarril: “...es indispensable construir una vía férrea que sirva de prolongación a la de Tudela a Bilbao y pase por los principales surgideros, continuándola cuando sea necesario hasta el de Portugalete, de modo que las mercancías que vayan o vengan del interior no necesiten más faena de carga y descarga que la directa de los buques al ferrocarril... La estación de arranque se halla emplazada en lo que fue isla de Uribitarte y consta de un edificio para viajeros y oficinas y dos almacenes de mercancías; las vías son prolongación de las actuales de la línea de Tudela a Bilbao y tienen los correspondientes cambios y placas frente a los almacenes, desde cuyo punto continúan paralelamente al muelle, dejando hacia la ría una zona de servicio de 12 metros de ancho, hasta llegar frente a la Salve, donde se interna en la ladera por medio de un desmonte en curva de 280 metros de radio, para seguir luego hasta la dársena con una sola alineación y terminar con otra en la estación de Olaveaga”<sup>35</sup>

No debemos olvidar que, ya en 1863, D. Carlos Vignoles había propuesto la creación de un gran puerto en El Abra y la prolongación del ferrocarril de Tudela a Bilbao hasta las inmediaciones del mar; esto hubiera supuesto pro-

---

<sup>33</sup> LAZARO, Amado de, *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, año 1862*, Vitoria-Gasteiz 1988, págs. 145-146.

<sup>34</sup> *Ibid.*, *Op. Cit.*, pág. 144. Ya hemos visto cómo los propietarios apuntaban a la inadecuación de sus terrenos para estación, si se pretendía conectarla con el tráfico marítimo. García Merino indica que fue una falta de previsión, que aún está pagando Bilbao, el no haber prolongado el ferrocarril hasta el Abra o al menos hasta Olaveaga, GARGÍA MERINO, L.V. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, pág. 400

<sup>35</sup> ALZOLA, ACHUCARRO Y HOFFMEYER, *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao, 1876*, Bilbao 1988, págs. 72-73, 102-103. Si hubiera cristalizado esta idea, como alguna otra a la que haremos alusión extensa, el “affaire de la quiebra de Uribitarte” hubiera conocido el limbo de los justos; la polémica vecinal sobre las torres de Isozaki se hubiera diluido en dialéctica escolástica, *ceteris paribus*, tal *ut si...*; aunque, obviamente, hubiéramos debido pagar como peaje la pérdida del nuevo tranvía y el deshermanamiento con San Francisco (USA), Viena, etc., etc. (una pérdida irreparable en aras del progreso).

longar el tendido del citado ferrocarril por parte del que, unos años después, será buena parte del ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

En cualquier caso, prevaleció el emplazamiento de Abando, donde se levantó el edificio central y todo el tinglado que conformó la estación del ferrocarril de Tudela a Bilbao. “Desde el punto de vista arquitectónico, -seguimos dependiendo una vez más de Comín, Martín Aceña, Martín Rubio y Vidal Olivares<sup>36</sup>- se distinguen varias etapas en la arquitectura ferroviaria española, muy influida por los ingenieros extranjeros. La primera etapa corresponde a la influencia inglesa de James Beady, Locke y Vignoles marcada, por ejemplo, en la antigua estación de Logroño y en la de Miranda de Ebro, construidas en 1863 por Vignoles y en la de Abando. En una segunda etapa, los franceses Cachelievre, D’Armagnac y Lenoir dejaron sentir su influencia; incluso a Eiffel se le han atribuido las estructuras para las estaciones de Santander y San Sebastián; los ingenieros y arquitectos franceses de la Compañía del Norte, a partir de los setenta, se decantaron por estilo Segundo Imperio. Sin embargo, a lo largo del último cuarto del siglo, prácticamente todas las realizaciones de las obras públicas fueron ya obra de ingenieros españoles, como la estación de Bilbao-Portugalete (Pablo Alzola) y la de Bilbao-Las Arenas (Adolfo Ibarreta), por citar ejemplos de la plaza. En una tercera etapa, ya en el siglo XX, los españoles comenzaron a mostrar la predilección por lo autóctono, confiando a las estaciones un inequívoco acabado regionalista (ejemplos muy cercanos serían la estación de Vascongados en Achuri y las estaciones del Ferrocarril de Urola, aunque como pervivencia de la etapa precedente también tenemos el “afrancesamiento” de la estación de Santander, cabecera de la línea de ferrocarril de vía estrecha Bilbao-Santander y del ferrocarril de La Robla), debido a las modificaciones que tuvieron lugar en las concepciones generales de la arquitectura. El neoplasticismo y el funcionalismo provocaron modificaciones importantes en los paradigmas arquitectónicos hasta entonces existentes. De acuerdo con ellas (pero imponiéndose el funcionalismo), cada estación debía tener su propia respuesta de construcción, evitando que las tipologías imperantes desde mediados del siglo XIX se impusieran como plantillas fijas. El nuevo lenguaje arquitectónico aplicado al ferrocarril tomó cuerpo en el desarrollo de las estaciones construidas en los años de 1920 y 1930, tales como Bilbao-Abando...<sup>37</sup>

