

El ferrocarril y la arquitectura neovasca The railway and the neo-basque architecture

Urtzi Llano Castresana

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Resumen

El final del s.XIX y comienzos del s. XX. viene caracterizado por una abundancia de estilos y opciones arquitectónicas que podrían resumirse en el conflicto abierto entre la forma y la función del que la arquitectura ferroviaria, se convierte en mayor exponente. En un contexto historicista, post-romántico y con evidentes influencias “revival” surgen los primeros regionalismos en el estado, basándose en los rasgos característicos de la tradición constructiva del territorio y su estética, dando lugar en la zona Nororiental a un estilo denominado Neovasco. Este estilo posibilitará interesantes ejercicios de adaptación de las tipologías de referencia al mundo ferroviario, que supondrán la consolidación del Neovasco también como estilo ferroviario. Este artículo tiene como objeto analizar la incidencia y evolución que el Neovasco ha tenido en la arquitectura ferroviaria, desde sus inicios hasta su expansión fuera de los límites que a priori podría marcar el área de influencia de este estilo. Asimismo, este trabajo pretende aportar una visión más amplia y complementaria que de este estilo se tiene, exponiendo aspectos en los que la arquitectura Neovasca ferroviaria.

Palabras clave: Patrimonio Arquitectónico Ferroviario, Regionalismo, Neovasco, Desarrollo e Influencias.

Códigos JEL: N94; O18; R42; P25.

Abstract

The end of the 19th century and the beginning of the 20th are characterized by a wide range of architectural styles and options that could be summarized in an open conflict between the form and the function of which the railway architecture becomes their greatest exponent. In a historicist, post-Romanesque context, with an evident ‘Revival’ influence, the first regionalisms based on the characteristic features of the constructive tradition of the territory and its aesthetic arise in the State, giving way to a style in the North-Eastern zone known as the neo-Basque. This style, will allow interesting exercises of adaptation of the typologies based on this style to the railway world. These will involve the consolidation of the neo-Basque style also as a railway style. This article aims to analyze the incidence and the evolution that the neo-Basque style has had in the railway architecture, since its origins until its expansion beyond the limits that could firstly mark the influence area of this style. Furthermore, this work aims to provide a wider and a more complementary vision of the style, exposing some aspects for which both the neo-Basque railway architecture.

Key words: Architectural Railway Heritage, Regionalism, Neo-Basque, Development and Influences.

JEL codes: N94; O18; R42; P25.

El ferrocarril y la arquitectura neovasca

[Fecha de recepción del original: 28/10/2018; versión definitiva: 4/3/2019]

Urtzi Llano Castresana[‡]
Universidad del País Vasco/ Euskal Herriko Unibertsitatea

1. Introducción.

Los inicios del siglo XX vienen marcados por un rico periodo de transición caracterizado por una amplia variedad de tendencias y estilos arquitectónicos. En una época en la que el desarrollo de nuevos materiales permitió a su vez técnicas constructivas que iban a revolucionar e impulsar nuevos retos en la ingeniería de la construcción, las tendencias historicistas, enmarcadas principalmente dentro del eclecticismo, heredadas de finales del siglo anterior continuarían ejerciendo una gran influencia en el mundo ferroviario.

Dando respuesta a las necesidades de la arquitectura ferroviaria tendríamos como precursor regionalista el excepcional caso, por su prontitud, del ferrocarril de Sevilla-Huelva MZA (Ramírez et al. 2016, p. 89,97,102) el cual de la mano del ingeniero Jaime Font y Escola desarrolla entre 1882-1885 (López 1986, p.199) una arquitectura industrial seriada y funcional de estilo Neomudejar.

[‡] Escuela de Ingeniería de Bilbao, UPV/EHU. Paseo Rafael Moreno "Pitxitxi" 3, 48013 Bilbao. E-mail: urtzi.llano@ehu.eus

Sin embargo, el florecimiento de la arquitectura regionalista no llegaría hasta dos décadas después y con ello, la utilización del neovasco en el ferrocarril, empezando a desarrollarse a principios de la década de 1910. Adaptándose a las necesidades de las compañías de ferrocarril, intentará impregnarse y responder a la identidad y características de cada lugar, en un siempre constante esfuerzo de optimización de los escasos recursos económicos y técnicos disponibles, generalmente consiguiendo un nivel muy digno en resultados.

En lo que a la arquitectura neovasca se refiere, en 1887 Henry O'Sheak publicó el libro "*La Maison Basque*" en el cual hacía referencia a las construcciones residenciales que se podían encontrar en la costa del País Vasco, en los alrededores de San Juan de Luz y Biarritz. Este escritor define esta arquitectura ligada a la tierra, a las tradiciones y a la propia identidad, cogiendo como base la arquitectura del caserío vasco y analizando su tipología (Ordoñez 1999, p.189). Discretamente, en esta costa empiezan a aparecer edificaciones aisladas de tipo residencial que de alguna manera venían a recordar en aspecto y semejanza a los caseríos del norte de los pirineos, sin que tuvieran ninguna relación con la tradición de la Costa Vasco-Francesa y que no compartían funciones con aquellos modelos originales de explotación del medio rural, salvo en su bucólico aspecto.

Por tanto, es a finales del siglo XIX en la parte Vasco-Francesa donde podemos encontrar a los precursores de la *recuperación* de la arquitectura vasca popular. Pudiendo ser considerada como la primera construcción de estas características, la villa Arnaga del escritor parisino E. Rostand en la localidad de Sara. Este edificio, tendría la voluntad inicial de adoptar las características arquitectónicas formales y estéticas de las casas y de los caseríos de la región, pero manteniendo como función principal la de servir de residencia. El resultado sería un edificio de tendencias historicistas y recursos regionales, de criterios arquitectónicos ciertamente confusos, reflejo de un recuerdo romántico pintoresco de los caseríos de las tierras de alrededor. De esta manera comenzarían a desarrollarse los inicios del estilo que reuniría las características de la tradición arquitectónica del territorio vasco, apareciendo diferentes focos y referencias (Ordoñez 1999, p.188).

En Guipúzcoa por ejemplo tendremos por una parte lo que podría denominarse como el foco de Fuenterrabía, iniciado con la construcción de la venta de pescadores de J.A.Fernandez Casadevante en 1913 (Azpiri 2003, p.73), basada en las edificaciones cercanas de los pescadores de la villa, así como con la residencia "Glim" del Marqués de Queiros, que se construiría posteriormente cerca de aquí, constituyendo uno de los mejores primeros ejemplos del neovasco (Azpiri 2003, p.74) residencial.

Imagen 1.
Arquitectura tradicional de la Baja Navarra del s.XIV en el país vasco-francés,
Bastida.



Fuente: Autor

Por otra parte, en el oeste de Guipúzcoa, el que fuera arquitecto vizcaíno, Pedro Guimón, construye en 1914 el complejo de la casa de Ignacio Zuloaga, con marcada influencia de la tendencia vasco francesa.

En el país vasco-español, es en Vizcaya donde tiene lugar el comienzo precoz de las primeras tendencias regionalistas. En el centro y oeste de Vizcaya, el norte de Álava y los alrededores de las montañas de la frontera con Cantabria es donde podemos encontrar construcciones con elementos tradicionales, que constituyen una gran fuente de recursos estilísticos que servirán de inspiración para arquitectos como L. Rucabado autor de la casa Arrospide en 1910 o el propio M.M.Smith quien ya en 1906, 1908 y 1909 experimentaría con ellos pese a no ser éste el estilo que más llegaría a desarrollar a lo largo de su dilatada obra.

2. El inicio del Nevasco en el ferrocarril: Concurso para la estación de Atxuri.

Tendríamos que esperar hasta la convocatoria del concurso de la estación de Atxuri, el 29 de noviembre de 1911, para ver los primeros intentos de construcción industrial neovasca. La compañía de Ferrocarriles Vascongados de Bilbao a San Sebastián, que tenía la estación principal y su sede en Bilbao, se quedaron escasas para satisfacer las necesidades de la época. La estación de Atxuri, era una sencilla

construcción neoclásica de 1882 que ya en 1895 sufrió la primera ampliación. Las bases del concurso invitaban a aplicar las tendencias regionalistas vascas que estaban empezando a introducirse en ese momento, convirtiéndose en un excelente campo experimental estético-compositivo, que permitiría al incipiente estilo dar un salto cualitativo que superara la tipología residencial de la que provenía, para dar solución a las necesidades de una estación terminal.

El ganador de este concurso (FFVV (1), p.283) fue Manuel María Smith Ibarra el 1 de mayo de 1912, siendo este el arquitecto según el jurado, que mejor se amoldó a las condiciones que puso la compañía de ferrocarriles, debiendo ser una construcción que reflejara la identidad de la región y sus tradiciones (FFVV (1), pp.325-326). La nueva estación de Atxuri, construida sobre la antigua estación neoclásica, fue inaugurada el 23 de febrero de 1914 y consolidó el estilo neovasco como garante de la imagen que la compañía quería trasladar a sus potenciales clientes, simbolizando los valores de la región. El proyecto de Smith será considerado como la primera manifestación de estilo neovasco en arquitectura ferroviaria que se consolida.

"...parece quererse aclimatar y parece orientarse un estilo arquitectónico de sabor vasco. Pero, ¿es que hay arquitectura vasca? ¿Cuáles son sus prototipos? ¿Dónde están?... a fuerza de tentativas, se da en algo original y hasta pintoresco." (Donosty, 1915, p.283)

De esta manera, Ferrocarriles Vascongados con el concurso de Atxuri comenzaría una época en la que delegaría sobre arquitectos el desarrollo de la forma y acabados de sus edificios principales por un estilo del que entonces era garante el arquitecto de vanguardia y referente de la compañía, el Sr Smith. Política que se vería fomentada por el Marqués de Acillona, quien pasó a liderar la empresa desde la fusión de las compañías en 1906, lo que posteriormente derivaría en Vascongados, claro impulsor y garante de un estilo que se amoldaba a su mercado ideal político vasquista (Olaizola 2007, p.184,185).

