

La arquitectura del ferrocarril de posguerra en Bilbao. Las estaciones ferroviarias y la concreción de una nueva imagen de ciudad

Francisco Javier Muñoz Fernández
Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Resumen

Tras terminar la Guerra Civil, el Estado tuvo que afrontar la reconstrucción, construcción y reorganización de los sectores productivos y energéticos, así como de las infraestructuras y servicios más básicos, que acometió desde la Dirección General de Regiones Devastadas y el Ministerio de Obras Públicas. Estas tareas se complementaron con una labor de propaganda, que fue crítica con la actuación del gobierno democrático anterior y ensalzó el trabajo del nuevo régimen que, aparentemente, era capaz de resurgir de sus cenizas y construir un nuevo Imperio. Sin embargo, fue una actitud con la que se quiso ocultar la carencia de medios económicos, materiales y humanos para afrontar la posguerra, y se acompañó de una política autárquica inicialmente contraria al crecimiento de grandes enclaves urbanos, como la ciudad de Bilbao. En consecuencia, las reformas que se llevaron a cabo no respondieron a un plan de conjunto que centralizara los servicios ferroviarios o mejorara las comunicaciones del transporte de mercancías y personas de los municipios cercanos que configuraban el área metropolitana de Bilbao. En realidad, se limitaron a la construcción de dos nuevas estaciones que, junto con otros edificios públicos, contribuyeron a definir una nueva imagen urbana propia de una época igualmente nueva.

Palabras clave: Estaciones ferroviarias; Urbanismo; Arquitectura; Franquismo.

Códigos JEL: N7; Z1.

Abstract

Following the end of the Civil War, the State had to deal with the reconstruction, construction and reorganization of productive and energy sectors, in addition to infrastructures and the most basic services which were undertaken from the General Directorate of Devastated Regions and the Ministry of Public Works. These included activities that were accompanied by a propaganda campaign, which was highly critical of the work of the previous democratic government, and which praised the work of a new regime apparently able to resurge from the ruins and create a new Empire. However, it was an attitude with which they tried to hide the lack of financial, material and human resources to deal with the post-war which were accompanied by an autarkic policy initially against the growth of great urban areas like Bilbao. As a result the reforms that were undertaken did not correspond to a joint plan which would centralize train services or improve the transport of goods and people from the surrounding municipalities which constituted the metropolitan area of Bilbao. Instead of this, they limited themselves to constructing two new stations which, together with other public buildings, contributed to the definition of a new urban image pertaining to another era, equally new.

Key words: Railway stations; Urban development; Architecture; The Franco period.

JEL Codes: N7; Z1.



La arquitectura del ferrocarril de posguerra en Bilbao. Las estaciones ferroviarias y la concreción de una nueva imagen de ciudad

Fecha de recepción del original: 04-01-2010; versión definitiva: 30-04-2010

Francisco Javier Muñoz Fernández

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

1. Introducción

Tras la Guerra Civil, los principales objetivos del nuevo régimen fueron la reconstrucción, la recuperación económica y la resolución de los mismos problemas presentes desde años anteriores, que la contienda bélica no había hecho más que aplazar y en algunos casos incluso agravar. De este modo, la falta de viviendas, la carencia de servicios o la ausencia y precariedad de las comunicaciones, entre ellas las ferroviarias, continuaron siendo los principales desafíos de Bilbao y otras ciudades de la época. Por eso no es de extrañar que muchas propuestas trazadas para intentar afrontar los problemas más inmediatos se basaran en la reformulación de ideas anteriores, que no se habían podido desarrollar de manera efectiva a causa de la guerra y la inestabilidad política y económica de la II República. Sin embargo, el nuevo Estado careció de los medios económicos, materiales y humanos precisos para acometer los proyectos necesarios, que siempre acababan sufriendo retrasos. No en vano en aquella época fue habitual la precariedad del suministro eléctrico y la carencia de combustible, mano de obra especializada y materiales de construcción.

En consecuencia, a pesar de la lamentable situación en que se encontraba la red de ferrocarriles, no se podía afrontar su reparación o construcción, lo que motivó su sobreexplotación y mal funcionamiento. De ahí que las escasas intervenciones gubernamentales llevadas a cabo, debido a sus inauguraciones escenográficas y al control de los medios de comunicación, fueran más simbólicas y propagandísticas que efectivas. Así, tanto en los discursos como en la prensa o la radio se utilizó cualquier propuesta para criticar las gestiones del gobierno republicano anterior y ensalzar el esfuerzo del nuevo régimen, que era capaz de surgir de la nada y construir un nuevo Imperio.

[222]

A partir de 1938 la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones se ocupó de la reconstrucción de aquellos municipios y obras más significativas, mientras que el Ministerio de Obras Públicas y las empresas relacionadas con él –con las directrices marcadas por los Ministerios de Gobernación, Hacienda, Trabajo, Industria y Comercio– intentaron reconstruir y reorganizar los sectores productivos y energéticos, así como las infraestructuras vinculadas al transporte y las telecomunicaciones. Se trataba de obras que, además de ser susceptibles de crear riqueza y trabajo, resultaban fundamentales para un régimen que inicialmente optó por una organización autárquica de la economía. De ahí que en el Ministerio de Obras Públicas tuviese una especial relevancia la política económica de un país que aspiraba a ser autosuficiente y servirse tan sólo de sus propios recursos, principalmente los provenientes del campo. La apuesta por el mundo rural fue consecuencia de una política que vio en el agro el futuro de la economía nacional y un modelo de vida adecuado para la Nueva España. De hecho, el Estado consideraba que la industria vizcaína ya había logrado el desarrollo adecuado, y no tenía previsto realizar inversión alguna que fomentara su crecimiento. En consecuencia, las obras públicas proyectadas para la provincia, unidas a la carencia de medios de todo tipo, no servían para dar respuesta a las aspiraciones del empresariado local, que apostaba por el desarrollo industrial de la metrópoli bilbaína, de forma que en los primeros años de posguerra se retrasó no sólo el crecimiento industrial, sino también la mejora y construcción de viviendas, servicios, infraestructuras y comunicaciones, precisamente en aquellos lugares donde era más apremiante. Las reformas ferroviarias planteadas en aquellos años, lejos de responder a las necesidades de la época, se limitaron a renovar las ya obsoletas estaciones terminales de la Naja y Abando, con las que se quiso concretar una nueva imagen de Bilbao.