Junto a estas concepciones arquitectónicas que inspiraron la construcción

---

<sup>36</sup> COMIN, F., MARTÍN ACEÑA, P., MUÑOZ RUBIO, M., VIDAL OLIVARES, J., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*, Madrid 1998, 2 vols, I, pág.1119-127

<sup>37</sup> A.F.B. Obras Públicas, *Legajo GK-DC-2.235*. Una parte de este legajo hubiera podido aportar datos con el proyecto reformado en 1933, de acuerdo con la clasificación que en su momento se hizo; en realidad contiene documentos y planos de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y sólo se ajusta a su teórico contenido con el listado de planos.

de la estación ferroviaria, conviene destacar que los edificios del ferrocarril tuvieron un gran impacto sobre la configuración de las ciudades y por ello es ineludible abordar la relación entre construcciones ferroviarias y crecimiento urbano. Como ya se ha dejado constancia, “con motivo de la erección del ferrocarril de Tudela a Bilbao y no contando esta última Villa, por la escasez de terreno, con un lugar a propósito para el emplazamiento de la estación del mismo, se vio obligada a designar el que le era indispensable en jurisdicción de Abando. La construcción del ferrocarril fue el anuncio de la prosperidad de la anteiglesia. Inmediatamente se levantaron hermosos edificios en uno de los lados del camino de la estación, formando una hermosa calle, y en otros puntos más o menos próximos a ella: los terrenos allí enclavados aumentaron considerablemente de precio...”<sup>38</sup>. Pero no sólo es una cuestión de revalorización del suelo, puesto que el mismo autor señala que “atravesando el Puente de Isabel II comienza el Paseo de Abando o de la Estación del Ferrocarril. Está formado de un camino destinado al tránsito de carros y coches de todas clases y de dos anchos andenes a sus lados para los peatones. En el linde del camino y andenes crecen dos hileras de álamos, plátanos, olmos, hayas y otros árboles de variado conjunto, desde la terminación del Puente hasta el empalme con el camino de Valmaseda. Este paseo es muy frecuentado porque además del atractivo que ofrece el movimiento de la Estación del Ferrocarril...”<sup>39</sup>.

Como consecuencia de todo ello, en el entorno de la estación se emplaza el primer ensanche moderno de Bilbao<sup>40</sup>. Ahora bien, el crecimiento demográfico de Bilbao en el último tercio del siglo XIX, las transformaciones socio-económicas –al amparo de las mismas surgirán nuevas estaciones- y las nuevas necesidades llevan a discutir el emplazamiento de la estación terminal. Esta problemática nos remite a las discusiones de los años 1920-1930, que se desarrollan en dos niveles o en torno a dos problemáticas diferentes, aunque íntimamente ligadas: por una parte, el problema del desarrollo urbano y la vivienda; por la otra, los enlaces ferroviarios de Bilbao.

#### d) El desarrollo urbano

En este apartado emerge toda la problemática del desarrollo de Bilbao como ciudad y en ese desarrollo juega un protagonismo esencial el papel de

<sup>38</sup> DELMAS J.E. *Guía histórico-descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya (1864)*, Bilbao 1965, pág. 204

<sup>39</sup> *Ibid.*, *op. cit.* pág.51

<sup>40</sup> PRECEDO LEDO, J.A. *Bilbao y el bajo Nervión, un espacio metropolitano*, Bilbao 1977, pág. 27, “que comprende la zona que tiene como eje la calle de San Francisco, y en ángulo con ella, el contorno de la estación, limitado por la calle de Hurtado de Amézaga y la prolongación hasta la ría”.