Resumiendo, la ecléctica estación de Atxuri no sólo se puede considerar la primera construcción ferroviaria del neovasco, sino también industrial, que representa un apropiado ejemplo de arquitectura tradicional popular de las villas de Vizcaya. Este hito supuso el firme compromiso de la empresa ferroviaria para con este estilo arquitectónico, rubricado posteriormente en los proyectos que se desarrollarían conforme avanzaba la obra de Atxuri para las estaciones de Lasarte-Empalme y Usurbil, edificios para los que se toma como modelo el caserío, tal y como proponía Smith en el propio concurso de Atxuri (Gumuzio 1985,p.48,49) para las estaciones de poblaciones en entornos rurales y villas más modestas, abriendo nuevos caminos a la arquitectura neovasca a través del ferrocarril.

Imagen 2.
Obras en la estación de Atxuri en 1913.



Fuente: AMVF. Se aprecia la reutilización de los edificios anteriores, así como la finalización del núcleo principal.

Imagen 3.
Panorámica de la recientemente inaugurada nueva estación de Atxuri.



Fuente: AMVF

3. Período inicial 1912-16: Las construcciones de Lasarte empalme, Usurbil y M. M. Smith.

De esta época serían, las elegantes estaciones de Usurbil y Lasarte-Empalme y el modesto apeadero de Txaparrenea construidos tras las obras de adecuación del trazado Aguinaga-Lasarte (1912-14) y dos años más tarde la estación de Añorga, realizadas "en el estilo del país" según los deseos de la empresa. Estas edificaciones, sobre todo las dos primeras, fueron realizadas en un estilo nevasco depurado de alta calidad, reflejo del amplio conocimiento y dominio que posee el autor de recursos estilísticos del territorio, pasando a ser considerados verdaderos referentes del estilo nevasco-ferroviario. Estos dos primeros edificios, si bien es cierto que han pasado desapercibidos fuera del ámbito ferroviario, junto con Atxuri conformarían el inicio del estilo nevasco en el ferrocarril, convirtiéndose en claro referente para posteriores construcciones. Es por esto que las siguientes líneas constituyen un ejercicio por extender y aclarar el origen de estas singulares estaciones, apreciándose en todas ellas una evidente influencia directa del estilo Atxuri, ya en construcción, acompañado de una capacidad y alarde de recursos arquitectónicos a la altura de muy pocos por entonces.

Cabe mencionar que aun, a día de hoy, existen ciertas discrepancias sobre la autoría de las estaciones de Lasarte-Empalme y Usurbil, ambas atribuibles al arquitecto Bilbaino M.M. Smith. Por el material documental y gráfico relativo al ámbito ferroviario más extenso al que a raíz de este trabajo se ha tenido acceso, así como por tres propuestas diferentes para la estación de Usurbil de un mismo autor que hasta la fecha se desconocían, podemos deducir que son edificios claramente asignables a la obra de este arquitecto. Por un lado, la impronta estética y de recursos exhibida en ellos, muchos de los cuales anteriormente utilizados en su propuesta de Atxuri, marcan el sello de autor sin necesidad de firma. Por otro lado, ha de tenerse en cuenta la más que evidente elección como arquitecto de referencia por la empresa que sería promotora de estos edificios contemporáneos entre sí, relativos a un período muy concreto de la obra de este autor, lo que descarta a la mayoría de los autores contemporáneos que cultivaron este estilo, por lo precoz de los edificios, que debieron de ser proyectados entre 1912-1913, situándose en la misma vanguardia del movimiento y con un evidente estilo propio.

Sin embargo, habiendo analizado las diferentes actas de gobierno y contabilidad de la empresa relativas al período en el que se construyen dichas estaciones, no se encuentra referencia alguna al autor de ellas, si bien se obtienen innumerables detalles del proceso constructivo referidos sobre todo al apartado técnico de la ejecución de las obras de la variante en la que se ubican, siendo la resolución de los edificios un apartado generalmente secundario en este tipo de empresas. No se hace referencia alguna por lo tanto en los documentos al autor del proyecto ni al devengo de los pagos derivados de

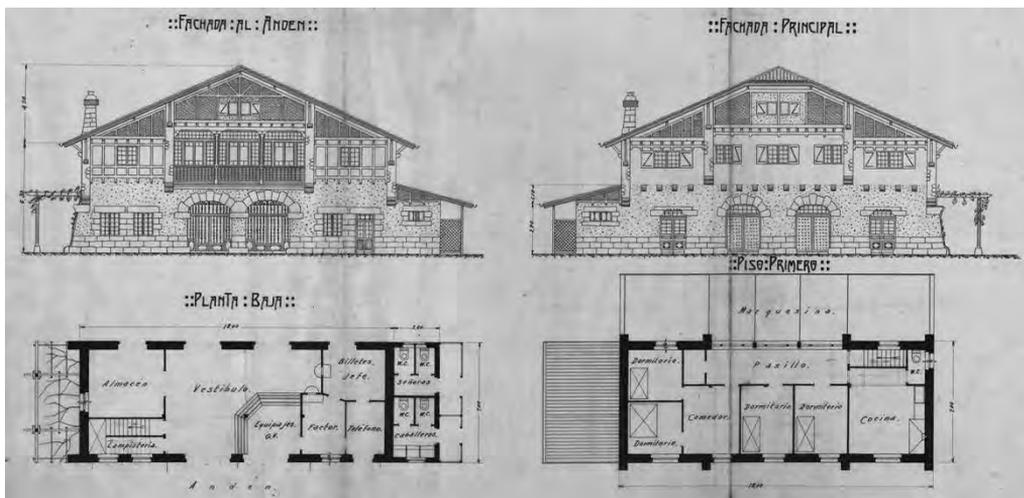
dicha tarea. La construcción de la variante de Aguinaga a Lasarte se contrató “llave en mano” a la Sociedad Minera Guipuzcoana, concesionaria y constructora a su vez del Ferrocarril del Plazaola, por lo que, en las actas y contabilidad de los Ferrocarriles Vascongados, muy completas, solo hay información sobre la liquidación final, no encontrándose registrado detalle alguno sobre su ejecución. Por otro lado, a pesar de que esta empresa ejecutara los edificios, el diseño de estos queda supeditado íntegramente al dictamen y proyecto que Vascongados les entrega. No en vano, ninguna de las estacione del Plazaola que se construyen en esas mismas fechas se realizan en Nevasco, siendo estaciones industriales seriadas de cierta elegancia, pero sencillas, típicamente ferroviarias, de las que la compañía vascongada ya contaba en Deba, Zumaia, Zarautz u Orio (1901-1902) entre otras. Tampoco se han obtenido resultados positivos de la investigación llevada a cabo en la prensa escrita de la época ni en el archivo municipal de Usurbil, localidad a la que servían entonces los dos edificios principales y el posterior apeadero construidos tras las obras de la variante, no haciéndose mención alguna a la fecha de inauguración de la nueva estación, si bien es citada en repetidas ocasiones, en ningún caso se menciona al autor del proyecto, ni al director de la ejecución de la obra, que probablemente fuera el propio ingeniero jefe de la empresa, Leandro Altube.

Dicho esto, a Smith se le otorga la reforma y ampliación de los almacenes y oficinas de Atxuri en 1915, obras que comienzan una vez entró en servicio la nueva estación. Esta obra se dilataría casi cuatro años y establecería un vínculo más prolongado entre el arquitecto y la empresa, poco más tarde de la construcción de los edificios de Usurbil y Lasarte-Empalme, deduciendo que la empresa debía de estar satisfecha con sus servicios. Estas dos estaciones fueron obras que llevó a cabo la propia empresa que, como ya hemos apuntado anteriormente, ya contaba con los servicios de Smith en Bilbao desde Mayo de 1912 y que el arquitecto conocería a la perfección, pues conformarían por aquel entonces la vanguardia de la arquitectura Nevasca en Guipuzcoa, si bien no manaban directamente de ninguna de las corrientes que hasta la fecha se practicaban en ese territorio, como las de F. Casadevante en Hondarribia o el también Vizcaino P. Guimón en Zumaia (Azpíri 2004, p.100,216). Podrían referirse otras relaciones comerciales entre la familia Smith y Vascongados, por la compra de los almacenes nº 12 y 14 de la calle Atxuri estratégicos para la ampliación de los servicios de la terminal de la compañía o que el primer estudio de Smith se situara en el mismísimo Atxuri.

Respecto a las tres propuestas diferentes para la estación de Usurbil que esta investigación ha llegado a identificar, con ciertas variaciones entre sí, de probablemente un mismo autor por las evidentes similitudes en los recursos utilizados así como por la manera en la que estos son aplicados, cabe señalar: Las primeras dos propuestas entre ellas solo difieren en algunos detalles, concentrados principalmente en la más que interesante galería del primer piso de la fachada principal a las vías, siendo abierta con cerramiento interior en fondo de fábrica de ladrillos vista, similar al

pórtico de acceso a la planta noble de las oficinas por la calle Atxuri a la estación del mismo nombre o cerrada acristalada, que fue finalmente la propuesta llevada a cabo. La tercera propuesta, se intuye de menos porte o presencia por la pérdida de la simetría y una cierta distorsión del orden jerárquico, generado por la acumulación de varios elementos que compiten entre sí. Frente a la relación poco permeable y apenas existente entre ambas fachadas, siendo la fachada posterior, más ordenada y con tendencia a cierta simetría, esta es una propuesta más alejada del modelo de caserío vasco al que aspira la empresa, lo que probablemente supuso finalmente su descarte, siendo más cercana a tendencias historicistas pintorescas de la campiña inglesa que nos vuelve a poner sobre la pista de “el anglosajonismo de corte más o menos ruralizante y pintoresco” (Gumuzio 1985, p.49) que ya expuso Smith en 1908 en el *Chalet de Carlos Lewison*. Sin embargo, a la propuesta final se le anexarán los servicios públicos, tal y como se recogen en esta última propuesta, rompiendo de manera efímera y anecdótica con la simetría cuasi perfecta del edificio finalmente construido.

Imagen 4.
Planos de la estación de Usurbil, 1913.



Fuente: AMVF.

La estación de Lasarte-Empalme, que sería el primero de los dos edificios en ser construido y puesto en servicio en enero de 1914, con cierta anterioridad a Atxuri, se situaría a caballo entre las dos propuestas para Usurbil, inclinándose más por una fachada bien ordenada y tendente a la simetría, rota por la apertura de una terraza exterior no cubierta, de tal manera que se pierde la continuidad lineal de la cubierta, no así la proporción del edificio. Esta estación también presenta una galería en planta primera, a fachada cambiada, en este caso abierta y de mayor presencia o porte debido a las columnas toscanas de capitel dórico que la sostienen, con fondo de fábrica de ladrillo vista con apertura de tres vanos internos, siendo los centrales geminados en

doble puerta, como las ventanas que rematan el frontal del bajo-cubierta. En planta baja, el acceso principal de los viajeros a la estación se resuelve como en Usurbil, mediante arcos carpanel, siendo en este caso tres los necesarios por la composición plástica de fachada. La fachada que resuelve el acceso al andén se sirve de tres huecos adintelados sobre dos generosas columnas toscanas panzudas de acentuado éntasis, a escala de las de Atxuri, en un evidente guiño a la estación término. El resto de aperturas o huecos principales en planta baja (tres) se resuelven con el mismo sistema adintelado originario del proyecto de Atxuri y que también aparecerán en Usurbil. Excepcionalmente significativo será el detalle de las chimeneas de Atxuri, un elemento que en esta estación principal toma cierta relevancia y en el que el arquitecto se permite nuevamente licencia estética, no carente de cierta ironía compositiva, dando como resultado un elemento con marcada personalidad, de estética artificial y resuelta de manera singular, mediante recurso no presente con anterioridad en la arquitectura vernácula. De tal manera que la caprichosa resolución de la chimenea, también se convierte en sello inequívoco del autor, sello que se reproducirá justamente en el edificio de Lasarte-Empalme, como se puede apreciar en los planos hallados en el AMVF, con sus dos canecillos de piedra característicos.

Imagen 5
Estación de Lasarte-Empalme, pocos años después de su puesta en marcha



Fuente: AMVF

Entre los recursos estéticos más repetidos en ambos edificios y que evidencian una relación directa con el proyecto de Atxuri y su autor estarían aquellos que ya en 1985 comentaban (Gumuzio 1985, p.49-51) en relación a Atxuri y que son perfectamente extrapolables a Usurbil y Lasarte-Empalme, como son los remates en apertura de huecos en fachada, mediante adintelamiento de vigas de madera, tallados con muesca tradicional vasca, apoyadas sobre canecillos sin jamba; sillares labrados en borde de ajuste con un tipo de acabado denominado “desbastado” que otorgaba un aspecto de almohadillado tosco rugoso usado en zócalo, jambas, dovelas y apoyos de dintel y que aparece por primera vez en estos edificios ferroviarios y con anterioridad únicamente en la iglesia de Etxebarri 1907 (Sanz de Esquide 1985, p.76,77); el tipo de columna no asimilable a ninguna de las clásicas, más panzuda y baja; irregular distribución de las dovelas en los arcos de los huecos en planta baja; amplios aleros de madera tallada, remates de esquina de fachadas mediante rústicos contrafuertes, tratamiento de superficie rugosa en acabado de fachadas etc. La mayoría de estos recursos, por aquel entonces atribuibles únicamente a Smith, se emplearán en estos edificios y conformarán la marca y la huella dactilar del gran arquitecto Vizcaíno.

Curiosamente y fuera del ámbito ferroviario difícilmente se encuentra mención alguna a estas estaciones, salvo de manera efímera en algunas publicaciones relevantes de la época como por ejemplo la obra *Geografía general del País Vasco-Navarro* donde en 1916 el historiador Guipuzcoano Serapio Múgica (1916, p.523) cita en el tomo de Guipuzcoa “Recientemente se han construido, con destino a estaciones, muy bonitos edificios de carácter vasco...” haciendo claramente referencia a aquellas situadas en el nuevo tramo recortado entre Aguinaga y Lasarte de la línea de la costa, centrando la mayoría de la atención de los medios de la época por el *estilo vasco* principalmente en las viviendas residenciales (La construcción Moderna 1914, (4) p.49-52;(19-21) p.289,205,321).

Por aquel entonces, ya en 1912 el diario de Rafael Picavea “*El Pueblo Vasco*” de gran difusión en nuestro territorio, regalaba a sus lectores la posibilidad de construirles una casa asimétrica de doble planta en estilo vasco en “el pueblo que indique el agraciado”, siempre que estuviera comprendido “dentro de las provincias vasco-navarras o sus limítrofes de la costa cantábrica”. Haciéndose eco de la noticia la prestigiosa revista *La construcción moderna*, el 30 de enero de 1913 el edificio se presentaba como un buen ejemplo de modelo de arquitectura vasca digno de imitación (La construcción Moderna 1913, pp.19), exponiendo los planos del proyecto en planta y su fachada principal, de quien era autor el propio Smith. Este ejemplo de arquitectura neovasca precoz, colocaba a Smith como autor referente en este estilo y por otra parte despeja cualquier duda sobre los reparos que pudiera tener al uso de la asimetría en el neovasco “sabía valorar el interés artístico de la asimetría” (Monduate 1985, p.57), algo perfectamente válido habida cuenta de las innumerables referencias de caseríos con tendencia a la ampliación de sus cubierta hacia un lado del edificio por cuestiones meramente funcionales que Smith, suponemos, ya conocía y que no dudó en utilizar.

Podríamos citar por ejemplo un proyecto muy similar al presentado en el periódico “*El Pueblo Vasco*” también de 1912 como el chalet para D. Carlos Orue en Begoña, o el proyecto mas elaborado por el rico lenguaje empleado que finalmente no pudo realizarse del Chalet para las Srtas. Aras en Algorta. Edificios residenciales en marcado carácter neovasco contemporáneos e incluso algo previos a las estaciones de Lasarte-Empalme y Usurbil, en plenitud de la eclosión (Monduate 1985, pp.63-65) que el Neovasco del estudio de Smith comenzó a desarrollar de forma como venimos diciendo precoz y experimental en el territorio.

Cabe destacar por lo tanto, que mientras se desarrollaban las obras en Atxuri, bajo la dirección de Smith y la supervisión de Leandro Altube, el ingeniero de la compañía, este último se encargaba de las obras de la variante de Lasarte, adjudicadas el 4 de Noviembre de 1912, quien debía de dar solución a temas técnicos preferentes, derivados del trazado ferroviario a los que habría de añadirles posteriormente la construcción de dos nuevos edificios de viajeros, para lo que requeriría los servicios del propio Smith, más ducho en construcción de edificios y estilos, con quien mantendría una relación profesional directa y frecuente. Queda probada la preferencia/tendencia de la empresa en este período a no dejar la resolución estética, acabado del envoltorio o imagen de los edificios representativos de la compañía en manos de sus ingenieros, sino de buscar en el exterior a arquitectos que se encarguen de otorgarles un *digno* acabado a sus edificios, en consonancia al gusto estético de la época e ideología de la empresa. Esta tendencia continuaría al menos durante casi dos décadas. A finales de 1912, Smith se encontraba trabajando para la compañía, había demostrado su valía y solvencia, gozaba de la confianza del ingeniero y satisfacía los objetivos de imagen a proyectar de la dirección de la empresa. Caracterizándose las empresas ferroviarias por la tendencia a lo práctico y al ahorro de costes, en algo que constituía un encargo menor para ellas como el de la resolución de dos edificios de paso para la variante, no fue necesario licitar, M. Smith bajo las directrices de L. Altube constituía una manera eficaz, rápida y efectiva de darle a la compañía la solución perfecta mediante una fórmula que se venía dando en el Bilbao industrial y en especial en los entornos ferroviarios con grandes resultados, la de la colaboración entre el ingeniero, para la solución del programa funcional y el arquitecto, para la relación del aspecto exterior.

Las estaciones de la nueva variante de Lasarte se proyectan durante el siguiente año, llegándose a inaugurar la primera de ellas, Lasarte-Empalme, incluso antes que la propia estación de Atxuri. Siendo Vascongados quien impone a la Sociedad Minera Guipuzcoana el estilo de sus estaciones a ejecutar, el celo que la compañía tenía por mantenerse fiel a un estilo marcado inicialmente por Smith (Usurbil (2), p.215) y la confianza depositada en el arquitecto fueron razones de peso para su concesión. Los documentos que se hallan en el Museo Vasco del Ferrocarril son los planos técnicos que manejaba la empresa, con la firma del ingeniero jefe de Vascongados, los que planteamos que son derivados de la vinculación directa de M.M. Smith con la compañía

ferroviaria vasca: diferentes propuestas sobre programa y condicionantes funcionales impuestos por Leandro Altube, y como en Atxuri, para el buen hacer de Smith, la construcción del « envoltorio » para los edificios de la variante de Lasarte, las estaciones de Usurbil y Lasarte-Empalme.

Tras esta amplia exposición sobre el origen de los primeros neovascos ferroviarios, obras precoces y de gran importancia dentro del propio estilo, y sin abandonar el mismo ferrocarril, en 1917 se pondría en servicio la estación de Añorga. Aun siendo ésta más humilde y de tamaño más pequeño que las de Usurbil y Lasarte-Empalme, siguió el mismo estilo de las citadas. Por la sencillez y austeridad de los recursos empleados, distará de la elegancia y buen hacer de las anteriores, siendo más probable que el propio equipo de ingenieros de la empresa conformara a partir de bocetos o descartes previos, un apañado edificio con cierta semejanza a los construidos apenas tres años atrás.

4. Concurso para la estación de Amara: La estación que no fue.

Entre agosto y setiembre de 1912 (FFVV (1), pp.338-339,344-345) la compañía de ferrocarriles vascongados, como hicieron en Bilbao, quiso hacer una estación digna, como correspondía a la compañía y a la ciudad de San Sebastián en la unión de las dos capitales. La estación de Amara era por entonces una construcción provisional de 1900, compuesta por un entramado de madera y ladrillo, de una sola planta, que se había quedado anticuada o cuando menos no satisfacía las necesidades de la época. Con objeto de dar solución a esta situación, se hizo una llamada a los arquitectos de la zona y se recibieron dos anteproyectos en el colegio de arquitectos de Guipúzcoa, con los lemas "Nick" y "Aziera" que correspondían al tolosarra Guillermo Eizaguirre y al donostiarra Augusto Aguirre respectivamente (FFVV (2), pp.350,360). El 10 de mayo de 1913 el jurado, compuesto por arquitectos guipuzcoanos, eligió la propuesta de Guillermo Eizaguirre. Ambas propuestas, sin grandes diferencias volumétricas entre sí y que recordaban en cierta manera a la estación de Atxuri, presentaron composiciones eclécticas que mezclaban recursos de distintas épocas, sin que llegara a imponerse ningún estilo sobre el resto, no llegaron a satisfacer del todo a la compañía.

Imagen 6.
Grabados de las dos propuestas para la estación de Amara de 1913.



Fuente: AMVF

Tras numerosos cambios y problemas con el ayuntamiento de San Sebastián con respecto a los terrenos para su edificación, la construcción de la estación se fue retrasando. En 1917 el ayuntamiento, tras un proceso complicado, aceptó las peticiones de la compañía. Para esa fecha había empezado la Iª Guerra Mundial y ello hizo que los materiales escasearan y se encarecieran, por lo que la compañía tuvo que dejar para más adelante el proyecto, que finalmente caería en el olvido.

Por otra parte, mientras se construía la cercana estación de Añorga, en el estado la arquitectura ferroviaria regionalista comenzaba a popularizarse. Como prueba de ello ya en 1916 Silvio Rahola publicó en Madrid el 4º tomo de Tratado de Ferrocarriles, en el que se refiere al estilo regionalista como una tendencia consolidada: "Edificios para el servicio de viajeros:...si antiguamente se empleaba una sencilla decoración para las fachadas e interiores, hoy en día se atiende ya a la esbeltez del conjunto, en relación con las construcciones de la comarca, estableciendo cierto lujo en las dependencias, preocupándose de que el edificio cause una agradable sensación al viajero, haciéndole recordar el carácter de la región, sus costumbres y su historia." (Rahola 1918, p.39).

En nuestro entorno en cambio, la construcción de edificios ferroviarios de estilo nevasco se paralizaría durante una década, a excepción del refugio de San Fausto de 1922, que la compañía de Ferrocarriles Vascongados nuevamente construyó en este caso en la bifurcación que la línea Bilbao-Donostia tenía a Elorrio. Siendo ésta una edificación sencilla pero bonita, con un marcado carácter al estilo de Smith, por lo que estaría basada probablemente en los bocetos hechos por el arquitecto para la compañía en 1913.

5. Segunda etapa: La consolidación del estilo en el ferrocarril 1924-1929.

Donde sí se siguió construyendo en el estilo Nevasco de la región, fue en la parte vasco-francesa donde también gozaba de una amplia aceptación popular. De este modo, encontramos el tranvía de Bayona-Hendaya, con las estaciones seriadas y estandarizadas de estilo nevasco-francés de Erromardie, Fontaine-Laborde, Bidart o Guethary. Este estilo también se aplicaría en las estaciones del ramal de Sara en Askain y Sara, aunque diferentes a las del tranvía, tenían el mismo estilo, siendo todas ellas construidas en 1924. Algunas de estas estaciones, aún hoy, varios años después de cerrada la línea podemos encontrarlas debido a la gran aceptación social de la que gozó su estética, a la digna composición de la fachada y a la adecuada utilización de la tipología residencial, reconvertidas en chalets o edificios unifamiliares.

Imagen 7.

Estaciones estandarizadas del tranvía de Bayona a Hendaya, viviendas en la actualidad.



Fuente: G. Lalane.

Siguiendo en los pueblos vasco-franceses y cerca de la frontera, en el mismo año se pone en funcionamiento el denominado Tren Cremallera, llamado así debido al mecanismo por el que avanzaba, con la estación inicial de San Ignacio y a medio camino, el bonito apeadero conocido con el nombre de *Hiru-iturri*, ya desaparecido (Lalane 2015, pp.68-95). La estación, estaba constituida por planta baja y un piso, mientras que el apeadero constaba solo de una planta baja. Ambas edificaciones, aun siendo unas construcciones sencillas, se ubican propiamente en el estilo Nevasco.

Para terminar con el inventario de las construcciones neovascomas del ferrocarril de la época en la zona vasco francesa, nos fijaremos en el tren de Burdeos-Irún, donde se sitúa la estación de Ondarraitz, hoy todavía en servicio. La que hasta hace poco fuera conocida como la estación de Hendaya-Plage, construida entre 1926-28, actualmente Gare du Deux-Jumeauz, toma el nombre de dos peñas cercanas que se adentran en el mar. Este edificio, viene definido por una estrecha planta de eje alargado paralelo al ferrocarril, con cubierta de amplios faldones a dos aguas, cuyos característicos amplios

faldones protegen la fachada principal. De composición volumétrica totalmente simétrica, 5 vanos principales la definen, con huecos rematados con arco de medio punto en planta baja, a ambos lados de las fachadas principales, dirigiendo la circulación de los viajeros. A escasos metros por detrás de la línea que describe la fachada principal, a ambos lados, lleva otro cuerpo adherido, bien introducido en la composición general. En las plantas superiores, en mortero de cemento, se reproducirán los característicos entramados de madera en rojo sobre fondo blanco. Además del pórtico cubierto que protege las entradas y salida de los viajeros, hay que mencionar sobre todo el magnífico amplio alero de cubierta que da a la fachada del andén de los viajeros. Este elemento que hace las funciones de marquesina, especialmente característico de la arquitectura industrial ferroviaria, es introducida de una forma muy adecuada dentro de la estética de la arquitectura tradicional vasca en esta estación, imitando los apoticados de madera tradicionales que permitían ampliar el voladizo y proteger así el frontal del caserío con un espacio exterior a cubierto, que marca el carácter de este singular edificio.

6. El ferrocarril del Urola y Ramón Cortázar

La puesta en marcha del ferrocarril del Urola el 22 de febrero de 1926, supondrá el afianzamiento definitivo de la arquitectura ferroviaria de estilo neovasco, siendo el único ferrocarril construido enteramente en este estilo, a excepción de sus cocheras. El conjunto de edificios ferroviarios sería diseñado enteramente por el entonces arquitecto de la Diputación Foral de Guipuzcoa, Ramón Cortázar. Hacer frente a tamaño programa supuso un gran desafío, resuelto de manera ejemplar por el arquitecto foral. Las 13 estaciones, exceptuando la de Aizpurutxo y Zumaia-Empalme (*Imag.8: A3/A12*), más condicionadas por la falta de espacio y la orografía, vienen sus necesidades programáticas resueltas básicamente en dos tipologías, que responden a la categoría de las estaciones de 1ª y 2ª clase respectivamente. Pero todas ellas vendrían resueltas con un aspecto o composición exterior diferente entre sí, basándose en modelos de edificios de construcción tradicional y popular del propio valle al que servían. De esta manera, desde casas-torre, palacios fortificados y caseríos, las 12 estaciones responden a un alarde de recursos y referencias regionales muy amplios, todos ellos enmarcados en la influencia de la memoria constructiva estético-iconográfica más representativa de la zona, dando origen a edificios de gran porte y elegancia que gozaron de gran aceptación en la zona. Las restantes edificaciones auxiliares habituales como almacenes o aseos y los edificios de brigada o guardas de pasos a nivel se construirían seriados, en el mismo estilo.

Fue la propia diputación de Guipúzcoa quien impulsara finalmente la construcción de este ferrocarril, con el objetivo de dotar al valle de un moderno y competitivo ferrocarril, dando así respuesta a las demandas que desde hacía ya varias décadas venían solicitando la implantación de esta estratégica infraestructura.

Los junteros de la diputación, en marzo de 1922, propusieron elegir el estilo vasco para las construcciones de la compañía del ferrocarril como el estilo más adecuado. Mencionando la imagen idealizada del caserío vasco francés y siguiendo el modelo de lo ya construido en la compañía del ferrocarril (Urola (1), pp.333-335,550), caso de las anteriormente citadas estaciones de Usurbil y Lasarte. “...trayéndose como modelos los que en recientes instalaciones ha hecho la línea de los ferro-carriles Vascongados.”

En noviembre de 1922, se decide directamente adjudicar las construcciones del ferrocarril del Urola a Ramón Cortázar, que como ya se ha indicado anteriormente, desde principios del siglo XX era el arquitecto de la diputación (Urola (1), p.550). Es por tanto a finales de 1922 cuando empezaría a trabajar Cortázar en la propuesta para las estaciones del Urola y no antes como propone Ordoñez Vicente (1999, pp.214) quien sitúa los resultados de los primeros trabajos de arquitectura del ferrocarril del Urola en 1917. Por otra parte, serían contemporáneas las casas de caminos y arbitrios que realizaría el arquitecto foral para la provincia, como la de la localidad costera de Zumaia, aún en pie, donde se pueden apreciar claramente las semejanzas en tipología y estilo a las estaciones ferroviarias.

Imagen 8.
Casa de arbitrios en Zumaia, obra de R. Cortázar, en la actualidad.



Fuente: Autor

Cortázar, por lo tanto, desarrollará sus estaciones básicamente a partir de dos modelos de construcciones tradicionales vascas: Por una parte, el mencionado modelo popular tradicional del caserío y por otro el de las casas solariegas o palacio-torre, tomando como referencia constante las edificaciones del valle propio valle. Entre los edificios de donde el arquitecto extraería sus recursos de los que se serviría posteriormente para este trabajo, podrían estar algunos mencionados en la documentación que en las *Fiestas Euskaras* o Fiestas Vascas que se celebraron en Azcoitia en 1910 presentó Donosty, J.M. (1910, pp.209, 216) acerca de las casas torre del Urola o casas solariegas. Aquí Donosty presenta casas solariegas tales como la de Churruca, Balda, Floriaga, Leturiondo, Insausti e Idiáquez, entre otras. En todas ellas describe las características de los elementos de construcción que luego se pueden

apreciar en los recursos tradicionales, estéticos y simbólicos que utilizó Cortázar para diseñar el conjunto de las estaciones del ferrocarril del Urola.

Imagen 9.
Recopilación de fachadas principales a vía de las edificaciones del Urola.



Fuente: AMVF.

Por tanto, a los recursos que para entonces ya había venido desarrollando el nevasco, Cortázar añadirá hábilmente nuevos recursos estéticos derivados de los modelos de la arquitectura de cada lugar, otorgando a cada edificio una identidad aún más local, distinguida y personal. El resultado de esta operación, será una estética atractiva, unas construcciones con identidad propia y que obtendrían una gran aceptación entre la sociedad del entorno. Aspecto este último que jugará un papel relevante en la conservación de la mayoría del patrimonio ferroviario construido, en las siguientes décadas al cierre de la línea.

7. Técnicas constructivas modernas, mismo sistema constructivo

El valle del Urola contaba con una amplia cantidad de canteras de las que se extraía una piedra caliza muy apropiada para conseguir cemento hidráulico de gran calidad, siendo por esta razón precisamente conocido el puerto exportador de Zumaya.

Aprovechando la abundancia del citado material y con objeto de optimizar los costes de las infraestructuras a través de los recursos cercanos, la compañía del ferrocarril empleará el hormigón armado para los puentes y los postes de la catenaria, así como en las estructuras interiores y cubiertas de las edificaciones, destacando las

naves de mayores dimensiones, coligando las referencias a la tradición y la cultura de la estética de sus edificios, con la técnica avanzada del hormigón armado.

Para entonces por ejemplo, Ricardo Bastida, acababa de realizar la construcción del Banco de Bilbao en Madrid, cuya estructura fue hecha de hormigón armado (Burgos 2009, p.450) . Dignos de mención serán también, la estructura de la cercha en la edificación de la cochera del ferrocarril del Urola realizada en hormigón o el esbelto pórtico de la estación de Zumaya-Empalme, realizado en hormigón armado, mostrando la habilidad y capacidades de utilización de este material. Así, donde antes se había utilizado madera para las estructuras del interior y de cubierta, casos como el de Usurbil y Lasarte-Empalme de vascongados que tienen a la vista voladizos de este material, mostrando en sus fachadas como elemento de decoración un entramado de madera, una década más tarde Cortázar los sustituirá en el Urola por elementos de hormigón armado en estructura (Burgos 2009, p.339), y morteros de cemento en decoración de fachadas que según la tradición y las técnicas de edificación venían resolviéndose en madera. Este criterio a favor de la utilización del hormigón y el cemento llevará a una fachada compositiva de voluntad aparente, que simulará sin ningún pudor elementos originariamente de madera o sillería.

Podría decirse en general que en el estilo historicista no se reflejaban las necesidades del sistema de construcción interior del edificio al exterior y a menudo aquello que se representaba en fachada poco o nada tenía que ver con la estructuración real de los espacios interiores ni con la organización del funcionamiento de la propia estación, constituyendo a menudo un *attrezzo*. Pero en las estaciones del Urola se da otro paso más en este sentido, utilizando técnicas de edificación modernas a la hora de representar la recuperación estética de la tradición arquitectónica de una época, la fidelidad entre lo que el edificio reflejaba y la estructura interior nunca fue sincera, no siendo una prioridad, pero podríamos decir que en las construcciones del Urola, los elementos de cemento y hormigón armado muestran voluntad de ser de madera, cumpliendo a la perfección su doble finalidad, estética y estructural.

Retomando el recorrido en orden cronológico por los edificios ferroviarios neovascos, unos meses después de que se pusiera en marcha el ferrocarril del Urola, se inauguró el contemporáneo funicular de Trápaga-La Reineta, en concreto, el 24 de setiembre de 1926, aunque ya prestara servicio meses antes. Esta infraestructura, tanto al comienzo como al final de la línea, necesitaba de sendas construcciones que fueron realizadas con voluntad de ser de un estilo vasco, aunque el resultado, comparado con los anteriores casos expuestos, no fuera tan acertado. Pudiera ser, como en el caso de las subestaciones y talleres del propio Cortázar en el Urola, reflejo en parte, de las dificultades que para la adecuación a proporciones exigidas por la función o el albergue de determinados elementos modernos sufría este estilo. Por ello, no haremos sino mención a esta infraestructura ferroviaria minera que hoy en día sigue cumpliendo

perfectamente su cometido, en la compleja orografía de la margen izquierda del Nervión.

Imagen 10.

Estado actual del funicular de Trápaga-La reineta, obra de Diego Basterra.



Fuente: Autor

8. Las subestaciones eléctricas de vascongados en 1929

En el conjunto de las edificaciones que Cortazar levantó en el Urola podemos apreciar la utilización de abundantes recursos, manejados con gran habilidad, ofreciendo una identidad propia a la arquitectura del ferrocarril. Así mismo, trabajó diferentes estilos del Neovasco, dándole una forma propia a cada uno de ellos. Sin embargo, se podría decir que la subestación eléctrica de Azpeitia fue la que más dificultades presentó en su composición estética, dando como resultado un elemento de proporciones sorprendentemente torpes, carente de brillantez en los recursos y poco depurada en comparación al resto de la obra del arquitecto. Teniendo en cuenta que el resultado no fue de tan buena calidad, probablemente la excesiva volumetría, con dimensiones de proporciones incómodas para el desarrollo del hasta ahora variado juego de recursos mostrado en las estaciones, podría ser una de las principales razones de este ejercicio fallido. Sea por la razón que fuere, en estas construcciones de tamaños propiamente más industriales, no se reconoce la identidad del estilo arquitectónico. Como ejemplo podemos citar la cochera y los talleres de al lado de la subestación, donde Cortázar deja a un lado el estilo Neovasco con fachadas de estilo historicista y en su lugar coloca una construcción industrial funcional, más depurada y limpia de adornos, con estructura de hormigón armado y ladrillo, constituyendo una de las pocas excepciones dentro del conjunto del patrimonio ferroviario construido. Sin embargo, unos pocos años más tarde, nuevamente Ferrocarriles Vascongados, tendría que hacer frente al mismo problema, con el Neovasco como estilo irrenunciable.

En 1927, como consecuencia del proceso de modernización de sus líneas mediante la consiguiente electrificación, FFVV construye cinco subestaciones eléctricas en sus líneas principales Bilbao-San Sebastián y Málzaga-Zumárraga, las cuales entrarían en servicio en 1929, posibilitando la tracción eléctrica. Siguiendo con la apuesta de estilo arquitectónico hecha por la empresa desde el concurso de Atxuri (FFVV.(3), pp.279-280), se valdrá nuevamente de los servicios de un arquitecto para la definición del aspecto exterior de las edificaciones, recayendo esta tarea bajo la responsabilidad del arquitecto vizcaíno Luis Elejabeitia (FF.VV.(3), pp.408-409). De este modo, cinco construcciones de uso industrial, Ariz-Basauri, Durango, Bergara, Deba y Lasarte-Empalme, tendrían con una misma tipología y estilo, una estética compositiva exterior diversa, pese a tener una misma estructura interior.

Imagen 11.
Detalles subestación eléctrica de Deba, 2016.

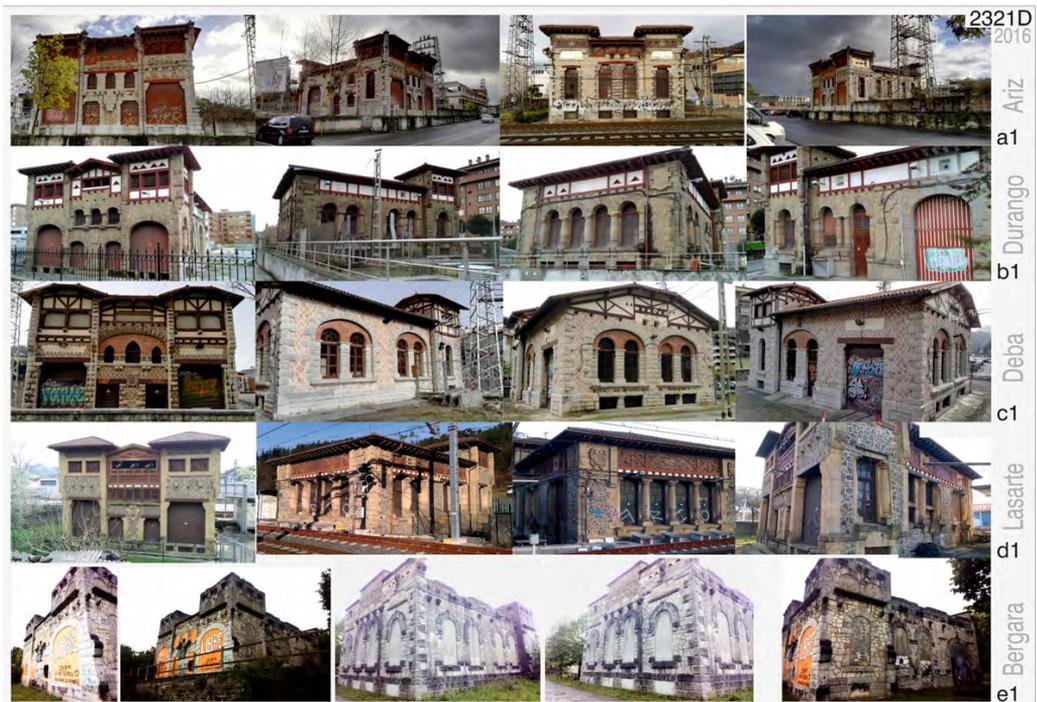


Fuente: Autor

El objeto de estos edificios se limitaba a un espacio de una única planta vacía con doble altura, para albergar un alternador de energía de 2 conmutatrices. Estos edificios estarían ya construidos para cuando les llegara la maquinaria pesada, que sería introducida hasta los mismos mediante los propios vagones, habiendo previamente diseñado huecos en fachada suficientemente amplios como para facilitar estos trabajos (c2, c5, c7, c8). Las condiciones técnicas para la estética exterior eran que fuera de fácil mantenimiento, pero sobre todo que dispusiera de amplios vanos para el acceso e introducción de la maquinaria pesada por medio del ferrocarril. Siendo las cinco edificaciones prácticamente idénticas o gemelas, es decir, que todas ellas mantenían la misma disposición en proporciones, ritmo, espacios vacíos y aperturas de huecos en muros de carga etc., Elejabeitia jugó con distintas composiciones de recursos en sus fachadas, consiguiendo que las construcciones que en un principio partían de un mismo proyecto, parecieran muy diversas entre sí. Estos recursos estético-compositivos sin embargo no habrían recibido influencia de las construcciones arquitectónicas tradicionales del entorno, como sí ocurría en el caso del Urola, por ejemplo, no debiendo descartar la posibilidad de que el arquitecto desarrollara el encargo de la compañía desconociendo el lugar o emplazamiento concreto de los edificios.

Los edificios, de estilo ecléctico e inaugurados en 1929, se componen estéticamente de dos partes, siendo la parte superior de las fachadas y las cubiertas de amplios aleros a cuatro aguas predominantemente de estilo neovasco, mientras que la parte baja deriva en un desarrollo historicista más manierista que utiliza los huecos en fachada para un alarde de un rico lenguaje de diversas influencias. Señalar que a ambos lados de la fachada principal aparecen dos elementos de torre marcando la relevancia de ésta y que solía orientarse al lado opuesto por donde circulaba el ferrocarril, es decir, a espaldas de la vía principal. Se puede concluir que son interesantes edificios pintorescos de tendencia neovasca de muy variada influencia que al igual que sucede en el Urola o en las estaciones de Usurbil o Lasarte-Empalme, estas cinco subestaciones que construyó Vascongados no podrían explicarse ni entenderse si no es a través de la comparación del conjunto entre sí, conformando cinco resolutivas variantes de un mismo edificio/ejercicio.

Imagen 12.
Comparación gráfica de las cinco subestaciones de FF.VV. en su estado actual



Fuente: Autor

Estos nuevos edificios que trajo la renovación del sistema de infraestructuras de la época contaron con materiales de calidad como sólidas paredes de mampostería, uso de abundante sillería y piedra bien canteada en remates de esquinas del edificio, huecos de fachada y adornos (c4, c3), cubiertas de estructura de madera etc. Sin lugar a dudas,

esto supondría un destacable esfuerzo económico, reflejo de la importancia que tendrían estos edificios para la imagen de la empresa, siendo una clara apuesta a favor de la modernización del servicio y de las infraestructuras, aprovechando el breve periodo de bonanza posterior a la primera guerra mundial.

Dejando a un lado las subestaciones eléctricas y completar el recorrido por la línea de Vascongados Bilbao-San Sebastián, el 1 de julio de 1928 la estación de Mallabia se convirtió en estación de cruce, con una construcción sencilla pero digna de estilo vasco. Al final de la década de 1980 la construcción se quedó sin utilidad, como consecuencia de los altibajos en el servicio de mercancías de la década de los 60 (Olaizola 2007, pp.56-57) y de las escasas condiciones de accesibilidad que tenía la ubicación, que no la hacían viable para el servicio de viajeros por lo que en 1994 la empresa lleva a cabo su derribo.

9. Tercera etapa: El Nevasco del Ferrocarril del Norte, Marrero Regalado y la expansión geográfica de la influencia del estilo en el estado.

Cuando alrededor de 1928 la Compañía del Norte Bilbao-Miranda, pone en marcha el plan de renovación y modernización de la infraestructura con doble vía, decide dentro de dicho plan, renovar varias construcciones y edificar otras nuevas. Como sucede en el Urola, siguiendo la tendencia arquitectónica de la época, se le quiso otorgar a esa línea identidad e imagen distinguida, mediante el estilo propio de la tierra. El encargado de realizar este trabajo, será el arquitecto canario Marrero Regalado, quien estando Félix Boix en la dirección de la compañía de Ferrocarriles del Norte de España, entra como agregado técnico de la sección de vías y obras. Entre los años 1931 y 1933, colaborando en el estudio de Julián Otamendi Machinbarrena, y ya elevado a la categoría de Arquitecto de la Compañía, Regalado construirá 9 estaciones para la sección Bilbao-Miranda: Basauri-Dos caminos, Arrigorriaga, Ugao-Miravalles, Areta, Llodio, Luyando, Amurrio, Artomaña e Izarra concretamente. Para documentarse, realizará un viaje decisivo a las construcciones regionalistas de la línea de Vascongados Bilbao-San Sebastián y el ferrocarril del Urola principalmente (Ruiz Rodríguez, 1992. pp.1037-1038), aprovechando la convergencia de ambas líneas en la villa costera de Zumaia para visitar la casa del artista Zuloaga, obra del arquitecto Pedro Guimón. Será precisamente y sobre todo de esta última línea, diseñada por Cortázar entre 1922 y 1923 de la que recibirá una mayor influencia e intentará aplicar los mismos criterios para su serie de estaciones Vizcaína.

Las nueve estaciones de la línea Bilbao-Miranda, atravesando el valle del Nervión, serían de carácter predominantemente rural y tendrían otras construcciones auxiliares donde, por una parte, estarían los baños públicos y por otra, las cabinas de enclavamiento de señales o torres de circulación. Para llegar a la oficina de cabina, que estaría situada a 2 metros de altura sobre la cota del andén, habría que subir una escalera

de 12 peldaños y desde aquí se controlaría la circulación y el cambio de agujas, que sería la función principal de esta construcción. Estos dos tipos de edificaciones serían construcciones seriadas de estética historicista y cierta abstracción ecléctica en su expresión, de tendencia regional identificable, pero de líneas más depuradas en las estaciones más urbanas. Más adelante, el control de la circulación y las señales pasaría de las torres a la estación principal, en la mayoría de los casos añadiendo un espacio en la fachada principal que da a la vía, quedando las torres de circulación sin utilidad. La razón principal de este cambio se ha de buscar en que la compañía de esta manera se ahorra un trabajador, ya que esta tarea a partir de ese momento pasaría a manos del operario o responsable de la estación.

Centrándonos en los edificios de viajeros o construcciones principales de las estaciones, de las 9 mencionadas anteriormente, la de Llodio será seguramente la más diferente de todas. Aquí Marrero Regalado, tomando como modelo la arquitectura de la región, con clara influencia al patrón establecido por la arquitectura del ferrocarril de R. Cortázar, se basa en el palacio-torre renacentista, mientras que el resto de las edificaciones están basadas en el caserío popular. Para entonces la revista de referencia en arquitectura e ingeniería de esa época "*La Construcción moderna*" ya había dado a conocer (Moderna 1924, pp.240,246,261,271,281,295) y por tanto estaba extendido por todo el estado, el trabajo realizado en el ferrocarril del Urola, por el arquitecto guipuzcoano. Por otra parte, de la interpretación que Cortázar hace de las plantas del palacio torre en el Urola, concretamente en Azkoitia y en Cestona-Balneario, Marrero Regalado en la construcción de Llodio planteará otra relectura consiguiendo unos resultados muy dignos.

Siguiendo con las estaciones de Bilbao-Miranda y fijándonos en las que tienen como modelo arquitectónico al caserío, podríamos mencionar la de Amurrio e Izarra como el reflejo más claro, en la de Areta el caserío aparece de una manera más difusa, en Ugao-Miravalles también podemos encontrar otro claro ejemplo de nevasco, aunque de dimensiones o volumetría más amplia que las anteriores. Las fachadas principales de gran presencia en estos edificios vienen rematadas en la parte superior del eje de simetría, por una ventana circular propia de la arquitectura ferroviaria. Las estaciones de Ugao-Miravalles, Artomaña e Izarra, tienen entre ellas una notable similitud, junto con la de Luyando, a pesar de que junto con la galería manierista abierta del primer piso y el juego depurado de entramado de madera característico del nevasco que aparece en la fachada del bajo cubierta se entremezcla con algunas licencias modernistas, lo que le otorga cierta estética ecléctica. Algo parecido le sucederá a la estación de Arrigorriaga, siendo bastante parecida a la estación de Izarra y sobre todo a la de Luyando, salvo por la pieza de la caseta de enclavamiento de agujas que sobresale rompiendo el eje de simetría de la fachada que da a la vía. También en esta estación como en la de Luyando, el arquitecto canario, introducirá algunos recursos que no son del nevasco sobre todo en el vano central, como la puerta principal para acceso de los viajeros, con la coronación de tres ventanas en la parte superior, que darán

a la composición de la fachada de la construcción un toque ecléctico. La estación de Basauri será de entre todas, la que más se alejará de la tipología en planta del nevasco, condicionando su desarrollo estético, aunque tanto la planta baja como la cubierta mantendrán recursos de este estilo. Su misma cubierta tendrá clara tendencia del estilo anglo-europeo y en planta baja, pero sobre todo en la primera planta, tenderán los recursos a un neoclásico depurado, por lo que se sitúa en una construcción de arquitectura ecléctica ferroviaria, siendo difícil encontrar vestigios del nevasco en ella. Esta edificación constituirá la excepción de las nueve estaciones, condicionada por la edificación preexistente.

Imagen 13.
Estaciones de Artomaña e Izarra (fila inferior), en la actualidad.



Fuente: Autor

Es difícil explicar los motivos de esta actuación de reforma estilística, fundamentándola simplemente sobre la decisión del criterio del arquitecto, habida cuenta del resto de edificaciones llevadas a cabo en la línea. En 1930 la estación de Basauri entrará dentro del plan de renovación de infraestructuras que se llevará a cabo en las nueve estaciones, pero teniendo en cuenta que ofrecía en cuanto a circulación y facturación un volumen netamente superior a la del resto de estaciones que conformaban la línea, cabe pensar que habría otras razones para justificar el aspecto estético divergente con la que la realizó Marrero Regalado, como por ejemplo el que se trate de una edificación construida anteriormente que tuvo que adaptarse únicamente a un nuevo cambio de imagen y que esto condicionara la actuación del proyectista. Por lo tanto, es bastante posible que se trate de la primera estación, la original que se levantó en el XIX, la de mayor relevancia después de la de término, además de ser la más cercana a la terminal de Bilbao, la que subyace bajo el estético attrezzo de la fachada, tal como sucedería con otras estaciones de la misma línea o como sucedió en Atxuri,

sin ir más lejos, siendo una práctica habitual de las compañías que les permitiría ahorrarse gran parte de los costes de una nueva construcción.

Anteriormente hemos comentado la estética de las torres de circulación o casetas de enclavamiento seriadas y la relación de estas con la estética de alguna estación. De ser esto acertado, estas edificaciones seriadas vienen claramente basadas en la estética de la estación de Basauri, haciendo un guiño al estilo anglo europeo. Estos elementos, que no fueron transformados en el resto de emplazamientos de cara a asemejarse o adquirir la estética de los edificios principales para viajeros de cada estación, sino que mantuvieron la estética planteada inicialmente, acorde a la de Basauri, indican que la decisión de que estas estaciones fueran realizadas en estilo nevasco no fue tomada de manera inicial, pudiendo ser una decisión que se tomó habiendo iniciado la reforma de la estación de Basauri y en todo caso, sería una decisión impuesta al arquitecto por la empresa. Los sencillos elementos para el resguardo de los pasajeros construidos en el andén contiguo y en frente de cada edificio principal de viajeros, sin embargo, bien pudiendo seguir el mismo patrón de las casetas de enclavamiento, el estilo que adoptan vendría claramente en consonancia con el de cada estación, por lo que probablemente se construirían a posteriori, no constituyendo un elemento imprescindible para la prestación del servicio de circulación.

Por encima de todo, la compañía ferroviaria tenía por costumbre dar prioridad a las construcciones que garantizaran la circulación, como por ejemplo las torres de circulación. Después de tener los servicios garantizados, vendrían las construcciones de viajeros, entre 1931 y 1933. Si esto es así, la decisión definitiva de una apuesta firme por un estilo vasco vino después del diseño de la estación de Basauri, una vez vistos los resultados de esta estación. Pero esto no es más que una hipótesis. Conviene destacar que, por aquel entonces, la influencia que el capital bilbaíno tenía en la compañía del Norte era relevante y el peso de su accionariado determinante. Esta compañía hasta entonces no habría demostrado un interés especial por la arquitectura regionalista, no habiendo desarrollado ningún programa similar al anteriormente expuesto a lo largo de los 3800km de línea que explotaba, a excepción de los edificios que construiría ya en época posterior como los de la estación de Legorreta, Refugios de Hernani, Andoain o las casas de la subestación de Guipúzcoa, contrastando con los casos de por ejemplo las estaciones de Aranjuez, Algodor y Toledo de la que fuera su competidora, la compañía MZA.

Sea como fuere, de la mano de Marrero Regalado, se consigue una destacada aportación a la arquitectura regionalista ferroviaria y sobre todo al estilo vasco, mediante las estaciones de la Compañía del Norte en la línea Bilbao-Miranda. Sin profundos conocimientos de la tradición arquitectónica vasca pero apoyándose en las combinaciones de recursos estéticos de la arquitectura popular establecidos, sigue el camino anteriormente trazado por Cortázar, con un modelo tipológico preciso, fijando algunos recursos ya para entonces bien definidos y trabajados, demostrando que se

podía conseguir como resultado una amplia colección de dignas construcciones ligando de manera adecuada las necesidades de las estaciones de ferrocarril de 2º y 3º nivel a las reglas de composición estéticas impuestas.

De aquí en adelante el desarrollo del estilo nevasco se detendrá en el ferrocarril, salvo casos excepcionales muy puntuales. Pero teniendo en cuenta la divulgación y la amplia aceptación que este estilo gozó en la arquitectura ferroviaria de la época, presentaremos algunos ejemplos más significativos de su extensión al resto de la orografía del estado, destacando de entre todos el siguiente:

10. MZOV o la arquitectura nevasca en el ferrocarril Directo a Galicia

El trabajo realizado por el arquitecto Manuel M. Smith en la estación de Usurbil, junto con el posterior desarrollo que del nevasco llevó a cabo Cortázar en el Urola, recogiendo el modelo de la tierra para adecuarlo a la arquitectura ferroviaria, sirvió de referencia a la hora de construir algunas de las edificaciones de otras líneas, como ya se ha reflejado en el caso anterior. Pero como caso más destacado, fuera del que pudiera ser el ámbito geográfico de influencia inicial de este estilo, tenemos la línea principal del ferrocarril Directo a Galicia o MZOV (*Medina-Zamora-Orense-Vigo*). Aquí podemos encontrar un compendio de distintas edificaciones de estilo neorregionalista, entre otras, el denominado montañas de los alrededores de Cantabria y también "Norteño" o "Serrano" (Pintado 2014, 197-198) u otras de influencias anglosajonas aún más evidentes que recuerdan a las estaciones de estilo Old English de Alejandro Mendizabal para la línea del Vasco-Navarro entre Vitoria y Estella de 1929. Pero es en esta línea de 463,45Km que no se completaría definitivamente hasta 1958, concretamente en el tramo 4º, Santiago-La Coruña de 75Km donde encontramos varias construcciones que sin gran dificultad podríamos situar extraordinariamente cerca del nevasco por sus características estético-arquitectónicas. La forma utilizada, recursos, remates y acabados y sobre todo la imagen estética general son recogidos directamente de la arquitectura ferroviaria del valle del Urola. Las edificaciones de las estaciones de MZOV de Queixas-Londoño o de Sionlla serán un ejemplo de esta evidente reutilización de recursos y referencias estilísticas directas.

Imagen 14.
Estación de Queixas-Londoño, 2011



Fuente: autor sobre imagen de *Fotocolocador*.

En el mismo tramo del ferrocarril mencionado, tenemos otras construcciones, además de las citadas anteriormente, las cuales ofrecen un aún mayor reflejo de la vinculación directa expuesta con el modelo arquitectónico del Urola y Vascongados. Valiéndose de los planos de los edificios ya construidos en el País Vasco, se construyeron algunas estaciones y edificios que constituían auténticas réplicas casi exactas de las originales, con dos o hasta tres décadas de diferencia. Como ejemplo más claro de este hecho, tenemos la estación de Meirama, que prácticamente podemos asegurar que se levanta con los planos de la estación de Vascongados de Usurbil (1913) dando como resultado, inevitablemente una estación gemela o la casa de guarda de Andarias, para la que se utilizará el modelo de las casas de brigada de Urola (1925) y por último la estación de Ordenes-Pontagra, en la cual se reproduce la estación de Azpeitia (1925), pero en este caso, con la cubierta de estructura de madera, en comparación de las originarias de hormigón, a pesar de ser construida dos décadas después, lo que pone aún más de relieve la decidida apuesta que se tomó en origen para con el sistema constructivo del hormigón armado en la línea guipuzcoana. Todas las construcciones que aparecen en este tramo del ferrocarril estarían terminadas a principio de la década de 1940. De Zamora a La Coruña la línea se fue completando en distintas épocas, formando el primer tramo, el que incorpora las citadas estaciones, que entraría en servicio en 1943. Hoy en día, sin embargo, nos podemos encontrar a muchas de estas dignas edificaciones de esta línea caída en desuso, sin utilidad y en un estado de conservación lamentable (Pintado 2014: 103, 171, 174 y 176).

Imagen 15.
Comparativa entre la estación de Ordes-Pontagra de 1943 (sup)
y la original del Urola en Azpeitia de 1926 (inf)



Fuente: Ordes-Pontagra, Manuel Arean Gonzalez (Ourense); Azpeitia: autor

Conviene puntualizar sin embargo, que a pesar de que en algunos otros ámbitos, esta práctica de reedición de modelos de estaciones previamente construidos a imagen y semejanza de los originales podrían no verse con buenos ojos, las características industriales, funcionales y de optimización de recursos constante en las que tiene su fundamento la arquitectura del ferrocarril y las tendencias para la estandarización de las demás infraestructuras, no sería del todo reprobable que se construyeran en el estado algunas edificaciones de esta guisa, en una de las últimas líneas tardías. No obstante, en este caso y el actuar de este modo, denota en cierto grado carencias en algún aspecto, como escasez de tiempo, criterios, escasa capacidad técnica o ahorro de proyectistas, pudiendo ser un reflejo de los altibajos de la arquitectura del ferrocarril en el estado español de la época compleja que se vivió a finales de los años treinta e inicio de la posguerra. Sea por la razón que fuere, el resultado es una línea con una serie de distintas construcciones con modelos pintorescos difíciles de entender en su conjunto y completamente descontextualizados salvo por un aspecto integrador que siempre termina otorgando el hecho de estar anexos a una infraestructura lineal vinculada a la movilidad y al territorio como es el ferrocarril.

Imagen 16.
Comparativa de las dos estaciones, Usurbil y Meirama.



b1, b2: Estación de Usurbil, 2015. *Foto:* Llano Curiel, Joseba.

b3, b4: Estación de Meirama, 2015. *Foto:* Pintado Quintana, Pedro.

Dejando Galicia a un lado y como curiosidad, cabe mencionar que en 1936 el frente de guerra se lleva por el camino algunas construcciones ferroviarias, entre ellas en Navarredonda, el apeadero conocido por el nombre de San Mamés, perteneciente a la línea de vía ancha que une directamente Burgos-Madrid. Esta anecdótica construcción levantada no muy lejos de Madrid será reflejo de la aceptación y el eco que tuvo el estilo en cuestión. Después de la guerra, con los planos de este apeadero se levantará en Lozoya otra singular edificación.

11. El nevasco del Vasco-Navarro de 1935 y posteriores: El agotamiento del estilo.

En 1936 la electrificación del ferrocarril Vasco-Navarro, en el tramo Vitoria-Mecolalde, se encontraba terminada y preparada para empezar a dar servicio, desde que se colocaron las subestaciones eléctricas de estilo nevasco. El levantamiento militar sin embargo suspendería estos planes hasta que en 1938 se restableció nuevamente el servicio en el tramo.

Años más tarde, el tramo inicial de 1888 entre Amorebieta y Gernika que en 1893 se amplía hasta Pedernales, finalmente termina completándose hasta Bermeo el 16 de agosto de 1955. De esta manera, junto a las edificaciones neoclásicas iniciales del ingeniero Pablo de Alzola y el arquitecto Luis de Landecho, se añadieron otras nuevas con tendencia regionalista como Pedernales, Mundaka y Bermeo. Como caso más destacado por lo apropiado del resultado, sin tener gran parecido con lo hasta entonces construido por la compañía del ferrocarril, pero con tendencia de tradición popular vasca, tenemos la estación de Mundaka. En esta estación el acceso a ambas fachadas principales viene dado por sus dos arcos carpaneles, recurso anteriormente utilizado por esta compañía en la estación de Usurbil (1914), cuya volumetría recuerda a una combinación entre la arquitectura del caserío y las casas solariegas ambas dos expresiones muy abundantes en la zona.

Imagen 17.
Estación y subestaciones de Villarreal de Legutio, en la actualidad.



Foto: J. Suso.

Los intentos de *revival* que se llevaron a cabo después de la II Guerra Mundial poco tendrían ya que ver con los dignos edificios que hasta entonces habían sido desarrollados en este estilo. El resultado de las composiciones que anteriormente se habían conseguido en una conjunción basada en la proporción, el alarde y la abundancia de recursos, a principios del siglo XX, se perderían en el camino y con ellas la identidad que las edificaciones ofrecían. En general se pierde la sabiduría que mana de las fuentes de la historia de la arquitectura tradicional. Se hace una lectura inapropiada de la finalidad, trayendo a época postmoderna una abstracción que ligeramente recuerda el neovasco, sin transmitir ningún concepto con suficiente claridad y honestidad.

La arquitectura del ferrocarril hará un último intento de recuperar el estilo vasco en la década de 1980, como reflejo de la amplia aceptación que este estilo seguía teniendo en la sociedad, aunque por parte de la recién creada administración vasca no tuvo mucho empuje. Fue precisamente la administración del estado quien ya mediante

Renfe rehabilitó en territorio vasco unas cuantas estaciones en un intento de estilo que se podría llamar *Neovasco-postmoderno*, por lo ambiguo del resultado, entre las que podemos citar los edificios de Rentería-Lezo, Beasain, Ordizia, Somorrostro, Irurzun o Uharte-Araquil, o la construcción del edificio de viajeros de Zumárraga de alrededor de 1960 y las construcciones para trabajadores inmediatamente posteriores, todas ellas difícilmente comparables a las construcciones del período 1912-1933. Estos intentos de reinterpretar el neovasco, no aportarán nada destacable al estilo, ya que se encuentran totalmente fuera del contexto de lo que supuso el estilo regional de principios del siglo XX y que en el ámbito ferroviario ya comenzaba a diluirse a mediados de 1930 con las últimas edificaciones del vasco-navarro.

12. Conclusión

La temprana apuesta que el ferrocarril hace por el estilo neovasco y que se inicia con el concurso de Atxuri constituye el *big bang* de la arquitectura neovasca ferroviaria. Un campo de pruebas en el que Smith supo adaptar, como ningún otro, una serie de recursos estéticos y compositivos característicos de la tradición arquitectónico-constructiva del lugar, a un edificio de solicitudes volumétricas complejas y que divergían de manera notoria de las tipologías residenciales en las que hasta entonces el neovasco, aún en sus inicios, ya se había mostrado exitoso. El acierto de Smith con la estación término de Atxuri, así como con las primeras estaciones de paso, más fácilmente adaptables por su semejanza en volumetría y tipología a las viviendas y villas residenciales, dotando de una arquitectura culta y de gran dignidad a estos edificios, asentó el camino para el resto de las estaciones que vendrían a posteriori. Una década más tarde, el neovasco ferroviario se consolidaría definitivamente de la mano de Ramón Cortázar en el ferrocarril del Urola, ferrocarril que se construiría íntegramente en este estilo y que aúna, sin lugar a dudas, el mejor conjunto de neovasco ferroviario del estado, aún conservado casi en su total integridad. Finalmente, el eclecticismo de las subestaciones eléctricas de Elejabeitia para Vascongados y las estaciones de paso de Regalado en el tramo Bilbao-Miranda para Norte serían, a grandes rasgos, los últimos aportes plásticos y compositivos más destacables que desarrolló y aportó el ferrocarril a este estilo.

El objeto de estas estaciones trascendió lo meramente funcional, ligado al servicio ferroviario. Las empresas ferroviarias apostaron por un estilo de vanguardia que permitiera resultar atractivo e identificarse a potenciales clientes con la imagen que las empresas querían transmitir, rivalizando con las villas y residencias señoriales de la época. Son verdaderos palacios ferroviarios, testigos de un contexto histórico determinado, que consiguieron proyectar una imagen que les permitió gozar de un amplio reconocimiento y aceptación social.

Estas estaciones constituyen un conjunto de elementos arquitectónicos y de ingeniería civil de gran valor histórico-cultural, que en muchas ocasiones también representan un recurso estratégico con gran potencial de generación de activos para la propia sociedad (Llano 2013, 62) y suponen un legado a transmitir y por lo tanto a proteger y conservar. Sin embargo, con el paulatino cierre de líneas, muchos de estos magníficos edificios han caído en desuso y olvido.

Por ello y como reto a corto plazo, a la concienciación y divulgación del valor de estas infraestructuras habrá de sumarle estrategias de reactivación y reutilización concretas de estos recursos, como mejores garantes de conservación y legado de estos edificios.

Fuentes y archivos consultados

- Archivo Museo Vasco del Ferrocarril: FFVV Actas Comisión Ejecutiva 1913-1924.
(vol.1, 2 y 3)
- Archivo Museo Vasco del Ferrocarril: Ferrocarril del Urola Actas Comisión Ejecutiva (vol.1)
- Archivo Municipal de Usurbil: Actas Comisiones (vol.2) 1915.

Bibliografía

- Arteche Elejalde, Ignacio M^a. et al. (eds.) 2002. El ferrocarril del Urola, 1926-1986. Gobierno Vasco & Ayuntamiento de Azpeitia.
- Azpiri Albístegui, Ana et al. (eds.), 2004. Gipuzkoa: Guía de arquitectura 1850-1960. Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro & Diputación Foral de Guipúzcoa.
- Burgos Nuñez, Antonio, 2009. Los orígenes del hormigón armado en España. Ministerio de Fomento, Madrid.
- Donosty, Jose M^a, 1910. “Comentarios: Casas Solariegas: Instituciones Fundamentales”, Euskal Erría, 2º semestre, pp. 209-216
- _____, 1915. “Siluetas Arquitectónicas”. *La construcción Moderna*, nº18, 30/9/1915, Madrid. pp. 279-283.
- Gumuzio Iñiguez de Ozoño, S. et al. 1985. Atxuri. Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- La construcción Moderna*, 1913. Nº2, 30/01/1913, Madrid.
- _____, 1924. Nº 19, 20, 21, 22, 23, 24. Madrid.
- Lalane, Guy. 2015. Trains & Tramways au Pays Basque. Arteaz, Leitzaran.
- Llano Castresana, Urtzi, Azkarate, A., et al., 2013. “The Value Of Railway Heritage For Community Development”. Brebbia, C.A. (Ed.) *Structural Studies Repairs and Maintenance of Heritage Architecture* (vol.131) WIT Press, South Hampton.
- López García, Mercedes, 1986. MZA: Historia de sus estaciones. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Mas Serra, Elias, 2006. Enrique Epalza: Arquitecto para Bilbao en un cambio de siglo (del XIX al XX). Muelle de Uribitarte, Bilbao.
- Múgica, Serapio, 1980. 1910-1916, Geografía de Guipúzcoa. *Geografía General Del País Vasco-Navarro*. Alberto Martín, Barcelona.
- Navascués Palacio, Pedro et al. (eds.) 1979. Del neoclasicismo al modernismo (historia del arte hispánico 5). Alhambra. Madrid.
- Olaizola Elordi, Juan José 2001. Larreinetako funikularraren 75. urteurrena: 75 aniversario del funicular de la reineta: 1926-2001. Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- _____, 2007. El ferrocarril de Bilbao a San Sebastian. Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- Ordóñez Vicente, María, 1999. Una aproximación al estudio de la arquitectura regionalista en Guipúzcoa. Eusko Ikaskuntza, Donostia-San Sebastián.
- Paliza Monduate, María Teresa. 1988. Manuel María de Smith Ibarra: Arquitecto 1879-1956. Diputación Foral de Vizcaya, Salamanca.
- _____, 1985 “Manuel María de Smith Ibarra Arquitecto 1879-1956” en Gumuzio Iñiguez de Ozoño, S. et al., *Atxuri*, Ferrocarriles Vascos, Bilbao.
- Pintado Quintana, Pedro et al. (eds.) 2014. El ferrocarril directo de Galicia (Zamora-Ourense-A Coruña) y la Compañía MZOV. Lluís Prieto, Mollet del Valles.
- Rahola, Silvio 1918. Tratado de ferrocarriles. (vol.4) Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.
- Ramírez Cepeda, Manuel, 2016 “La estación del ferrocarril de la MZA: Sevilla-Huelva”, en Romero Macías, Emilio Manuel (dir.). Los ferrocarriles en la provincia de Huelva: Un recorrido por el pasado. Universidad de Huelva. pp 77-105
- Ruiz Rodríguez, Ángel. 1992, “Marrero Regalado y el regionalismo: estaciones de tren, la montaña y la Exposición Iberoamericana.” en *Coloquios de Historia Canaria Americana*, 10(10), Gran Canaria. pp. 1031-1045.
- Sanz de Ezquide, José Angel 1985, “La obstinación de M. M. Smith en algunos temas” en Gumuzio Iñiguez de Ozoño, S. et al. *Atxuri*. Ferrocarriles Vascos, Bilbao. pp 76-95