Ilustración 1. Antigua estación de Abando a finales del siglo XIX.



Fuente: Archivo Fotográfico Foto Ortega. Bilbao.

2. La construcción de nuevas estaciones terminales

Las primeras tareas de reconstrucción de Bilbao se iniciaron tras la toma de la Villa el 19 de junio de 1937. La magnitud de la tragedia obligó al nuevo Estado que todavía se estaba constituyendo a una política de reconstrucción global, que dirigió y diseñó desde la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, y financió a través del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional creado en 1939. Los daños de la capital vizcaína no fueron como los que sufrieron los municipios cercanos de Amorebieta, Durango, Guernica o Munguía, que quedaron totalmente arrasados, y en este caso las medidas se limitaron a la reconstrucción de algunos inmuebles bombardeados, como viviendas y centros religiosos, así como los puentes que volaron las tropas republicanas antes de abandonar la ciudad.

A partir de 1938, la Oficina Técnica Municipal de Puentes Fijos –que estaba compuesta por los ingenieros José Entrecanales, René Petit Ory, José Juan Arancil y el arquitecto Manuel I. Galíndez– se encargó, con financiación del Estado, de la reconstrucción de los puentes de la ciudad. Con ello se quiso restablecer el abastecimiento de la Villa tanto por mar como por tierra, y recuperar las comunicaciones con el resto de los barrios y municipios cercanos.

La reconstrucción del puente del Arenal, que unía el Casco Viejo con el primer Ensanche de la ciudad al otro lado de la ría, afectaba a la estación de la Naja de la línea de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*. Hasta entonces el acceso a la estación se había realizado desde un edificio de madera ubicado en el mismo puente, por cuyos bajos discurrían las vías. La estación era, además, una de las entradas más transitadas de la Villa, ya que unía la margen izquierda del Nervión, tradicionalmente fabril y minera, con la metrópoli. Sin embargo, su relación con la capital resultaba problemática, no sólo porque contribuía a separar aún más la ciudad vieja de su Ensanche, sino porque presentaba una imagen descuidada en una ubicación privilegiada que era visible desde diferentes puntos de la ciudad. De ahí que al acometer la reconstrucción del puente del Arenal, en 1939, la oficina municipal propusiera a la S.A. Olaveaga, filial de la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*, reformar el entorno urbano de la estación¹.

La compañía, siguiendo la propuesta municipal seguramente ideada por Galíndez, proyectaba sustituir la estación sobre las vías por otra subterránea, que quedaría cubierta por una plaza de 95 metros de longitud. La plaza configuraría así un espacio libre, que daría una mayor presencia visual a dos edificios emblemáticos de la ciudad, los de la estación de la Concordia y la *Sociedad Bilbaína*, ubicados frente al Teatro Arriaga, que se completarían con un tercero: las oficinas de la compañía ferroviaria y el primer rascacielos de la capital. De hecho, la voluntad de remozar el aspecto urbanístico y arquitectónico de la estación de la Naja bien

¹ Galíndez (1942), pp. 9-13. *Expediente de construcción de Bailén, I*. Archivo Municipal de Bilbao/Bilboko Udal Artxiboa (AMB/BUA), 1945-XIV-547-362. Galíndez se tituló en la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1918. Archivo General de la Administración (AGA), Educación. (05)020. 31/14799, 4827-42.

[224]

Ilustración 2. Puente del Arenal, apeadero de la Naja, edificio de la S.A. Olaveaga junto a la estación de la Concordia y edificio de la Sociedad Bilbaína (c.1945).



Fuente: Bizkaiko Foru Aldundia - Foru Artxiboa/Diputación Foral de Bizkaia - Archivo Foral.

Ilustración 3. Interior del andén de la Naja.



Fuente: Memoria del Ayuntamiento de Bilbao 1937-1939.

podría haberse inspirado en la elegancia y vocación urbana que presentaban los edificios circundantes.

El inmueble de la compañía ferroviaria se erigió sobre la propia estación y anexo a un solar propiedad de la empresa en la calle Bailén, lo que permitiría, además, cerrar uno de los extremos de la plaza y una de las vías más importantes de la capital, conformado por la ría y sus aledaños entre los meandros que marcaban el nuevo edificio y el del Ayuntamiento.

La construcción del edificio en altura se justificó por la amplitud del espacio y la perspectiva que quedaba libre frente a él. El consistorio aceptó la propuesta a cambio de 75.000 pesetas por el beneficio que suponía para la compañía construir sobre la estación y con exceso de plantas, a la vez que impuso la condición de erigir un inmueble de materiales nobles y de carácter artístico y monumental.