la vivienda y el crecimiento planificado de Bilbao. En este contexto cobran todo su significado los proyectos de ensanche a los que hemos citado de pasada: el frustrado de Amando Lázaro (1861); el primer ensanche de 1876, proyectado por Pablo Alzola, Ernesto Hoffmeyer y Severino Achúcarro, a los que se suman los proyectos parciales de Edesio Garamendi, en 1892, etc., la convocatoria, en 1902, de un concurso público entre arquitectos e ingenieros de caminos para que se formulara un proyecto de Ampliación del Ensanche de la ciudad, ampliado en 1907, con el Plan de Federico Ugalde<sup>41</sup>. El “Proyecto de Ampliación del Ensanche de Bilbao” entró en una especie de “impasse”, hasta el punto de que, llegados los años veinte, apenas había comenzado a hacerse efectivo y hubo que esperar hasta llegar a la “*Ciudad completa*” de Ricardo Bastida, cuya tesis aparece en la conferencia “*El problema urbanístico de Bilbao*”<sup>42</sup>.

En 1922 Ricardo Bastida (protagonista de dos comunicaciones de la sesión de mañana), arquitecto asesor del ayuntamiento de Bilbao, recibió el encargo del presidente de la Diputación, Ramón de la Sota y Aburto, de buscar una solución al problema urbanístico de Bilbao. Para Bastida, la solución urbanística de Bilbao, pasaba por transformar el área en su conjunto, por reconsiderar la estructura general de la metrópoli para adaptarla a su futuro desarrollo. Esa transformación exigía, en el apartado de los ferrocarriles, lo siguiente: “sería muy conveniente enlazar los ferrocarriles de vías estrecha y ancha. En la estación llamada de la antigua Aduana podría establecerse la estación central para los ferrocarriles de vía estrecha de la margen derecha. En Hurtado de Amézaga, en los terrenos del ferrocarril del Norte, la del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, cuyo trazado convendría modificarlo en su primer trozo para evitar el paso de aquél por una gran zona urbanizada de la población. En la margen izquierda de la ría, para el servicio de toda la zona comercial desde Bilbao la vieja hasta Zorroza, deberán establecerse vías en conexión con todos los ferrocarriles”<sup>43</sup>.

---

<sup>41</sup> GARCIA MERINO, L.V. *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, pág. 657

<sup>42</sup> Para una información más detallada de toda esta cuestión GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir) *Bilbao en la Formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao 1995, págs. 323 y ss.; sin aludir a cuestiones de índole socio-política íntimamente vinculadas con el problema de la vivienda y que dan lugar a un debate aparecido en la prensa, EREÑO ALTUNA, J.A., ISASI SASETA, A, *La cuestión del Ensanche de Bilbao*, Bilbao 2000. Los autores del debate son Miguel de Unamuno y Jugo, Pablo de Alzola y Minondo; estudio introductorio y edición de José Antonio Ereño Altuna y Ana Isasi Saseta, que desvelan personalidades como el Sr. Exoristo o el Sr. X, que esconden los nombres antes citados. Una rápida presentación de Don Ricardo Bastida, en BASURTO, N. “Bastida en Bilbao: entre el monumento y la modernidad”, BASTIDA, R. *El problema urbanístico de Bilbao (1923)*, Bilbao 1991, págs. 9-41

<sup>43</sup> BASTIDA, R. *El problema urbanístico de Bilbao (1923)*, Bilbao 1991, págs. 97-98

En estos años veinte el problema no se reduce a un emplazamiento más o menos idóneo de una estación; ahora, la cuestión urbanística se complica con el problema ferroviario, dando lugar a las discusiones que giran en torno al plan de enlaces ferroviarios de Bilbao, del que me voy a limitar a recoger las líneas centrales de la discusión y a las formulaciones realizadas por Indalecio Prieto. A nadie se le escapará la conexión, en el tema que estamos tratando, del binomio Bastida-Prieto.

#### e) Los enlaces ferroviarios de Bilbao

Bilbao se había convertido en terminal de distintas líneas ferroviarias construidas en dos anchos viarios, sin que se diese la explotación conjunta de estas estaciones. Un factor de continuidad del tráfico ferroviario venía dado como consecuencia de las conexiones portuarias de la mayor parte de las compañías ferroviarias; sin embargo, este nexo de unión no era suficiente y los problemas por la falta de una estación, que centralizase todo o parte del tráfico, afectaban tanto a las compañías como a los usuarios<sup>44</sup>; con ello, a la reorganización de las estaciones de las diferentes líneas se añade la integración del tráfico ferroviario con el puerto de Bilbao.

Los primeros proyectos de reorganización de las estaciones terminales de Bilbao y de su integración en una sola datan de 1924 con arreglo a las bases fijadas por el Estatuto Ferroviario promulgado ese año. Estos estudios dieron su fruto cuando en 1924 y 1925 la Compañía del Norte, con el beneplácito de la Junta de Obras del Puerto, se planteó la mejora de su estación de mercancías Bilbao y se elaboraron los primeros proyectos de la estación monumental de Abando, con lo que se concentraban todos los servicios de vía ancha en una sola estación central.

La falta de entendimiento entre las compañías, el Estado, Diputación y Ayuntamiento, en cuanto a las subvenciones destinadas a las obras, el temor de las compañías a que estas ayudas del Estado revirtiesen en ellas<sup>45</sup>. como

---

<sup>44</sup> Por una parte, las estaciones de Norte, Santander y Portugalete estaban situadas prácticamente juntas en el ensanche de Bilbao, en la zona entre el muelle de La Naja y Hurtado de Amézaga, mientras que en el otro margen de la Ría se encontraban las estaciones de Vascongados, Lezama y Bilbao-Plencia, todas ellas enclavadas en el Casco Viejo y a escasa distancia unas de otras. Con excepción de la Compañía de Lezama, el resto de las compañías contaban con un acceso directo a la Ría gracias a los muelles que ellas mismas habían alzado. La conexión entre las distintas compañías ferroviarias podía realizarse en ruta. Por ejemplo, desde las líneas de Vascongados se podía acceder a las líneas de Norte y Santander en Dos Caminos y Azbarren respectivamente; Vascongados y Bilbao-Plencia se conectaban mediante el tramo Matico-Azbarren.

<sup>45</sup> Bastida acusaba a la Compañía del Norte de esta falta de incentivos por la cercana absorción de la compañía por el Estado, BASTIDA, R. *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, Bilbao 1934, págs. 15-17

forma de mayores cargas impositivas y la precaria situación del sector ferroviario, como consecuencia del incremento de los gastos de explotación y de la competencia de la carretera, dificultaron cualquier acuerdo entre las compañías y las entidades políticas para abordar en su conjunto la mejora de los enlaces ferroviarios de Bilbao y su articulación con el tráfico portuario.

Esta era la situación en marzo de 1933. El día 22 de dicho mes tuvo lugar en la Diputación de Vizcaya una reunión bajo la iniciativa y presidida por el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, con el objetivo de dar a conocer el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao. A esta reunión acudieron representantes de la Comisión Gestora, Ayuntamiento, Junta de Obras del Puerto y de todas las compañías ferroviarias interesadas<sup>46</sup>.

El Plan de Enlaces desarrollado para Bilbao, se resumía en los siguientes puntos: la centralización, en una estación única, de los servicios de viajeros y gran velocidad de las cuatro principales líneas (Norte, Portugalete, Santander y Vascongados) en una sola estación que conlleva el enlazar adecuadamente las dos líneas de vía ancha (Norte y Portugalete, objetivo logrado, finalmente, en 1999); y hacer lo mismo con las de vía estrecha pertenecientes a las compañías de Vascongados y Santander (objetivo nunca cumplido), y por último, unificar el sistema de tracción de las líneas de Miranda-Bilbao y Bilbao-Portugalete, cuando progresivamente se va implantando la electrificación. Para nuestro objetivo, los puntos centrales son los tres primeros, o, hablando con propiedad, esos tres desdoblados en cuatro, puesto que la centralización también afecta a las mercancías.