En febrero de 1940 Manuel I. Galíndez firmó el proyecto arquitectónico y urbanístico, que no se terminó hasta 1945. La propuesta del arquitecto bilbaíno se inició con la plaza anexa al puente del Arenal, en cuya construcción también participó. De hecho existe una continuidad entre el puente y la plaza no sólo visual, sino también estética, tal como queda patente en las líneas modernas propias del racionalismo que se generalizó en los años anteriores a la guerra. El arquitecto también procuró mantener la misma continuidad con las construcciones adyacentes del muelle, al proyectar una estación abierta con soportales tanto debajo de la plaza como del edificio de nueva construcción, pero con la diferencia de que los primeros tenían una forma arquiteada y los siguientes estaban constituidos por arcadas y poseían una estética más conservadora.

Sobre las arcadas se erigió un edificio articulado en torno a dos cuerpos de diferente forma y altura. El de ingreso, que se erigía sobre la propia estación y tenía acceso desde la plaza, se organizaba en torno a una planta cuadrangular y contaba con diez pisos de altura y un torreón con dos pisos más, ligeramente retranqueados. El cuerpo anexo, que correspondía al antiguo inmueble propiedad de la compañía, presentaba menor altura, en consonancia con las edificaciones cercanas, y una planta rectangular que se adaptaba al curso de la ría y se iba alabeando de manera paulatina². La estructura de hormigón armado del bloque se recubrió con piedra caliza en el zócalo y con piedra artificial en el resto de la fachada, siguiendo así la sugerencia de monumentalidad planteada por el consistorio municipal.

En el interior del edificio las plantas se dividieron en diferentes oficinas, con la excepción del piso sexto, donde se habilitaron dos viviendas: una para el portero y otra para el director gerente de la empresa. La planta baja y el semisótano se reservaron para la compañía, mientras que el resto se destinaron a alquiler. La distribución general en planta se organizó en torno a un pasillo central que daba acceso a los trece departamentos que había en cada piso, donde los servicios sa-

² El arquitecto repitió esta misma adaptación del edificio al curso de la ría en el proyecto de la Naviera Aznar en el número 2 de la Plaza de Venezuela de Bilbao (1943- 1949), frente al Ayuntamiento. AMB/BUA, 1949-XIV-953-356.

[226]

nitarios, la escalera y los ascensores estaban ubicados con la orientación menos favorable, hacia la calle Bailén.

Mientras el ayuntamiento bilbaíno, al amparo de las tareas de reconstrucción, conseguía implicar a la iniciativa privada en la rehabilitación de la estación de una de las líneas ferroviarias más importantes del área metropolitana del Nervión, el nuevo Estado empezaba a perfilar un plan conjunto de obras públicas, así como una nueva política ferroviaria³.

Ilustración 4. Edificio de la S.A. Olaveaga de Bilbao (c.1945).



Fuente: Archivo Fotográfico Foto Ortega. Bilbao.

El 11 de abril de 1941 se aprobó el Plan General de Obras Públicas, que se basó en las propuestas presentadas en plena guerra y que se iban a acometer una vez terminada la contienda bélica. El plan en particular y la política del nuevo Estado en general pretendían abordar obras hidráulicas, de telecomunicaciones y de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y también por carretera. Para el ministro de Obras Públicas, Alfonso Peña Boeuf, en una época en la que el carburante para los automóviles era escaso y caro, era necesaria una adecuada red ferroviaria para favorecer la conexión, el abastecimiento y la reconstrucción de los diferentes enclaves urbanos⁴.

³ En 1946 la línea de Bilbao a Portugalete era utilizada por alrededor de 22.000 viajeros diarios, de los que 7.000 recalaban en el apeadero de la Naja. Ruiz-Barrera (1946), pp. 278- 281.

⁴ Peña Boeuf (1940).

Previamente, en el estudio que en 1940 elaboraron el propio ministro y el director general de ferrocarriles, Gregorio Pérez Conesa, además de la insuficiencia de la red ferroviaria se apuntaron diferentes problemas jurídicos, técnicos y económicos. Por una parte, el sistema vigente de concesiones obstaculizaba la necesaria transformación técnica y comercial, a la vez que era necesaria la renovación del material motor y de transporte, la construcción de líneas, la mejora y ampliación de instalaciones, la racionalización de tarifas y servicios, y la aportación de nuevas técnicas de actuación⁵.

Ante esta situación el Ministerio de Obras Públicas optó por estatizar el sector ferroviario, con el objetivo de conferirle el orden y unicidad que hasta entonces no había tenido. La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941 creó la *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles* (RENFE), que se encargó de administrar la red de ferrocarriles de ancho normal de gran parte del Estado. En la capital vizcaína la decisión afectó a la *Compañía de de los Caminos de Hierro del Norte de España* y a la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete* que, como ya hemos apuntado, en ese mismo año había iniciado la remodelación de su estación terminal.

El proyecto del nuevo Gobierno hizo suyos algunos de los planteamientos recogidos en el Plan de Enlaces Ferroviarios para Bilbao de 1933, que ya preveía la racionalización de las líneas de vía ancha. El trazado republicano, desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas bajo el mandato de Indalecio Prieto en colaboración con las instituciones locales, también trató el conjunto de las redes ferroviarias y contempló la red de vía estrecha y la centralización de las estaciones terminales, a la vez que tuvo en cuenta los accesos carreteros, el puerto comercial y las necesidades industriales y urbanísticas, aspectos que no se han retomado hasta época reciente.

Asimismo, en 1944 se constituyó la Junta de Estudios de Enlaces Ferroviarios, que con la colaboración de RENFE tenía el objetivo de estudiar enclaves como Bilbao y otras ciudades españolas. Sin embargo, la precaria situación de la época limitó su ámbito de actuación, por lo que no se pudieron atender las propuestas planteadas en años anteriores ni tampoco mejorar la integración del ferrocarril en la trama urbana u optimizar y mejorar las comunicaciones entre la capital y los municipios fabriles y residenciales cercanos para estructurar de manera definitiva el área metropolitana del bajo Nervión y su conexión con otros enclaves destacados. Ya que, como hemos apuntado, junto con una política económica que intentaba favorecer al mundo agrario en detrimento de enclaves industriales como la capital vizcaína, las compañías ferroviarias –al igual que otras iniciativas de la época– carecieron de los medios necesarios para trabajar con efectividad. De ahí que los intentos de mejora de la red ferroviaria todavía siguieran por llegar y la recién creada RENFE se limitara a terminar el proyecto de una gran estación para la antigua compañía del Norte.

⁵ Peña Boeuf y Pérez Conesa (1940), pp. 9 y 10.

[228]

Ilustración 5. Estación de Abando de Bilbao junto a la nueva sede de la Caja de Ahorros Vizcaína en la plaza Circular (c.1949).



Fuente: Bizkaiko Foru Aldundia - Foru Artxiboa/Diputación Foral de Bizkaia - Archivo Foral.

La estación de Abando acogía desde 1863 la línea que unía la localidad navarra de Tudela con la capital vizcaína, a través de Logroño, Álava y el municipio burgalés de Miranda de Ebro, que engarzaba a su vez con el ferrocarril de Madrid a Irún. Sin embargo, la maltrecha situación financiera de la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao* que inició su explotación ferroviaria propició en 1878 la fusión de la empresa con la *Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España*.

La estación, que se limitaba a cubrir las vías como una estructura a dos aguas sin voluntad arquitectónica alguna, ocupaba una de las plazas más céntricas e importantes de la capital: la plaza Circular. En ella, algunas entidades destacadas de la Villa habían establecido sus sedes en antiguas casas de vecindad. Así lo hicieron el Banco de Vizcaya, la Caja de Ahorros Provincial o la Compañía de Seguros la Aurora, entre otros, mientras que el edificio de la Bolsa ocupaba las inmediaciones de la estación, como también lo hicieron algunas viviendas acomodadas. De igual forma, en la glorieta confluían y arrancaban algunas de las principales vías de la ciudad. Los puentes del Arenal y el Ayuntamiento o Begoña, recientemente reconstruidos, llegaban hasta la plaza para luego proseguir por las calles de Hurtado de Amézaga –que era una de las principales puertas de acceso y salida a la capital– y especialmente la Gran Vía, que articulaba el Ensanche y alojaba a algunos de los inmuebles más característicos de la ciudad. De ahí que, en 1927, la compañía del Norte, de acuerdo con el consistorio municipal, presentara un proyecto para remodelar su estación.

El proyecto fue aprobado por Real Orden el 13 de enero de 1929 con la condición de presentar una nueva propuesta de edificio de viajeros. Las obras se iniciaron en 1929 y fueron abandonadas por su contratista en 1932 debido a dificultades económicas, que resultaron habituales durante la II República y llegaron a paralizar la construcción en la ciudad. Esta situación obligó a formular, en junio de 1932, un nuevo proyecto, que fue aprobado por Orden Ministerial el 23 de diciembre del mismo año. Sin embargo, el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao paralizó la propuesta, hasta que una comisión presidida por el arquitecto Ricardo Bastida redactó el nuevo proyecto, que se presentó el 13 de junio de 1933. El plan contaba con un presupuesto inicial de 845 millones de pesetas y preveía la construcción —con la oposición de las compañías ferroviarias— de una estación central de viajeros, que Bastida se encargó de diseñar con una modernidad depurada de detalles *déco*. Un año más tarde, en 1934, Estanislao Seguro, arquitecto de la Sección de Estudios Urbanos del consistorio municipal, proponía otro modelo de estación igualmente monumental y depurada. Seguidamente, en marzo de 1935, la compañía del Norte formuló un segundo plan de reforma de la estación, que tan sólo contó con una oferta en la subasta de obras. La compañía decidió no aceptar la propuesta, reformar los presupuestos y, por petición del Ayuntamiento, variar la ubicación de la estación, para inmediatamente después convocar otra subasta. En octubre de 1935 comenzaron las obras adjudicadas a la constructora Macazaga, que en 1936 se suspendieron de nuevo al constituirse la segunda Comisión de Enlaces Ferroviarios, establecida tras la victoria del Frente Popular en las urnas. A pesar de que las obras para la estación se reanudaron algunos meses después, quedaron suspendidas de manera definitiva en 1937. Hasta entonces tan sólo se habían ejecutado obras de acondicionamiento del recorrido, y por dos veces la cimentación de un nuevo edificio, que no llegó a erigirse⁶.

El 17 de junio de 1941 se presentó el nuevo proyecto del arquitecto Ildelfonso Fungairiño Nebot y los ingenieros de caminos, canales y puertos Ramón L. García Fresca, José Manuel Fernández Oliva y Casimiro Juanes Santos⁷. En noviembre del mismo año la empresa adjudicataria S.A. Arregui Constructores inició las obras. Al poco tiempo se decidió cambiar el emplazamiento del edificio adelantándolo hasta la plaza Circular, y ubicar fuera del caso urbano la reserva de la estación. Para ello fue necesario formular un proyecto para la estación el 30 de diciembre de 1943 y otro para la reserva el 21 de marzo de

⁶ Más concretamente se construyeron los muros del recorrido del ferrocarril a la altura del barrio de San Francisco, y el paso de Cantalojas a él. Asimismo se cubrieron las vías de la cercana línea del ferrocarril de Santander con una estructura de hormigón hasta la calle Bailén, se hicieron depósitos de agua elevados, se comenzaron algunos de los muelles y se inició la cimentación del foso del nuevo puente giratorio de máquinas en sustitución del anterior, que no se realizó al trasladar en la posguerra la reserva de máquinas a Ollargan, fuera del casco urbano.