La propuesta de Bastida descansa en los siguientes puntos: la estación de mercancías de pequeña velocidad en la vega de San Mamés, desechando la ampliación de la estación Norte-Amézola; un ramal directo o línea de enlace entre los ferrocarriles de Norte y Portugalete, trayendo la estación de esta última línea a Hurtado de Amézaga, frente a la calle de la Paz; una estación de clasificación en Basauri y, por último, la nueva estación, el verdadero caballo de batalla. En palabras del propio Bastida: “Estudiamos en tanteo tres soluciones muy distintas: una de ellas realizable; las otras dos, de difícilísima ejecución. Estas servirían muy bien para “no hacerlas”; aquélla para ser llevada a la práctica... La primera se llamaba metropolitana o suburbana. Era *ad hoc* para no hacer. Era una solución completamente metropolitana, completamente en túnel... La segunda, al parecer más inofensiva, tenía también lo suyo. Esta es la solución llamada de Bertendona; con sujeción a ella la fachada de la nueva estación central debía situarse frente a la calle de ese nombre. Como además para ello había que ensanchar considerablemente la trinchera de Can-

---

<sup>46</sup> Indalecio Prieto Tuero había desempeñado los cargos de Diputado provincial, concejal del Ayuntamiento de Bilbao y representante en Cortes por el Partido Socialista Obrero Español. Prieto nombró a Bastida presidente de la Comisión de Enlaces de Bilbao.

talojas, expropiar más de cuarenta fincas urbanas..., e incoar un eterno expediente de reforma interior de la población..., resultaba ser esta segunda solución indicadísima para no llevarla a la práctica. La tercera solución se denomina solución Ayala-Paz, porque el frente de la estación viene comprendido entre las prolongaciones de esas calles. Esta solución tenía las ventajas de que se podía hacer, de que era de facilísima ejecución y costaba muy poco dinero, a la vez que su realización podía ser inmediata”<sup>47</sup>.

En esa “nueva estación central de viajeros y gran velocidad de Bilbao, los ferrocarriles de vía estrecha tendrían su estación junto a Hurtado de Amézaga, con seis vías y cuatro andenes; a continuación viene Portugalete, con tres vías; luego el Norte, con cuatro vías y andenes de doscientos sesenta metros; y en los terrenos que restan hacia Bailén, están las vías de formación de trenes, gran velocidad, apartados de coches, etc., etc.”<sup>48</sup>

Por su parte, el plan de Indalecio Prieto, expuesto en el Colegio Madrid de México el 13 de Octubre de 1946, presentaba los siguientes extremos: primero, el enlace dentro de la Villa de todos los ferrocarriles; segundo, la estación única para el servicio de viajeros de todos los ferrocarriles y para igual servicio de todas las líneas de autobuses; tercero, la estación única de mercancías para todos los ferrocarriles; cuarto, el aprovechamiento urbano de cuantos terrenos queden disponibles como consecuencia de dicha concentración ferroviaria<sup>49</sup>; quinto, la utilización de la Villa como líneas metropolitanas de los ferrocarriles interurbanos, o sustitución parcial de algunos de ellos, de vía estrecha, mediante un tercer carril en las líneas de vía ancha; y sexto, urbanización del valle de Asúa como único holgado ensanche posible de la capital, simplificando la comunicación con él mediante perforaciones en la cordillera de Archanda<sup>50</sup>.

En su rememoración del Plan de Enlaces Ferroviarios, Prieto va más allá y entra en una vieja problemática: los ensanches, en su caso hacia el Valle de Asúa, que, aunque se aleja de nuestro objetivo, su palpitante actualidad justifica al menos su cita testimonial en estas páginas.

De los puntos propuestos por Prieto vamos a centrarnos en los estrictamente ferroviarios, pero dando un protagonismo no sólo a los puntos centrados en las estaciones, sino también al punto cuarto, por cuanto que la solución metropolitana, considerada inviable por Bastida en atención a sus costos, es hoy motivo de orgullo y de la máxima actualidad, cuando en estos momentos se está llevando a cabo la construcción de la segunda línea.

<sup>47</sup> BASTIDA, R. *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, págs. 11-12

<sup>48</sup> BASTIDA, R. *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, pág. 23

<sup>49</sup> Con ello se elimina ese elemento de factor deteriorante del valor del suelo que también juega en los ferrocarriles, PRECEDO LEDO, A. J. *Bilbao y el bajo Nervión, un espacio metropolitano*, pág. 34

<sup>50</sup> PRIETO, I. *Pasado y futuro de Bilbao*, Bilbao 1980, págs. 79-80

Empezando por los puntos más sencillos o a los que dedica menos atención, como el de la estación única de mercancías, Prieto propone “la desaparición de las estaciones de pequeña velocidad de los ferrocarriles del Norte y Santander, establecidas juntas en el antiguo camino de Amézola, entre Vista Alegre y la Casilla, para trasladarlas a los muelles, desde la plaza de Uribitarte hasta los diques, o sea entre los dos grandes puentes del Ayuntamiento y de Deusto, zona en la cual, comprendida la campa de los Ingleses, debe concentrarse todo el transporte comercial ferroviario”<sup>51</sup>.

El segundo punto comienza ya a complicarse: Prieto apuesta por la estación única de viajeros en la trinchera de Cantalojas, partiendo del propio puente de San Francisco hasta la entrada del túnel que desemboca en la Peña. La trinchera, con las ampliaciones necesarias para instalar andenes y mayor número de vías, se convierte en estación única para todos los ferrocarriles. Con el ferrocarril del Norte empalmaría allí mismo el de Portugalete, en forma que, sin solución de continuidad los trenes de viajeros y de mercancías procedentes del interior de España llegasen hasta el puerto exterior, [en 1863, Vignoles había propuesto la creación de un gran puerto en El Abra y la prolongación del Ferrocarril de Tuela a Bilbao hasta las inmediaciones del mar]. Hay tres soluciones de desvío:

a) su embovedamiento, al estar electrificado, no ofrece dificultades. A partir de los talleres y diques de la Compañía Euskalduna la línea se desvía junto a la Casa de Misericordia para, por la prolongación de la Gran Vía, llevarla, siempre en túnel, hasta la plaza Elíptica y continuaría por Elcano hasta Cantalojas. Esta solución daría un carácter metropolitano a este tramo del ferrocarril de Portugalete, con apeaderos en la Misericordia y en la plaza Elíptica.

b) La segunda consiste en desviar la línea donde, al pie del parque, termina la calle de Elcano, continuando bajo ésta en línea recta hasta Cantalojas.

c) la tercera, más modesta, inicia el desvío en la campa de los Ingleses para entrar en túnel bajo la Alameda de Mazarredo y, siguiendo por la calle de Luchana, llegar hasta Cantalojas.

Un poco más enrevesada es la cuestión de llevar los trenes de vía estrecha a Cantalojas. Por una parte se debe dilucidar entre una alternativa metropolitana o no; en este segundo caso, existe una solución muy sencilla y económica: meter un tercer carril dentro de las vías de gran ancho. Así, los trenes de los Ferrocarriles Vascongados van, mediante un tercer carril, desde Cantalojas, y por el túnel de dicho nombre, hasta Dos Caminos. En Dos Cami-

---

<sup>51</sup> PRIETO, I. *Pasado y futuro de Bilbao*, pág. 85. Frente a la propuesta de Bastida por la vega de San Mamés, Prieto acerca más a Bilbao la estación de mercancías, en el solar junto al que hoy se eleva el Museo Guggenheim y sede de la futura torre de Pelli.

nos hay un corto ramal que desde la estación, en la línea del Norte, conduce a Azbarren. La línea de Santander seguiría por la línea de Portugalete, desde Cantalojas, hasta Zorroza y allí se efectuaría el enlace.

La primera alternativa consistía en transformar las obras necesarias de estos dos ferrocarriles en un servicio metropolitano. En el caso de los Ferrocarriles Vascongados, la idea exige un primer paso: llevar la línea desde Achuri, por el muelle de Ibeni, a Urazurrutia; desde Urazurrutia, Prieto maneja dos alternativas: la primera, la solución Marzana-Merced-Naja para empalmar con la línea de Santander, que cruza subterráneamente las vías del Norte; la segunda solución sería, prescindiendo de los muelles, meter la línea, en túnel, bajo Bilbao la Vieja y San Francisco, hasta Cantalojas.

Por lo que respecta a la línea férrea de Santander, ésta arrancaba de la estación en la calle de Bailén y atravesaba subterráneamente las instalaciones del ferrocarril del Norte, sigue en túnel por debajo de la trinchera de Cantalojas y aparecía en la superficie por detrás de la plaza de toros, y entre las vías de pequeña velocidad, continuaba a Basurto. Hay tres soluciones, las tres con vistas al servicio metropolitano: primera, seguir en túnel a todo lo largo de la calle de la Autonomía hasta Basurto; segunda, hacer el recorrido hasta Basurto bajo el camino zaguero de Zabálburu y las calles de Machín y General Salazar, que antiguamente se denominó camino de Amézola; y la tercera solución sería el embovedamiento del actual recorrido entre Vista Alegre y Basurto, convirtiéndolo en eje de otra calle semiparalela a las de Amézola y Autonomía.

Queda, por último, llevar el ferrocarril de las Arenas a Cantalojas, la tarea más complicada y costosa para Prieto, pero no imposible. Su plan contemplaba: “tomando por base el túnel Matico-San Nicolás y a mitad de él, aproximadamente, cuando pasa por debajo de la carretera a Begoña -los técnicos señalarán el punto adecuado-, ese túnel se desvía para bajar por la barriada del Cristo hasta la plaza de San Agustín -donde se situaría un apeadero-, y de dicha plaza pasa a la Sendeya y al Arenal, donde sigue embovedado, y al llegar a la rampa izquierda del puente, asciende bajo ella hasta alcanzar la superficie en la plaza y muelle de Arriaga -allí se emplazaría una estación-. Partiendo de Arriaga, la línea atraviesa la ría en puente oblicuo, bien allí mismo, al nivel de los muelles, para entrar de nuevo en túnel donde ahora se halla la estación de Portugalete y seguir, bajo la calle de Bailén, hasta Cantalojas, o bien cruza el cauce más allá, en la Naja, cerca de la Merced, donde estuvo el viejo puente colgante, confluendo así en la margen izquierda con la línea que viene de Achuri”.

Por último, de ese túnel Matico-San Nicolás arrancarías los ferrocarriles de Bilbao a Lezama y de Lucha a Munguía<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> PRIETO, I., *Pasado y futuro de Bilbao*, Barcelona 1991, págs. 88-116

Todas las soluciones apuntadas apuntan a la trinchera de Cantalojas, que “ha de cubrirse y su profundidad permite levantar sobre vías y andenes –o sea la estación ferroviaria propiamente dicha porque a ella sólo cabe agregar, por delante, un amplísimo vestíbulo- uno o dos pisos más, destinados al estacionamiento de automóviles de alquiler y particulares que lleven o recojan viajeros salidos o entrados por tren, y al estacionamiento de autobuses interurbanos. Aun tendríamos un piso superior, el constituido por la superficie de la enorme plaza que allí quedaría formada, la cual es también aprovechable para estacionar toda clase de carruajes, incluso los urbanos e interurbanos de carácter público”<sup>53</sup> -el proyecto de la estación intermodal ¿no buscaba lo mismo?-.

De todos estos proyectos, la situación actual ha recogido, en parte, algunos: no se ha modificado el emplazamiento de la estación de Abando –Bastida discrepaba de la solución propuesta por su amigo Prieto<sup>54</sup>-, pero en 1999 se ha conseguido unir en ella las viejas líneas del Ferrocarril de Tudela a Bilbao y Portugalete; desde esa misma estación se llega al ferrocarril metropolitano; en Bolueta empalman los viejos Ferrocarriles Vascongados con el ferrocarril metropolitano; transformación de la línea Bilbao-Las Arenas-Plencia, que atraviesa la ría por la “vega de San Mamés”, discurre longitudinalmente por toda la Gran Vía y vuelve a cruzar la ría por el Arenal, todo ello por supuesto, en “embovedamiento”, según la terminología de Prieto; la ampliación del ferrocarril metropolitano hacia Bolueta discurre por caminos muy similares a las primeras ideas de la estación en las Huertas de la Villa; de otras cuestiones hablaremos cuando finalice la segunda línea del Metro, la de la margen izquierda, y éste llegue a Basauri.

Hemos venido discutiendo el emplazamiento de la estación de Abando; sus hipotéticas reubicaciones al compás de las nuevas necesidades que han ido surgiendo en el devenir histórico de Bilbao; y al calor de las citadas discusiones han ido saliendo a la palestra las otras estaciones enclavadas en el

<sup>53</sup> PRIETO, I., *Pasado y futuro de Bilbao*, págs. 102-103

<sup>54</sup> “La única idea equivocada que Prieto tuvo en aquel plan, era la de empotrar la estación del Norte en la trinchera, haciéndola llegar hasta el puente de Cantalojas, desde el puente hasta el túnel. Amigos, ya por eso yo no podía pasar, y expliqué y fundamenté las razones por qué aquello me parecía un absurdo. Yo dije: Esos terrenos del Norte son magníficos para una estación central, son los únicos en Bilbao para una estación central prácticamente emplazable. Ahí está el Norte; ahí está también Portugalete, que ya va a tener su estación de salida en Hurtado de Amézaga, frente a la calle Ayala; ahí está el ferrocarril de Santander, y bien por el ramal de Azbarren o por un ramal distinto, los Vascongados podrían venir a la estación de Santander. Esos terrenos puede decirse son el único sitio de Bilbao donde prácticamente puede construirse una estación en la que se hallen centralizados los servicios de viajeros y gran velocidad de las cuatro principales líneas” BASTIDA, R. *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, págs. 8-9. En este juego de pareceres, Ignacio de Rotaache acepta propuestas de Bastida y de Prieto; del primero, la estación de la vega de San Mamés, la estación de clasificación de Basauri o incluso Orduña; del segundo, la prolongación de Vascongados desde Achuri, con la línea Achuri-La Naja, ROTAECHE, I. *De Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*, Bilbao 1934, pág. 31

solar bilbaino; también hemos hablado de la estación como puerta de la ciudad y como emblema de una nueva cultura; como señala Aguilar, “la estación no sólo es un nuevo tipo de edificio, sino también un producto evidente de la era mecanizada y uno de los que mejor reflejan este período. De estas características surge su valoración patrimonial y por lo tanto su necesidad de conservación y preservación con el fin de transmitir a nuestros descendientes lo más interesante del pasado decimonónico”<sup>55</sup>.

No podemos presumir de una gran sensibilidad hacia ese patrimonio, pero en los últimos años la situación ha ido mejorando y desde la década de los años ochenta se ha venido desarrollando una labor de restauración y modernización de las antiguas estaciones, vinculado a una serie de eventos que –Campeonato Mundial de Fútbol de 1982, la Expo-92 o las Olimpiadas– cristalizaron en los planes de Modernización de Estaciones. Como fruto de esa nueva sensibilización se salvó del derribo y se restauró la estación de Bilbao-Concordia –a la que se ha dotado con un espacio para exposiciones y diversos usos culturales– y encaja el programa de Renfe de recuperación de los grandes espacios de las estaciones para usos relacionados, tanto con el viaje como con la vida de la ciudad. Responde a esta nueva filosofía el habilitar centros comerciales y de ocio en los vestíbulos de las estaciones combinando estos servicios con los propios del transporte. En 1997 se inauguró, con estas premisas, la estación de Bilbao-Abando, donde se han habilitado los espacios con criterios funcionales, pero respetando la arquitectura tradicional de la estación, que ha pasado a denominarse Vialia.

Por último, “hay que tener en cuenta que las nuevas necesidades de la ciudad de finales del siglo XX o principios del siglo XXI, la Alta Velocidad, la gran estación terminal, el intercambiador, han dejado totalmente obsoletas muchas estaciones”<sup>56</sup>. Queda pendiente la remodelación de Bilbao-Abando como estación intermodal (trenes y autobuses), sobre la base de un proyecto de J. Stirling, aunque las últimas realidades apuntan a que, de momento, debe buscar alojamiento en el “limbo de los justos”<sup>57</sup>; igualmente se abre la interrogante de la Alta Velocidad, también contemplada en la estación intermodal.

---

<sup>55</sup> AGUILAR, I. “El ferrocarril: Legado cultural y patrimonio”, en MUÑOZ RUBIO, M., SANZ FERNÁNDEZ, J. Y VIDAL OLIVARES, J. (eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España 1848-1998*, Madrid 1999, pág. 1000.

<sup>56</sup> *Ibid.*, op. cit. pág. 1001

<sup>57</sup> Desgraciadamente, según sesudos estudios teológicos, también han desaparecido los limbos, ¡qué le vamos a hacer!; respecto a la intermodal, en su momento se constituyó la empresa “Estación intermodal”, que se acaba de disolver; ahora bien, una cosa es la disolución de una empresa promotora y otra, muy distinta, la idea o la necesidad de una estación intermodal. Sirva al respecto el siguiente dato: desde principios del siglo pasado se hablaba de los túneles de Archanda y la idea ha conocido diversas fases: se ha barajado, se ha desechado, ha vuelto a discutirse, cayó en el olvido, hasta que, en el momento actual, se está procediendo a su ejecución, y cuando estas páginas vean la luz, felizmente inaugurados y funcionando a plena satisfacción de usuarios y concesionarios.