⁷ Arquitecto titulado en la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1929. AGA, Educación. (05) 020, 32/14808, 7733-64. Más Serra (dir.) (1990), p. 99. El proyecto original no se conserva en la actualidad.

[230]

1944, que fueron aprobados por Orden Ministerial el 21 de diciembre y el 11 de septiembre de 1944, respectivamente, con un coste previsto de quince millones de pesetas⁸.

El proyecto de remodelación tuvo que hacer frente a la dificultad de erigir el edificio de la nueva terminal y asentar las nuevas vías en el mismo espacio que las antiguas; de tal forma que las viejas y las nuevas estructuras tuvieron que convivir hasta que finalizaron las obras, y contar con instalaciones provisionales. Pero, finalmente, la reforma de la estación supuso mejorar un servicio que de contar con dos vías de andén pasó a tener seis, y separar el sistema de mercancías de los generales de circulación, a la vez que el consistorio bilbaíno aprovechaba la situación para urbanizar y ensanchar la calle adyacente de Hurtado de Amézaga, facilitando así que absorbiera su creciente volumen de tráfico rodado.

La estación, al igual que muchas estaciones terminales erigidas hasta entonces, era un edificio exento en forma de ‘U’ que acogía la vías en su estructura abierta y limitaba al exterior con diferente calles y con la plaza Circular. El inmueble presentaba una altura homogénea de cuatro plantas, que estaba en consonancia con el resto de edificios que delimitaban la plaza, con la excepción del ochavo con la calle de Hurtado de Amézaga, donde se había proyectado un torreón con tres relojes en cada uno de los lados del chaflán. La estación, que mostraba el mismo carácter monumental y clásico que el cercano edificio de la S.A. Olaveaga, fue erigida en hormigón armado y con un hierro más económico y de menor calidad dada la grave crisis económica y la carencia de materiales básicos para la construcción que fue habitual en aquellos años. El cemento se revistió de granito en los basamentos y en las columnas del pórtico de entrada, de arenisca en el apilastrado y recibimientos de la planta baja, y de caliza en el recercado de huecos. El resto de la fachada se formó con ladrillo cara vista y el cuerpo de muro se rebordeó de caliza blanca, dando lugar a un edificio que en la época fue calificado de suntuoso y elegante⁹.

En la planta baja de la estación se articuló el acceso en torno a un gran vestíbulo cubierto por un techo de cristal checoslovaco, embebido en hormigón armado y sostenido por vigas metálicas, que aseguraba una adecuada iluminación del interior. Alrededor del vestíbulo se dispusieron las dependencias necesarias para los servicios de viajeros: taquillas de billetes, servicio de información, horarios de trenes, oficinas de viajes y quioscos de prensa, tabaco y sellos, que originariamente estuvieron revestidos con mármoles y pinturas. En la segunda planta, a la que se accedía por dos amplias escaleras de mármol, ascensores y montacargas, se ubicaron los andenes. En el resto de pisos se dispusieron las oficinas de RENFE y algún que otro local disponible, estando ya casi totalmente acondicionados en 1946.

⁸ “La estación del Norte de Bilbao y el proyecto de ferrocarril Areta-Trespaderne”, *La Gaceta del Norte*, 11-03-1941, p. 1; y “La nueva estación del Norte, de Bilbao, costará quince millones de pesetas”, *La Gaceta del Norte*, 16-02-1944, p. 3.

⁹ “La nueva estación de Renfe”, *La Gaceta del Norte*, 18-06-1950, p. 10.

Ilustración 6. Vestíbulo de estación de Abando en Bilbao (c-1946-1948).

Fuente: Colección Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Una vez terminada la estructura de hormigón del edificio de viajeros, a partir del verano de 1944 se procedió a montar la marquesina de la estación. Se trataba de una estructura que cubría una superficie de 192 por 45 metros. Cada dieciséis metros se colocó un arco, hasta un total de doce, que tenían cuarenta y cinco metros de luz de directriz parabólica y que dieron lugar a una estructura elevada de trece metros en los lados y veinte en su clave. La marquesina de hierro que terminaron de montar en la primavera de 1945 trabajadores de Altos Hornos de Vizcaya se cubrió con chapa de cinc galvanizada, salvo en el linternón, donde se dispuso cristal armado para aumentar la luminosidad del interior. En los laterales que daban a la calle de Hurtado de Amézaga se colocaron lucernarios embebidos en hormigón armado y soportados por un esqueleto del mismo material adosado a la marquesina. El resto de la estructura se recubrió con pequeñas baldosas de cristal, también checoslovaco, que tardaron en llegar debido a la situación internacional creada tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, los responsables de la construcción decidieron aguardar, dada la calidad en cuanto a resistencia y transparencia que se había observado en el vestíbulo de acceso. La fachada de la marquesina que daba a la calle de Hurtado de Amézaga se trató con el mismo carácter arquitectónico que el edificio de viajeros, empleándose también ladrillo y caliza en el muro de debajo del cristal. En esa misma calle se ubicó además otra salida precedida de un pórtico, situada a media altura de los trenes que llegaban.

[232]

Ilustración 7. Estación de Abando en Bilbao (c.1945).



Fuente: Colección Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

En el andén frontal de la marquesina se colocó una vidriera artística, diseñada por el pintor Gaspar Montes Iturriz y elaborada por la Unión de Artistas Vidrieros de Irún en 1948. Se trataba de un vitral de quince metros de anchura por diez de altura, que representaba a Vizcaya en sus montañas, caseríos, deportes, comercio e industria, y a Bilbao en la iglesia y puente de San Antón y la basílica de Begoña. Presidía la composición un gran reloj, así como el escudo preconstitucional, que se cambió entre 1990 y 1991.

El espacio de las seis vías y cuatro andenes de viajeros que cubría la marquesina quedó delimitado, además de por la gran vidriera central y los lucernarios de uno de los laterales, por un edificio longitudinal auxiliar para oficinas en el otro lado. Fuera de la marquesina, en el espacio que quedaba libre hasta la calle Bailén, se instalaron vías, muelles y patios para pequeña y gran velocidad, así como talleres de material móvil.

La nueva estación de RENFE, que finalmente costó alrededor de treinta millones de pesetas, se inauguró en 1948 con motivo de las fiestas conmemorativas de la toma de Bilbao¹⁰. El 22 de junio de 1950 el jefe del Estado se acercó a la ciudad para bendecir la terminal ferroviaria e inaugurar las 1.069 viviendas que

¹⁰ “La gran Estación del Norte y la nueva Hurtado de Amézaga a vista de pájaro”, *La Gaceta del Norte*, 21-04-1948, p. 8; e “Inauguración de la nueva estación de Bilbao”, *Ferrocarriles y Tranvías*, nº 168, agosto, 1948, p. 341.

componían el nuevo barrio bilbaíno de San Ignacio de Loyola. Su visita tuvo gran repercusión en los medios de la época. No en vano la propaganda simbólica fue el modo con que el Estado quiso ocultar su incapacidad para acometer las infraestructuras de comunicaciones o viviendas necesarias de la época. A los actos de bendición asistió una nutrida representación de autoridades estatales y locales, así como trabajadores y empleados de RENFE. No faltaron a la cita el presidente de las Cortes, los ministros de Gobernación, Justicia, Aviación e Industria y Comercio, así como el presidente de la Diputación Provincial, el alcalde, los gobernadores militares y civiles de diferentes provincias, autoridades militares y policiales locales, delegados estatales, cargos relacionados con las infraestructuras ferroviarias y el arquitecto autor del proyecto¹¹.

En su discurso de bienvenida, el presidente del consejo de administración de RENFE, Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, ensalzó al jefe del Estado como principal artífice de la voluntad del nuevo régimen por configurar una nueva España, y se refirió a la necesidad de consolidar el ferrocarril como un elemento primordial para el Estado¹². El general Francisco Franco, por su parte, definió la estación como un hito en la modernización de los ferrocarriles, proceso que llevaba a la práctica las políticas paralizadas por la II República pero ya apuntadas en la dictadura del general Primo de Rivera, en la que el conde de Guadalhorce fue ministro de Fomento, elaborando en 1926 el Plan Preferente de Urgente Construcción de Ferrocarriles¹³. La transformación ferroviaria, a juicio de Franco, se mostraba indispensable, además de para facilitar el desplazamiento de personas, para favorecer el desarrollo económico del país. No en vano el ferrocarril se había convertido en un referente para el transporte de mercancías, y el Plan General de Electrificación de 1946, reformulado en el Plan General de Reconstrucción de RENFE de 1949, serviría para impulsar las grandes industrias eléctricas del Estado. Sin embargo, se trataba de una iniciativa que todavía no se había llevado a cabo y que para la industria vizcaína resultaba de gran importancia, hasta el punto de que los empresarios locales habían manifestado a Benjumea su voluntad de hacerse cargo de la electrificación de la línea entre Bilbao y Miranda.

3. Una nueva arquitectura para una nueva época

La nueva imagen que se quiso concretar en las estaciones terminales de Abando y la Naja estuvo motivada por su ubicación privilegiada dentro de la ciudad.

¹¹ “La nueva estación de la Renfe”, *La Gaceta del Norte*, 18-06-1950, p. 10; “Bilbao despidió al Caudillo entre entusiastas aclamaciones. El Jefe del Estado presidió la bendición de la estación de Bilbao-Abando. Inauguración de la barriada de San Ignacio de Loyola”, *La Gaceta del Norte*, 23-06-1950, p. 1; “Editorial. Lo que dijeron el Caudillo y el Conde de Guadalhorce en la inauguración de la nueva estación de Bilbao”, *Ferrovianos*, nº 109, julio, 1950, pp. 1-2. “La nueva estación de la Renfe, en Bilbao, inaugurada por el Caudillo. Su excelencia pronunció un magnífico discurso y otro importante el conde de Guadalhorce”, *Ferrovianos*, nº 109, julio, 1950, pp. 3-5 y 14.

¹² “Discurso del conde de Guadalhorce”, *La Gaceta del Norte*, 23-06-1950, p. 1.

¹³ “Palabras del Jefe del Estado”, *La Gaceta del Norte*, 23-06-1950, p. 1.

[234]

Al igual que ocurrió en otras muchas ciudades, las estaciones ocuparon inicialmente una posición periférica, que pronto perdieron debido al desarrollo industrial y demográfico de Bilbao. De hecho, su desarrollo fue paralelo, pero ajeno, a las propuestas para el Ensanche de la capital.

Tras las gestiones preliminares iniciadas en 1855, la línea de Tudela a Bilbao que partía de Abando comenzó su explotación en 1863. Asimismo, la línea de Bilbao a Portugalete que partía de la Naja, después de los primeros estudios de 1863, las autorizaciones de 1871 y la concesión de 1881, inició su explotación en 1888¹⁴. Paralelamente, la capital emprendía su desarrollo urbanístico a través del malogrado Plan de Ensanche de Bilbao del ingeniero Amado de Lázaro de 1862, que fue rechazado por las instituciones, y en 1873 con el plan de los ingenieros Pablo de Alzola, Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino de Achúcarro, que no fue aprobado hasta 1876¹⁵. Por lo tanto, la propuesta de 1873 tuvo que adaptarse a las líneas de ferrocarril ya trazadas, aunque en algunos casos su desarrollo fuese paralelo. Sin embargo, no se intentaron asimilar el ensanche urbano y las diferentes infraestructuras y líneas de comunicación, especialmente ferroviarias, de un modo similar al que estaban proponiendo Ildefons Cerdà y Arturo Soria en la misma época.

Ilustración 8. Detalle del proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, aprobado en 1876.



Fuente: Archivo Municipal de Bilbao-Bilboko Udal Arxiboa.

¹⁴ En 1858 se había formalizado la constitución de la *Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao*, y en 1884 se había hecho lo propio con la *Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete*.

¹⁵ Asimismo cabría recordar que, en 1801, el todavía municipio independiente de Abando y rival de Bilbao (cuya anexión no fue autorizada hasta 1861) contó con un plan de Ensanche conocido con el nombre del Puerto de la Paz, que fue realizado por el arquitecto Silvestre Pérez.

Ilustración 9. Detalle del plano topográfico de Bilbao y la delimitación de su término municipal, elaborado en 1956 por Luis de Apocada y Santiago Brouard.



Fuente: Archivo Municipal de Bilbao-Bilboko Udal Arxiboa.

En consecuencia, con la construcción de los nuevos edificios ferroviarios, que sustitúan a otros inspirados en la provisionalidad, impropios del desarrollo arquitectónico y urbano experimentado en los últimos años, se quiso integrar el ferrocarril en el paisaje de la ciudad. Para ello tenían el referente de otras estaciones terminales, como los cercanos edificios de las líneas de Santander y los Ferrocarriles Vascongados.

De este modo, las estaciones, además de ser una parte primordial de un sistema de transporte y mejorar un servicio, gracias a una arquitectura cuidada y a la urbanización de su entorno también contribuyeron a transformar y separar de una manera más elegante la circulación ferroviaria y la callejera. Se convirtieron así en un elemento urbano destacado, que daba forma a la puerta de entrada de muchos viajeros que llegaban a la capital, y muy especialmente en el elemento central de una infraestructura pública ofertada a los ciudadanos, que en todos los casos subrayaba la imagen que quería dar el nuevo Estado.

En 1941 el arquitecto Pedro Muguruza, en el preámbulo de la ley que creaba la Dirección General de Arquitectura de la que fue encargado, señalaba que:

[236]

“[...] la Reconstrucción Nacional, como tarea fundamental de la paz, requiere una labor conjunta y ordenada de todas las ramas de la Técnica. Las destrucciones producidas en las edificaciones, en los conjuntos urbanos y en los monumentos artísticos, la necesidad de ordenar la vida material del país con arreglo a los nuevos principios, la importancia representativa que tienen las obras de la Arquitectura como expresión de la fuerza y la misión del Estado en época determinada, inducen a reunir y ordenar todas las diversas manifestaciones profesionales de la Arquitectura en una dirección al servicio de los fines públicos”¹⁶.

No obstante, la Dirección General de Arquitectura no tuvo capacidad suficiente para ordenar el devenir arquitectónico del Estado y se limitó a racionar los materiales de construcción. Desde la cultura arquitectónica oficial se reelaboró un código formal ya consolidado partiendo de propuestas tanto regionalistas como clasicistas, inspiradas en el Renacimiento, el Barroco o el Neoclasicismo español. Precisamente de la estación de Abando se destacó su “elegante estilo neoclásico”¹⁷, mientras que el edificio de la S.A. Olaveaga presentaba detalles inspirados en El Escorial. Junto con las estaciones de ferrocarril, los edificios más representativos y de carácter público de la ciudad, que en todos los casos ocuparon las principales calles de la Villa, también siguieron una estética cercana al clasicismo. Tal fue el caso del edificio que ocupaba la Caja de Ahorros Vizcaína junto a la estación de Abando, que fue remodelado por el arquitecto Anastasio Tellería entre 1946 y 1949¹⁸. Asimismo, la nueva estética estuvo presente en la Delegación de Hacienda del Estado, el nuevo Museo de Bellas Artes de Bilbao, las sedes de diferentes entidades empresariales, de seguros y de ahorro, así como en alguna casa de vecindad.

La recuperación de una arquitectura clásica inspirada en el pasado, que fue habitual en los años de posguerra, quiso reflejar la grandeza y el esplendor de los Imperios de los que el nuevo régimen se consideraba heredero y quería restaurar, aunque sólo fuera de manera simbólica. De este modo, se pretendió definir una arquitectura que se identificara con el nuevo Estado, a la vez que se intentó crear un estilo propio y genuino, que contribuyera a la configuración de una conciencia e identidad nacionales. De ahí que se desechara y criticara la modernidad de la arquitectura racionalista de años anteriores, por considerarla extranjera y carente de tradición. Sin embargo, el racionalismo también contribuyó a definir la imagen de la ciudad mediante diferentes inmuebles, principalmente los destinados a casas de vecindad, algunas viviendas sociales e infraestructuras y edificios de carácter más funcional, como puentes y otros inmuebles, que en la mayoría de los casos estaban ubicados en las afueras de la Villa.

En suma, en los primeros años de posguerra y autarquía, el nuevo Estado buscó en la gloriosa tradición la nueva iconografía del régimen que la arquitectura

¹⁶ “Ley creando la Dirección General de Arquitectura”, *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 1, 1941, p. 2. El subrayado es nuestro.

¹⁷ “Inauguración de la nueva estación de Bilbao”, *Ferrocarriles y Tranvías*, nº 168, agosto, 1948, p. 341.

¹⁸ Plaza Circular 1, Navarra. AMB/BUA, 1950-XIV-1078-354. Arquitecto titulado en la Escuela de Arquitectura de Barcelona en 1933, AGA, Educación. (05)020, 32/15127, 8574-80.

[237]

contribuyó a concretar. Las estaciones de ferrocarril, junto con otros edificios de carácter público y representativo, contribuyeron así a definir una nueva estética urbana propia de una época igualmente nueva.

Ilustración 10. Estación de Abando y torre del edificio de la S.A. Oleveaga.



Fuente: Archivo Fotográfico Foto Ortega, Bilbao.

[238]

Bibliografía

- AZPIRI ALBÍSTEGUI, Ana (2000): *Urbanismo en Bilbao, 1900-1930*. Gobierno Vasco, Vitoria.
- BASTIDA, Ricardo (1934): *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao.
- CÁRDENAS, Gonzalo de (1940): “La construcción nacional vista desde la Dirección General de Regiones Devastadas”, en *Segunda Asamblea Nacional de Arquitectura*, Dirección General de Arquitectura, Madrid, pp. 145-155.
- CENICA CELAYA, Javier (1991): “El valor de la composición más allá del estilo. La arquitectura de Manuel Galíndez (1892- 1980)”, *Composición Arquitectónica*, nº 8, pp. 110-149.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel; y VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*. 2 vols. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya, Madrid.
- COMITÉ DIRECTORIO DE OBRAS PÚBLICAS (1940): *Plan General de Obras Públicas*. Imp. Talleres Penitenciarios, Alcalá de Henares.
- FORASTER BASTIDA, José Ramón (2002): *Ricardo de Bastida, arquitecto*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao.
- GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki (2002): *Ensanches urbanos en las ciudades vascas*. Gobierno Vasco, Vitoria.
- GALÍNDEZ, Manuel I. (1942): “Edificio de la S.A. Olaveaga”, *Revista Nacional de Arquitectura*, nº12, pp. 9-13.
- GARCÍA LOMAS, José María (1942), “Los transportes ferroviarios en la hora actual”, *Revista de Obras Públicas*, núm. 2723, pp. 106-116.
- GARCIVAL, Gonzalo (1994): *Estaciones de Ferrocarril en España*. Espasa-Calpe, Madrid.
- JUANES, Casimiro; y FERNÁNDEZ OLIVA, José Manuel (1946): “La estación de Abando, en Bilbao”, *Ferrocarriles y Tranvías*, nº 142, pp. 269-277.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (1994): *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (2002): “El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939- 1959)”, *TST*, nº 2, pp. 149-187.
- MACÍAS MUÑOZ, Olga (2003): “Bilbao, metrópoli ferroviaria”, en F. Cayón, M. Muñoz y J. Vidal (coord.), *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*, Ministerio de Fomento, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 177-203.
- MÁS SERRA, Elías (dir.) (1990): *50 años de arquitectura en Euskadi*. Gobierno Vasco, Vitoria.

- MÁS SERRA, Elías (2001): *Ricardo Bastida, un arquitecto para Bilbao*. BBK, Bilbao.
- MUGURUZA OTAÑO, Pedro (1940): *Arquitectura popular española*. Imp. A. G. Faure, Madrid.
- MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2006): “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de posguerra en el País Vasco, 1937- 1950”, *Ondare*, nº 25, pp. 33-76.
- MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2007): “La arquitectura muda. Bilbao durante los años de guerra y posguerra (1936-1944)”, *Bidebarrieta*, nº 18, pp. 361-397.
- MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2009): “Construir en el País Vasco de posguerra”, *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Instituto Juan de Herrera, pp. 967-977.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (1995): *RENFE (1941- 1991). Medio siglo de ferrocarril público*. Luna, Madrid.
- NOVO LÓPEZ, Pedro A. (1995): *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco: mercado y ordenación del territorio*. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, Ángel María (1995): *Ferrocarriles en Vizcaya: 1855-1913*. Universidad de Deusto, Bilbao.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, Ángel María (1988): “La Estación de Abando en el Ferrocarril de Tudela a Bilbao”, *Letras de Deusto*, nº 40, pp. 119-163.
- ORMAECHEA HERNÁIZ, Ángel María (1989): *Ferrocarriles de Euskadi, 1855-1936*. Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1939): *El futuro plan de obras públicas del Estado Español*. Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1940): *Problemas técnicos que plantea la reconstrucción en España*. Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, Madrid.
- PEÑA BOEUF, Alfonso (1946): “Desarrollo de las Obras Públicas en España. Desde el año 1936 hasta la fecha”, *Revista de Obras Públicas*, nº 2775, pp. 357-371.
- PEÑA BOEUF, Alfonso; y PÉREZ CONESA, Gregorio (1940): *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*. 10 volúmenes. Ministerio de Obras Públicas, Madrid.
- REINA, Diego de (1944): *Ensayo sobre las directrices arquitectónicas de un estilo imperial*. Ediciones Verdad, Madrid.
- RODRÍGUEZ-ESCUADERO SÁNCHEZ, Paloma (1991): *El Ensanche de Bilbao*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- RUIZ-BARRERA, Enrique (1946): “Los ferrocarriles de Portugalete y Triano”, *Ferrocarriles y Tranvías*, nº 142, pp. 278- 281.

[240]

SANTAS TORRES, Asier (2007): *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao.

SANTOS GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

SEGUROLA, Estanislao (1934): *Urbanismo en general y Urbanismo aplicado a Bilbao*. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao.

SUSPERREGUI, Jesús María (2000): *Manuel Ignacio Galíndez, 1892-1980*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao.