

## **Ferrocarril y trama urbana en Bilbao: Una ciudad industrial con el ferrocarril como eje vertebrador (1850-2020)**

Railways and urban fabric in Bilbao: An industrial city with railways as its backbone

María Olga Macías Muñoz\*

Profesora Agregada

Departamento de Didáctica de la Matemática, de las Ciencias Experimentales y de las Ciencias Sociales – Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

**Resumen:** Durante el último cuarto del siglo XIX Bilbao era el epicentro de un proceso industrializador en el que el ferrocarril tuvo un papel determinante. Pronto se convirtió en el eje de una nutrida red ferroviaria de vía estrecha cuyas estaciones terminales se sumaron a la primigenia terminal de la primera línea que se construyó en vía ancha. La ejecución de estas estaciones terminales obedeció a las necesidades que surgieron en el momento de la construcción de cada ferrocarril sin que tuviese lugar la explotación conjunta de alguna de ellas. Los problemas por la falta de una estación que centralizase el transporte ferroviario en Bilbao afectaban negativamente al tráfico general vial de la villa y a su desarrollo urbano. Además, las mejoras de las estaciones se basaban más en fundamentos ferroviario-comerciales sin que hubiese un trasfondo de mejora urbana. En este artículo se analizan las claves para comprender estas actuaciones.

**Palabras clave:** Estaciones ferroviarias; ordenamiento urbano; estructura ferroviaria; País Vasco

**Códigos JEL:** N0, N7, R0, R4

---

\* Contacto: Facultad de Educación de Bilbao; Universidad del País Vasco; Sarriena, S/N; 48940 Leioa (Bizkaia). E-mail: [mariaolga.macias@ehu.eus](mailto:mariaolga.macias@ehu.eus).

**Abstract:** During the last quarter of the nineteenth century, Bilbao was the epicentre of an industrialization process in which the railway played a decisive role. Bilbao soon became the hub of a large narrow-gauge railway network whose terminal stations were added to the original terminal of the Iberian gauge line. The implementation of these terminal stations met the needs that arose at the time of the construction of each railway, and it did not include their joint operation. The problems caused by the lack of a station that centralised rail transport in Bilbao negatively affected the city's road traffic and its urban development. In addition, improvements of the stations were based more on commercial foundations without a background of urban improvement. This article analyses the key factors that explain this historical process.

**Keywords:** Railway stations; urban planning; railway structure; Basque Country

**JEL Codes:** N0, N7, R0, R4

## **Ferrocarril y trama urbana en Bilbao: Una ciudad industrial con el ferrocarril como eje vertebrador (1850-2020)**

[Fecha de recepción del original: 19.7.2021; fecha de aceptación: 19.10.2021]

María Olga Macías Muñoz

Profesora Agregada

Departamento de Didáctica de la Matemática, de las Ciencias Experimentales  
y de las Ciencias Sociales – Universidad del País Vasco/Euskal Herriko  
Unibertsitatea

### **1. Introducción**

---

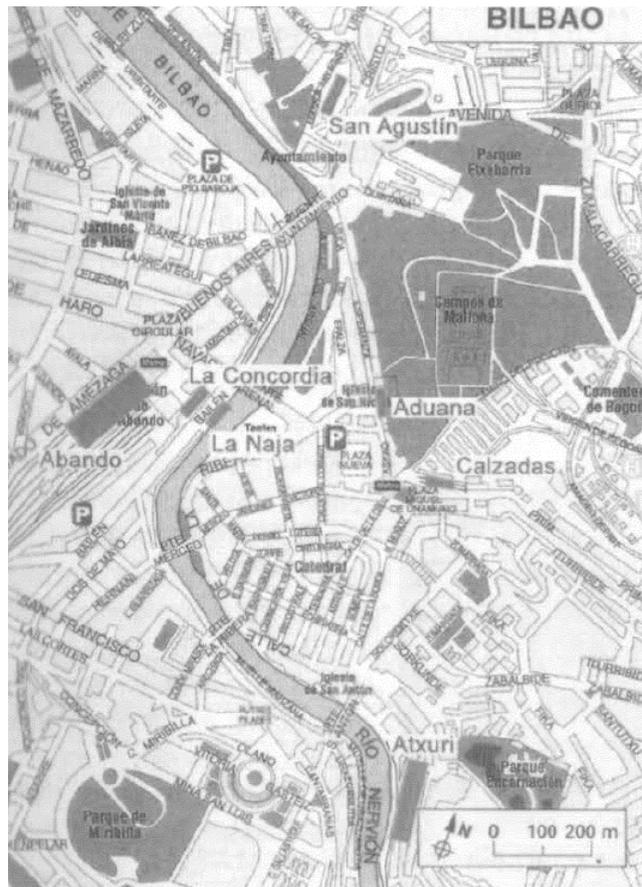
Aunque la primera gran construcción ferroviaria que recorrió el País Vasco, el Ferrocarril de Madrid a Irún por Alsasua, dejó a Bilbao de lado, los inversionistas bilbaínos construyeron un ramal que enlazase aquella línea con Bilbao. Así, surgió el Ferrocarril de Tudela a Bilbao, cuya terminal estaba situada en la parte izquierda de la Ría y cuya ampliación daría pie a lo que sería el futuro Ensanche de Bilbao.

Una vez cubiertas las necesidades generales del transporte ferroviario de la villa y al amparo del fuerte desarrollo que estaba teniendo lugar en esta ciudad, diferentes iniciativas convirtieron a Bilbao en la terminal de una compleja y nutrida red ferroviaria de vía estrecha. De este modo, esta villa contaba con una dualidad del tendido ferroviario, y a la primigenia terminal, construida en vía ancha, se le sumaron en un breve espacio de tiempo un conjunto de estaciones de ferrocarriles de vía estrecha. La ejecución de estas estaciones terminales obedeció a las necesidades que surgieron en el momento de la construcción de cada ferrocarril, dando como resultado que en Bilbao cada compañía ferroviaria contase con su propia estación sin que tuviese lugar la explotación conjunta de alguna de estas estaciones. Los problemas por la falta de una estación que centralizase el transporte ferroviario en Bilbao afectaban negativamente al tráfico general vial de la villa y a su desarrollo urbano.

Mientras tanto, los diferentes planes sobre las nuevas construcciones y mejoras de las estaciones terminales de Bilbao se basaban en fundamentos ferroviario-comerciales sin que hubiese un trasfondo de mejora urbana. El análisis de la documentación emitida por los diferentes actores implicados en este proceso de renovación aporta las claves para

comprender el debate que se concitó entre las necesidades económicas de una moderna ciudad industrial y su necesario ordenamiento urbano.

En el presente artículo se abordará de un modo pormenorizado el análisis de aquellas estaciones bilbaínas que enlazan la capital vizcaína con los territorios colindantes a través de los diferentes anchos de vía: Abando-Indalecio Prieto y La Naja en vía ancha y, por su parte, Atxuri y La Concordia en vía estrecha<sup>1</sup>. El análisis de la evolución histórica, descripción patrimonial e impacto económico y urbanístico nos ayudan a comprender mejor la función del ferrocarril como un eje vertebrador del espacio urbano de Bilbao.



**Mapa 1. Las estaciones ferroviarias de Bilbao**

Fuente: García et al, 2019

---

<sup>1</sup> Estas cuatro estaciones se han incluido como objeto de estudio en el trabajo del proyecto financiado por la Fundación BBVA *El ferrocarril y la ciudad en la encrucijada: paisaje urbano y patrimonio industrial en el entorno de las estaciones de la Península Ibérica, 1850-2017 (Estación Digital)* dirigido por el profesor catedrático de la Universidad de Lleida Jordi Martí Henneberg.

## 1. Ferrocarril y trama urbana en Bilbao

---

Es evidente que la llegada del ferrocarril a las ciudades comportó un cambio de modelo urbano. Se pasó de la ciudad compacta, en algunos casos incluso amurallada, a otra con un eje de crecimiento polarizado hacia la estación ferroviaria, el emplazamiento de máxima accesibilidad (Solanas et al., 2015). Es preciso tener en consideración que los ferrocarriles fueron construidos mayoritariamente por empresas privadas, lo que forzó el máximo ajuste presupuestario y la solución óptima para las ciudades no tenía por qué ser la alternativa elegida por las compañías. Al mismo tiempo, los parámetros de diseño unidos a las características geográficas de las ciudades limitaron las posibilidades de encaje y su futura integración urbana (Solanas et al., 2015). Según el estudio realizado por Morillas-Torné (2014) en el País Vasco es visible la voluntad de integrar el servicio ferroviario de ancho ibérico con el de vía estrecha y un claro ejemplo de ello es que en el caso de Bilbao las distancias entre las estaciones de diferente ancho viario se reducen a dos minutos.

En el caso de Bilbao, un acercamiento al patrimonio industrial de esta villa permite comprender mejor la importancia que el ferrocarril ha tenido dentro de la organización espacial de esta villa. Siguiendo las huellas de las actividades económicas y remitiéndonos a la impronta del ferrocarril, nos encontramos siguiendo el curso de la Ría puesto que los trazados del ferrocarril de cercanías Bilbao-Santurce y la línea de vía estrecha de La Robla (Feve) discurren paralelos a este cauce. Ya dentro del perímetro urbano de Bilbao en el Arenal y próximos al Ensanche de Bilbao se encuentran los restaurados restos del tinglado de Sendēja-Arenal cuya obra data de 1894. Obra de Evaristo Churruca, a él se deben también numerosos tinglados portuarios como almacenes y tejavanas para resguardar las mercancías que confluían con las líneas ferroviarias que les daban servidumbre (Turinea, s. f.). Esta interacción entre ferrocarril y espacio industrial y urbano ha sido objeto de continuos estudios y planes de ordenación espacial por parte de los diferentes órganos de gobierno municipales y provinciales.

Durante la primera mitad del siglo XIX, Bilbao fue creciendo sin un plan. Constrainda dentro de un término municipal que le impedía extenderse, en 1861 se promulgó un decreto que permitía la extensión de Bilbao por la Vega de Abando<sup>2</sup> y por una parte de Begoña (Azpiri y Zubizarreta, 2021; Alzola et al., 1878). El Plan le fue encargado al ingeniero Amado de Lázaro. En 1862 presentó el proyecto. En cuanto a su trazado, se definieron dos grandes ejes vertebradores, uno en dirección norte-sur y otro en dirección este-oeste, que se cruzaban en el centro. Al escoger esta orientación, la ciudad resultante se encajaba sobre el límite del curso de la Ría y, a su vez, la estación era una de las referencias fundamentales para toda la trama cuyas arterias más importantes arrancaban de ella (Azpiri y Zubizarreta, 2021; Alzola et al, 1878). Ante las carencias

---

<sup>2</sup> A pesar de que la nomenclatura actual de esta estación es Abando-Indalecio Prieto usaremos en el presente artículo el término inicial y tradicional de Estación de Abando recogido en el proyecto de la Compañía de Tudela a Bilbao.

presentadas por el Plan de Lázaro, en 1871 el ayuntamiento designó a los ingenieros Alzola y Hoffmeyer y al arquitecto Severino Achúcarro para que diseñaran el nuevo Plan de Ensanche. Los autores intentaron que las calles coincidieran con los tramos de jardín preexistentes, salvando los edificios. Esto explica en gran medida la extraña disposición de las manzanas y la alambicada geometría de algunas de ellas, particularmente de aquellas más próximas a la estación del ferrocarril. En cuanto a la traza, partía de la necesidad de conectar la ciudad consolidada con lo nuevo. Para ello, del puente del Arenal salía una calle, llamada más tarde calle de la Estación, que desembocaba en una plaza circular situada junto a la estación del ferrocarril. De ella salía la arteria principal, la Gran Vía, que dividía a la ciudad por la mitad. Más o menos hacia el centro de su recorrido se abría una plaza elíptica que era atravesada por dos ejes diagonales. La Gran Vía llegaba hasta San Mamés y los muelles de Olabeaga donde se situaba una gran dársena. Un aspecto interesante del plan era la disposición de una zona industrial lindando con la Ría que se separaba de la trama residencial mediante la vía del ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Fue una solución bastante razonable para contentar a la Junta de Obras del Puerto que veía una zona nueva para situar muelles, almacenes e industrias. También lo fue para satisfacer la demanda residencial, separando contundentemente ambas áreas (Alzola et al., 1878).

Para el desarrollo del plan y su gestión, el nombramiento de Alzola como alcalde de Bilbao en 1876 y de Achúcarro como concejal, así como la creación de la sección de Obras Públicas en el ayuntamiento, con plantilla fija, fueron fundamentales. Como consecuencia de la implementación de este plan, en 1896 el arquitecto municipal Enrique Epalza recibió el encargo de hacer un nuevo plan para la extensión del ensanche. En 1898 este presentó su primer plan, que tenía como límites la Alameda de San Mamés y al exterior la línea ferroviaria de Cantalojas a Olabeaga. La presión de los propietarios que se habían quedado fuera y la posibilidad de ampliarlo para satisfacer a estos e introducir aún más suelo en el mercado, fue cobrando fuerza. Así, se le encargó inmediatamente un segundo plan que tuviera como límite exterior la línea del ferrocarril a Santander. Esto implicaba meter a Basurto, Olabeaga y Zorroza dentro del ensanche y del mercado (Juaristi, 1985; Losada, 1981).

En 1903 se convocó el concurso. En él se enfrentaron el equipo formado por Pedro Guimón y Ricardo Bastida, con Federico Ugalde. Los dos planes eran radicalmente diferentes desde sus planteamientos. Si bien el jurado del concurso dio el premio a Guimón y Bastida, el Pleno Municipal cambió el fallo y terminó por quedarse con el plan de Ugalde. El plan de Ugalde entró en vigor, pero no resolvió el problema de la lentitud de su construcción. En este contexto, la Diputación, que se oponía frontalmente a las anexionaciones, encargó en 1925 a Ricardo Bastida un *Plan de enlaces de Bilbao con los pueblos circundantes*. Bastida era arquitecto municipal en la sección de Construcciones Civiles, pero en materia de urbanismo había conseguido un prestigio considerable. Bastida proponía por primera vez en un documento gráfico la asignación de usos por zonas o zonificación. El Plan definitivo estuvo ya listo en 1927 (Azpiri, 2000).

Durante la época de la República se dio un nuevo paso. Cuando Indalecio Prieto fue nombrado ministro de Obras Públicas, encargó a Bastida que hiciera un Plan de

Enlaces Ferroviarios que organizara racionalmente la trama de los diversos ferrocarriles para conectar a Bilbao con su área de influencia. El Plan se hizo en 1933. Buscaba reorganizar las estaciones de los distintos ferrocarriles para conectarlas entre sí y articular la relación entre las líneas de los dos márgenes y resolver los problemas del contacto entre los trazados de vía ancha y los de estrecha. La Guerra Civil de 1936 truncó el proceso (Juaristi, 1985; Losada, 1981).

Después de la guerra, la primera prioridad fue la reconstrucción de los accesos a Bilbao. Hasta el año 1943 no se volvió a los grandes planes de urbanismo. Los primeros pasos se dieron a partir de 1942. En 1943 la Sección de Urbanismo ya había redactado su plan para Bilbao. El plan fue aprobado en 1946. Pero necesitaba una nueva ley para poder. A mediados de 1947 se convocó el concurso para el Plan Parcial de la parte sur de Bilbao, pero no se aprobó hasta 1952 (Juaristi, 1985; Losada, 1981).

## **2. Las cuatro grandes estaciones de Bilbao: Abando-Indalecio Prieto, La Naja, La Concordia y Atxuri**

---

Aunque la primera gran construcción ferroviaria que recorrió el País Vasco, el Ferrocarril de Madrid a Irún por Alsasua, dejó a Bilbao de lado, los inversionistas bilbaínos, reacios a perder el tren de los nuevos tiempos, construyeron un ramal que enlazaba aquella línea con Bilbao. Así surgió el Ferrocarril de Tudela a Bilbao, cuya terminal estaba situada en la parte izquierda de la Ría, enfrente del *Casco Viejo* de la ciudad. Así mismo, esta estación se encontraba en las inmediaciones de *Bilbao la Vieja*, cuya ampliación daría pie a lo que sería el futuro *Ensanche de Bilbao*. Por lo tanto, la estación terminal de la única línea que enlazaba en ancho viario normal Bilbao con el resto de España contaba con un emplazamiento céntrico dentro de la población, lo que permitía su inmediato acceso desde cualquier punto de esta. Además, en la plaza del Arenal, dispuesta enfrente de esta estación, al otro margen de la Ría, se ubicaba la terminal de los coches y carruajes que prestaban sus servicios hacia toda la provincia (Macías, 1994).

Una vez cubiertas las necesidades generales del transporte ferroviario de Bilbao y al amparo del desarrollo que estaba cobrando esta ciudad, surgieron una serie de iniciativas ferroviarias que convirtieron a esta villa en la terminal de una compleja y nutrida red ferroviaria de vía estrecha. De este modo, Bilbao contaba con una dualidad del tendido ferroviario, y a la terminal del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, construido en vía ancha, se le sumaron en un breve espacio de tiempo un conjunto de estaciones de ferrocarriles de vía estrecha. La ejecución de estas estaciones terminales obedeció a las necesidades que surgieron en el momento de la construcción de cada ferrocarril y, ante todo, en virtud del capital que se podía aportar para las obras. Por lo tanto, y a pesar de su proximidad, cada compañía ferroviaria contaba con su propia estación, sin que se diese el caso de la explotación conjunta de alguna de estas estaciones (Macías, 1994). Por una parte, las estaciones del Ferrocarril del Norte, de los Ferrocarriles de Bilbao a Santander y del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, estaban prácticamente situadas las

tres juntas en el ensanche de Bilbao, en la zona del muelle de La Naja. Mientras tanto, en la otra orilla de la Ría se encontraban las estaciones de los Ferrocarriles Vascongados, del Ferrocarril de Bilbao a Lezama y del Ferrocarril de Bilbao a Plencia. Estas tres últimas estaban enclavadas en el Casco Viejo de la villa y a escasa distancia una de otra. Con excepción de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, el resto de las compañías contaban con un acceso directo a la Ría gracias a los muelles que ellas mismas habían construido. De este modo, la falta de integración entre las estaciones de las distintas compañías estaba compensada por el factor de la continuidad en el transporte que suponía la Ría de Bilbao (Macías, 2017).

Los problemas por la falta de una estación que centralizase todo o parte del transporte ferroviario en Bilbao no sólo afectaban negativamente al tráfico general vial de la villa, sino también a su desarrollo urbano. En 1922, Ricardo Bastida, arquitecto asesor del Ayuntamiento de Bilbao, recibió el encargo del presidente de la Diputación, Ramón de la Sota, de buscar un remedio al problema urbanístico de Bilbao (Macías, 2002). Para Bastida, la solución arquitectónica de Bilbao pasaba por la solución de los problemas planteados por la falta de adecuación de las estaciones ferroviarias a las necesidades de la villa. Eran dos las cuestiones ferroviarias que había que atender en Bilbao. En primer lugar, el principal problema a considerar era la reorganización de las estaciones de la Compañía del Ferrocarril del Norte y de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Santander. Por otra parte, había que renovar el trazado de la línea de esta última compañía hasta Olaveaga. De este modo, se aliviaría el problema del tráfico viario de la zona de la estación del Norte en Abando, al diversificarse las estaciones de viajeros y las de mercancías, al mismo tiempo que se ampliaba la zona de muelles de Bilbao a lo largo de toda la margen izquierda de la Ría. Estos estudios dieron su fruto en 1924 y 1925 cuando la Compañía del Norte se planteó la mejora de su estación de mercancías en Bilbao y se elaboraron los primeros proyectos de la estación monumental de Abando. Se entendía que ambos proyectos eran la solución a los problemas viarios de esta villa y se contaba con el apoyo de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao<sup>3</sup>.

En marzo de 1933, el ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, informaba a las distintas entidades vizcaínas sobre el *Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao* que había desarrollado su ministerio (Macías, 1994; Macías, 2002). Este plan se incluía dentro de la política ferroviaria del Ministerio de Obras Públicas, centrada en el desarrollo de aquellos ferrocarriles de urgente construcción y en la mejora de los enlaces ferroviarios de las principales ciudades españolas, Madrid, Barcelona y Bilbao. Para Prieto, los fundamentos del plan presentado eran esencialmente *fe-*

---

<sup>3</sup> La primera fase de este programa consistía en concentrar todos los servicios de vía ancha en una sola estación central. Una vez concedido el permiso para realizar las obras de la estación de Abando, las obras avanzaban con lentitud. En 1933 Ricardo Bastida acusaba a la Compañía del Norte de indolencia como consecuencia de la cercana absorción de la compañía por el Estado.

*rroviario-comerciales*, sin que hubiese un trasfondo de mejora urbana. En definitiva, se trataba de preparar a Bilbao para un futuro comercial y portuario, dentro de la necesidad de coordinar la red ferroviaria vizcaína con el puerto de Bilbao y, también, de paliar la crisis de trabajo en la que se veía inmersa Vizcaya y, en particular, esta villa.

El objetivo fundamental de este plan ferroviario era el de solventar las deficiencias estructurales de los accesos a Bilbao de las cuatro grandes compañías ferroviarias que contaban con sus terminales en esta villa: Norte y Portugalete en vía ancha, además de Santander y Vascongados en vía estrecha (Macías, 1994; Macías, 2002). Por lo que respecta a la Compañía del Norte, en este plan de enlaces ferroviarios se recogía la remodelación de la estación central de Abando. Esta compañía no ponía inconveniente en abordar aquellas obras que implicasen una inversión rentable a corto plazo y cuya ejecución era inevitable para ella. Sin embargo, se negaba a acometer ella sola la construcción de la nueva estación central, ante el elevado coste que suponía esta edificación.

Por otra parte, el Plan de Enlaces Ferroviarios de Prieto también recogía la remodelación la estación terminal del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete (Macías, 1994; Macías, 2002). Como consecuencia del nuevo proyecto de la estación del Norte, ésta ocuparía los terrenos en los que estaba situada la estación de Portugalete, por lo que se hacía necesario el traslado de esta última hacia el centro del Ensanche de Bilbao. La compañía de Portugalete no aceptó la modificación del enclave de su estación, puesto que consideraba que el que tenía era el más adecuado para sus intereses.

Al mismo tiempo, el Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, también abordaba la continuidad y coordinación del tráfico ferroviario de vía ancha con el de vía estrecha (Macías, 1994; Macías, 2002). Para ello, recogía la aproximación de las estaciones terminales de los ferrocarriles de vía estrecha hacia la estación central de Norte en Abando. Se pretendía centralizar las estaciones de Norte, Portugalete, Santander y Vascongados en una sola, en pleno Ensanche de Bilbao. Además, esta centralización de los servicios ferroviarios de vía ancha y de vía estrecha permitiría una optimización del transporte ferroviario entre ambos sistemas de ancho viario, eliminando los engorrosos transbordos. Sin embargo, este Plan no contó con una respuesta de las compañías ferroviarias de vía estrecha, que temían que con este plan se grabasen las cargas financieras que pesaban sobre ellas y que habían incrementado notablemente en los últimos años. Aunque se hiciese hincapié en el carácter estrictamente ferroviario de este plan de enlaces, se presentaba, además, como la solución a los problemas de ordenación viaria y urbanística de Bilbao. Posteriormente, con los primeros planes de ordenación ferroviaria de 1941, se abordaron algunos de los proyectos recogidos por este plan, en particular aquellos que trataban la racionalización de aquellas líneas que fueron estatalizadas, es decir, las líneas de vía ancha explotadas por las compañías de Norte y de Portugalete. En cuanto a los objetivos fijados para la red ferroviaria de vía estrecha, en particular, la centralización de sus estaciones terminales, quedaron en el olvido, al menos por el momento.

## **2.1. Estación de Abando-Indalecio Prieto**

---

### **2.1.1. Descripción histórica**

---

La estación de Abando era la terminal de la línea de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao y que fue inaugurada en 1863. El nombre de esta estación radica en que Abando era una anteiglesia vecina de la villa de Bilbao y según Real Orden del 15 de octubre de 1863 las estaciones debían de ser denominadas con el nombre del término jurisdiccional en el que se encontraban. A pesar de la anexión de Abando en 1870 a Bilbao se mantuvo el nombre de la estación.

En 1878 la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España se hizo cargo de esta línea quien mantuvo la titularidad de la estación hasta la nacionalización del ferrocarril en España en 1941 y la creación de RENFE (Peris, 2012a; Ferropedia, 2017; Ormaechea, 1989; Olaizola, 2012a; Olaizola, 2012b). Si bien en 1925 Norte invirtió 2 millones de pesetas para la ampliación de la estación de Bilbao Abando, no fue hasta la Segunda República cuando con Indalecio Prieto como ministro de Fomento se abordó la necesidad de una reforma estructural de las estaciones ferroviarias de Bilbao por lo que se impulsó un Plan de Unificación de las Estaciones de Bilbao. Con este fin se creó la Comisión de Enlaces Ferroviarios, presidida por el ingeniero de Caminos Juan Barceló, en la que se integraron, entre otros, el arquitecto Ricardo Bastida. Dicha comisión intentó compatibilizar en la estación de Abando, los servicios de Vascongados, del Bilbao a Portugalete y los del Santander a Bilbao (Ormaechea, 1989).

En 1935 se iniciaron las primeras obras para la reforma de la estación de Abando, cuyas instalaciones, inauguradas en 1863, resultaban insuficientes para atender el servicio de la Compañía del Norte en la Bilbao. Como consecuencia de problemas con los contratistas primero y, poco después, el estallido de la Guerra Civil, se paralizaron los trabajos. Finalizada la guerra se reformularon los proyectos impulsados por la Comisión de Enlaces Ferroviarios y el nuevo régimen decidió levantar una nueva terminal diseñada por el arquitecto Alfonso Fungairiño Nebot en 1940 (Peris, 2012a; Ferropedia, 2017).

Al levantar la nueva estación de Abando, inaugurada en 1948, en lugar de retranquear las vías hacia Cantalojas, se hizo todo lo contrario, adelantar el emplazamiento del edificio de viajeros hasta la Plaza Circular. Además, la nueva terminal se destinó exclusivamente al servicio de los trenes de la línea a Orduña y Miranda de Ebro, por lo que sus instalaciones en nada respondían a los proyectos impulsados por Indalecio Prieto durante la República.



**Fotografía 1. La Estación del Norte o de Abando de Bilbao, en la Plaza Circular (a la derecha el edificio del Banco de Vizcaya). C. 1950 (Postal fotográfica. Colección Joaquín Cárcamo).**

Fuente: AVPIOP, 2017b

### **2.1.2. Descripción del edificio de viajeros**

---

La estación de Abando era la terminal de la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao que se fusionó en 1878 con la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España. La estación primigenia constaba de un sencillo edificio con cubierta a dos aguas. Con el crecimiento del ensanche Bilbao se propuso en 1927 la construcción de un edificio monumental en consonancia con los nuevos edificios que se estaban alzando en la zona. En este sentido la aprobación en 1876 del Plan de Ensanche de Bilbao posibilitó la expansión de la ciudad, pronto instituciones, particulares, sociedades y entidades bancarias iniciaron la construcción de nuevas sedes y palacetes en la zona anexionada de Abando (Paliza, 2001). En palabras de Paliza (2001) simultáneamente a estas construcciones se levantaron también estaciones, iglesias, escuelas, cines, etc. que contribuyeron a configurar una ciudad adecuadamente equipada en términos de modernidad y que dieron servicio a una población que sufrió un crecimiento espectacular. La materialización de estos inmuebles trajo consigo una renovación absoluta de la arquitectura que acabó creando una imagen muy concreta y caracterizada de Bilbao (Paliza, 2001).

Ninguno de los proyectos cuajó y hubo que esperar a que con la creación de Renfe se abordara la construcción de una nueva estación. El 17 de junio de 1941 se presentó de la nueva terminal, en noviembre comenzaron las obras y el edificio de viajeros se finalizó en 1946 (Muñoz, 2010; Muñoz, 2011; Mas, 1990; Paliza, 1989). El inmueble de viajeros tenía una estructura exenta en forma de U. Presentaba una

altura de cuatro plantas, a excepción de un torreón con tres relojes en la confluencia de la Plaza Circular y la calle de Hurtado de Amézaga. En la planta baja de la estación se articuló el acceso en torno a un gran vestíbulo cubierto por un techo de cristal que aseguraba una adecuada iluminación del interior. Alrededor del vestíbulo se dispusieron dependencias para los viajeros: taquillas de billetes, servicio de información, horarios de trenes, oficinas de viajes, 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. Mientras que en el resto de los pisos se dispusieron las oficinas de Renfe.

### **2.1.3. Impacto económico**

---

El impacto económico de la estación de Abando viene dado por la naturaleza de la línea de la que era terminal explotada por la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao. Esta línea daba solución de salida por el puerto de Bilbao a la línea radial de vía ancha que enlazaba Madrid con la frontera francesa. Bilbao se convirtió de este modo en la terminal de un tráfico de viajeros y mercancías que acusó la fuerte competencia de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España que terminó por adquirir la línea de Tudela-Bilbao en 1878 (Macías, 1994).

En este ínterin se había dado comienzo a la explotación moderna de las minas de Triano y con ello al asentamiento de diferentes siderurgias a lo largo de la Ría de Bilbao<sup>4</sup>. Una vez que la línea de Tudela a Bilbao llegaba a Bilbao, recorría la zona de Bolueta, donde estaba instalada la siderurgia de Santa Ana, hasta adentrarse en los cotos mineros de Ollargan-Montefuerte, Miravilla y La Peña, desde donde, a través de San Adrián, llegaba hasta la estación de Abando (Bilbao). Se trataba, por lo tanto, de una industria dispersa, que desde Miravalles ya presagiaba el dominio del sector metalúrgico que se observaría a lo largo de la línea Tudela-Bilbao y que repercutía en la naturaleza de los transportes tanto de viajeros y mercancías con la consiguiente necesidad de adaptar las instalaciones de la estación de Abando a las necesidades de un tráfico muy específico de viajeros y mercancías.

En 1917 Norte se planteó la construcción del almacén de mercancías en Amézola para que de este modo la estación de Abando se centrara solamente en el tráfico de viajeros.

---

<sup>4</sup> El principal problema de esta siderurgia asentada en la margen izquierda de la Ría, era la colocación de sus productos en los mercados del interior de España. En este aspecto, la línea de Tudela a Bilbao tenía su terminal en la estación de Abando en Bilbao, junto al muelle de Ripa, por lo que las mercancías llegadas a esta estación eran reexpedidas mediante carros o barcas a sus diferentes puntos de destino. La situación de esta estación, dentro de las teorías de la construcción de los primeros ferrocarriles que buscaban el centro de los grandes núcleos de población como terminales, no favorecía el transporte directo materias de gran tonelaje (como los productos siderúrgicos), sin necesidad de transbordos, desde Vizcaya hacia los mercados peninsulares (Macías, 1994).

#### **2.1.4. Impacto urbanístico**

---

En 1922 Ricardo Bastida, arquitecto asesor del Ayuntamiento de Bilbao, recibió un encargo del presidente de la Diputación, Ramón de la Sota y Aburto, con el propósito de buscar una solución al problema urbanístico de Bilbao (Macías, 2002). Para Bastida, la solución arquitectónica de Bilbao pasaba por la solución de los problemas planteados por la inadecuación de las estaciones ferroviarias a las necesidades de la villa, y en particular, por la reorganización de las estaciones de las compañías del Norte y de Bilbao a Portugalete, y también, por la variación del trazado de la línea de esta compañía hasta Olaveaga. De este modo, se aliviaría el problema de tráfico viario de la zona de la estación de Abando, al diversificarse de las estaciones de viajeros y mercancías, al igual que se ampliaba la zona de muelles de Bilbao a lo largo de la margen izquierda de la Ría.

Estos estudios dieron su fruto cuando en 1924 y 1925 la Compañía del Norte se planteó la mejora de su estación de mercancías en Bilbao y se elaboraron los primeros proyectos de la estación monumental de Abando. Se entendía que ambos proyectos eran la solución a los problemas viarios de Bilbao, y se contaba con el apoyo de la Junta de Obras del Puerto. La primera fase del programa a desarrollar era la siguiente: la desviación del servicio de viajeros de la zona comprendida desde la Estación de Portugalete hasta Olaveaga. De este modo, la Junta de Obras del Puerto utilizaría las instalaciones ferroviarias de esta zona, al mismo tiempo que el emplazamiento de los servicios de la línea de Portugalete quedaba dentro de la superficie de los de la estación del Norte. Por lo tanto, se concentraban todos los servicios de vía ancha en una sola estación central, y se utilizaba, para el movimiento de trenes entre las dos líneas el ramal de Cantalojas a Olaveaga, ampliado debidamente con el fin de poder establecer por él los dos servicios independientes de viajeros y mercancías. Gracias a este proyecto, se descongestionaba el servicio de la estación de Abando y se daban toda clase de facilidades al público, para que no utilizase las líneas regulares de autobuses existentes en ambos márgenes de la Ría y que hacían una dura competencia al ferrocarril.

El permiso para realizar las obras de la estación de Abando fue concedido, sin embargo, ante la falta de dotación de la compañía para abordarlas, tuvo lugar una primera suspensión de estas, que dio paso a una nueva subasta (Macías, 2002). En 1933, las obras se realizaban con lentitud, y Ricardo Bastida acusaba a la Compañía del Norte de esta falta de incentivos para abordar las reformas de la estación, por la cercana absorción de la compañía por el Estado. Finalizada la guerra se reformularon los proyectos impulsados por la Comisión de Enlaces Ferroviarios y el nuevo régimen decidió levantar una nueva terminal diseñada por el arquitecto Alfonso Fungairiño Nebot en 1940 y que fue inaugurada en 1948.

#### **2.1.5. Protección patrimonial**

---

En 2010 la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) solicitó a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Cultura, entidad competente, la protección legal de la estación de Bilbao Abando Indalecio Prieto por su valor histórico-patrimonial.

La estación, como se explicaba en un documento que se entregó, es un elemento relevante de la ingeniería civil y el patrimonio industrial del País Vasco que merece ser preservado, manteniendo incluso, si ello fuera posible, su actual uso de terminal ferroviaria (AVPIOP, 2017a; AVPIOP, 2017b).

Ante la falta de respuesta por parte del Ministerio de Cultura en el año 2016, y dado el riesgo existente para la estación y su gran marquesina metálica de mediados del siglo XX, la AVPIOP volvió a reiterar la solicitud a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico la declaración como Bien de Interés Cultural y consecuente inscripción en el Registro de Bienes Culturales de la Estación Terminal de Bilbao Abando-Indalecio Prieto en su integridad.

## **2.2. Estación de La Naja**

---

### **2.2.1. Descripción histórica**

---

La estación de La Naja, terminal de la línea de Bilbao Portugalete, estaba ubicada por debajo del puente de El Arenal y fue inaugurada el 19 de marzo de 1888. El proyecto original, en superficie, fue obra del ingeniero donostiarra Pablo Alzola y Minondo. El edificio, de estilo modernista, se ganó el apodo de *la pajarera* o *la capilla* entre los bilbaínos, debido a la torrecilla que presidía el tejado. El edificio resultó muy dañado durante la Guerra Civil española y tuvo que ser demolido en 1937 y la estación pasó a construirse en subterráneo (Peris, 2012b; Ferropedia, 2015; Ormaechea, 1989; Olaizola; 2012a).

En un principio, el enlace entre la línea de Bilbao a Portugalete y la de Tudela a Bilbao se estableció mediante el aprovechamiento de la rampa construida en 1863 por esta última compañía para facilitar el acceso de sus vagones a los muelles de Ripa en Bilbao, situados junto a la estación cabecera de la línea de Portugalete, emplazada en los vecinos muelles de La Naja. Dadas las evidentes limitaciones al tráfico de mercancías de este enlace, el 14 de marzo de 1890 el gobierno otorgó a la Compañía del ferrocarril de Bilbao a Portugalete la concesión para la construcción del ramal de Olaveaga a Cantalojas, con el que se estableció una conexión alternativa por el sur de la Bilbao con un trazado sin las limitaciones del anterior.

Esta línea fue clausurada el 3 de marzo de 1999 con la entrada en funcionamiento de la Variante Sur Ferroviaria y la centralización de todos los servicios de cercanías en la estación de Abando, dentro del proyecto de urbanización de Abandoi-barra (Peris, 2012b; Ferropedia, 2015; Olaizola; 2012a).



**Fotografía 2. Estación de La Naja. Se encuentra situada en la parte inferior de la baranda de la estación de La Concordia**

Fuente: Ayuntamiento de Bilbao, 2017

### **2.2.2. Descripción del edificio de viajeros**

---

Después de la Guerra Civil la antigua estación del ferrocarril de Bilbao a Portugalete quedó destruida. En 1938 se dio paso a su reconstrucción junto al puente del Arenal, puesto que constituían una de las entradas a la ciudad más transitadas, al unir la margen izquierda del Nervión con la Villa (Cenicacelaya, 1991; Muñoz, 2010; Muñoz, 2011; Susperregui et al., 2000).

La compañía, siguiendo la propuesta municipal, proyectó una estación subterránea que quedaría cubierta por una plaza de 95 m de longitud. La plaza configuraría un espacio libre que daría una mayor presencia visual a los dos edificios emblemáticos de la ciudad que allí se ubicaban, la Estación de La Concordia y la sede de la Sociedad Bilbaína. El edificio de la estación se articuló en torno a dos cuerpos de diferente forma y altura. El cuerpo de ingreso se erigía sobre parte de la estación y tenía acceso desde la plaza. El cuerpo anexo era un antiguo inmueble propiedad de la compañía que se remodeló por completo. Su planta era rectangular y se adaptaba al transcurso de la Ría. Siguiendo las sugerencias de monumentalidad del consistorio municipal, la estructura de hormigón armado del bloque se recubrió con piedra caliza en el zócalo y piedra artificial en el resto de la fachada. En la fachada del rascacielos se añadieron elementos decorativos propios del estilo Imperial adoptado por la dictadura franquista (Muñoz, 2010; Muñoz, 2011). La estación está cerrada desde el año 1999, desde que la línea ferroviaria que unía Portugalete con Bilbao se desmanteló para destinarla a uso peatonal.

### **2.2.3. Impacto económico**

---

El ferrocarril de Bilbao a Portugalete obtuvo la concesión del ramal de vía normal que partiendo del Ferrocarril de Tudela a Bilbao en Cantalojas, enlazara con la línea de

Bilbao a Portugalete en Olaveaga, pasando por los términos municipales de Bilbao y Abando (Peris, 2012b; Ferropedia, 2015; Macías, 1994; Ormaechea, 1989; Olaizola; 2012a).

La estación de La Naja tuvo una ubicación privilegiada, puesto que el primitivo proyecto, situaba la estación inicial en Uribitarte, decidiendo con posterioridad trasladarla a un solar situado, junto al Puente del Arenal. Se confió el proyecto de la estación y de su edificio al ingeniero Pablo Alzola.

En 1915, debido a las correspondencias de tráfico, entre las compañías del Norte y la del Bilbao a Portugalete, se generó una tarifa combinada en pequeña velocidad, por vagones completos, entre la estación de Bilbao-Abando (Norte) y las de la línea de Portugalete en Olaveaga, Zorroza, Desierto, Sestao y Portugalete. A partir del 1 de abril de 1925 los servicios combinados de pequeña velocidad concertados con el ferrocarril de Santander a Bilbao, pasarían a la estación de Norte en Bilbao (Amézola), dejando de realizar el transbordo en la de Zorroza del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, continuando la tramitación del de gran velocidad en Bilbao Concordia.

En reunión mantenida en Bilbao, el 24 de marzo de 1924, entre la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, el Ayuntamiento de Bilbao y representantes del Bilbao a Portugalete, se estudió la conveniencia de eliminar en Bilbao, la estación del Bilbao a Portugalete, introduciendo importantes mejoras en la del Norte (Ormaechea, 1989; Macías 1994). En 1928 la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, el ayuntamiento y las compañías ferroviarias del Norte y del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, plantearon desviar la línea de este último a partir de su estación con el fin de ampliar los muelles de Ripa y Uribitarte (Peris, 2012b; Ormaechea, 1989). De esta manera la estación de La Naja quedaría como una extensión de Norte al ampliar una tercera vía entre Cantalojas y Olaveaga y se vería obligada a permitir la entrada de todo el tráfico a los muelles. De este modo, La Estación de La Naja facilitó la interconexión del tráfico no solo de mercancías de la Compañía de Norte con la margen izquierda, sino que también se estableció como un tren de cercanías para los obreros de las empresas y habitantes de los municipios asentados en esta margen (Macías, 1994).

#### **2.2.4. Impacto urbanístico**

---

La estación de La Naja se inauguró junto con la línea de Bilbao a Portugalete y Triano, el 19 de marzo de 1888. El edificio resultó muy dañado durante la Guerra Civil española y tuvo que ser demolido en 1937. Como se ha indicado, después de la guerra se construyó una nueva estación soterrada, sin embargo, la entrada en funcionamiento de la Variante Sur conllevó el cierre de la estación de La Naja el 3 de marzo de 1999 (Muñoz, 2010 y 2011). El 25 de mayo de 2017, el pleno del Ayuntamiento de Bilbao aprobó la recalificación de la estación para que sus alrededores de 2.000 m<sup>2</sup> puedan acoger tiendas, restaurantes y comercios, quedando excluida la posibilidad de que se instale algún pub o discoteca al impedirlo la normativa urbanística que regula la hostelería del Casco Viejo (Garay, 2017).

### **2.2.5. Protección patrimonial**

---

En 2017 el Ayuntamiento de Bilbao inició la tramitación para modificar los usos autorizados por el planeamiento urbanístico en la antigua estación de La Naja, ubicada bajo la Estación de La Concordia, al amparo de lo establecido en el artículo 191.3 de la Ley 33/2003 del Patrimonio de las Administraciones Públicas (Ayuntamiento de Bilbao, 2017).

Integrada en un sitio de transición entre el Casco Viejo y el Ensanche de la Ciudad, la antigua estación de ferrocarril de cercanías de la Naja conforma un espacio totalmente volcado a la Ría y un mirador excepcional hacia la misma que, después de la remodelación de la red de cercanías de Renfe y el traslado de la estación término a la estación de Abando (1999-2000) se convirtió en un espacio en desuso.

En 2013 Adif convocó una subasta pública del inmueble y sus compradores, a instancias del consistorio, solicitaron la modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del Plan Especial de Rehabilitación del Casco Viejo. La propuesta, que se presentó ante el Consejo Asesor de Planeamiento Municipal de Bilbao debería pasar otra vez por este órgano para que informe al respecto – además de por un periodo de información pública –, antes de ser aprobada inicial, provisional y definitivamente en el Pleno Municipal. El Consejo Asesor de Planeamiento Municipal de Bilbao es un consejo sectorial de carácter participativo y deliberante, que cuenta con la intervención de distintas asociaciones vecinales, entidades vinculadas a la protección del medio ambiente y el urbanismo y asociaciones con fines sociales o económicos, junto a miembros de los partidos políticos con representación municipal. Esta propuesta fue ratificada por pleno del Ayuntamiento de Bilbao en mayo de 2017 (Garay, 2017).

## **2.3. Estación de La Concordia**

---

### **2.3.1. Descripción histórica**

---

Inaugurada en 1898 como cabecera del ferrocarril de Bilbao a Santander, y concluida en 1902, fue un edificio singular de estilo modernista y una de las joyas arquitectónicas de la capital vizcaína. En 2007 acabaron las obras de renovación de la estación, que han dado un cambio total a su interior. También se restauró su fachada principal y se arregló el acceso a la estación de Abando.

La estación está situada en el borde del nuevo ensanche bilbaíno al borde de la Ría de Bilbao. Esta céntrica situación elegida ha sido clave para el mantenimiento del servicio (Peris 2012c; Fernández, 1992; Ormaechea, 1989; Olaizola, 2012a; Reviriego, 2008a).

Fue proyectada por el ingeniero Valentín Gorbeña, que también impulsó el Ferrocarril del Cadagua, y el arquitecto Severino Achúcarro, que había colaborado en el Plan del Ensanche en 1876. Esta estación era cabecera de línea en Vizcaya de la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao el cual surgió de la unión de tres ferrocarriles anteriores: el del Cadagua, entre Zorroza y Balmaseda; el de Zalla a Solares; y el de Solares

a Santander. En su concepción era una estación mixta de pasajeros y mercancías. Se inauguró en 1902. Después del traspaso de dicha compañía a Feve todo el patrimonio de compañía privada, incluida la estación de La Concordia, pasa a manos de esta empresa pública (Reviriego, 2008b).

En el año 2007 fue restaurada y reformada adaptándola al tráfico moderno y a la normativa actual sobre movilidad. También se adecuó para que pudiera da cabida en sus instalaciones a actos sociales, conciertos y presentaciones (Muñoz, 2011; Muñoz, 2012).

En cuanto al nombre de *La Concordia* lo toma la estación del lugar donde se ubicó. Con referencia a este particular, hay que reseñar que el negocio ferroviario fue una de las principales inversiones del siglo XIX en Bilbao. Un claro ejemplo de ello fue la creación en 1857 de la compañía del Ferrocarril Tudela-Bilbao que movilizó un gran volumen de capitales de numerosas familias bilbaínas. Cuando unos años después la compañía suspendió pagos este hecho causó desolación en Bilbao y muchas tensiones en los inversores. Para llegar a un acuerdo entre ellos se celebró una reunión en un almacén de la compañía ferroviaria junto a la estación de Abando. Este acto se selló con una conciliación y en recuerdo a este acontecimiento el pueblo bilbaíno llamó a estos terrenos *La Concordia* (Montero, 1997). Con posterioridad la terminal del ferrocarril de Bilbao a Santander se construyó en este solar por lo que fue inevitable que se pasase a denominar de forma popular esta estación como *La Concordia* (Izquierdo y Palacio, 2017).



**Fotografía 3. Estación de La Concordia**

Fuente: Zarateman, 2020

### 2.3.2. Descripción del edificio de viajeros

---

La estación de La Concordia fue construida entre 1895 y 1902. Esta estación estaba situada cerca del puente del Arenal, que comunicaba el Casco Viejo con el nuevo Ensanche de Bilbao en Abando. Esta ubicación en lo que era el nuevo centro neurálgico de la villa bilbaína hizo que se descartara en el proyecto de la estación una estructura provisional sin vocación arquitectónica por lo que se pensó en un proyecto monumental y elegante, similar al Teatro Arriaga que estaba enfrente. Se quiso construir un edificio que prestigiara a la compañía y que marcara el comienzo del nuevo ensanche de Bilbao (Fernández y Basas, 1992; Ormaechea, 1989).

Achúcarro se encargó de diseñar la apariencia externa de la estación de La Concordia y Gorbeña de la estructura y de la disposición ferroviaria. El inmueble siguió la estructura longitudinal de las vías que quedaron ocultas en su abertura a la Ría mediante un edificio de dos alturas y articulaciones diferenciadas. En el piso bajo se ubicó el ingreso y las dependencias propias del servicio de atención a los viajeros y, en la planta superior, a la que se accedía mediante una escalinata lateral, las vías (Muñoz, 2014). La fachada de ingreso siguió una estructura tripartita que alternó el uso de sillería con hierro pintado. El uso del hierro permitió aberturas de mayor superficie que iluminaron el interior del edificio. Cerraba la estación un edificio anexo, con vanos de menor superficie, una mayor altura y una cubierta de inspiración francesa. Su acceso se realizaba desde el andén y desde la calle, y en él se albergaban oficinas y otras dependencias de la estación no abiertas al público (Muñoz, 2014).

En sus años de vida la estación ha sido objeto de diferentes remodelaciones que han alterado, en parte, su apariencia original. Entre ellas cabría destacar la sustitución en 1939 de las marquesinas por una cubierta curvada cuya razón de ser fue la electrificación de las líneas y los problemas que ocasionaban las lluvias. Así como otras reformas de 1971 y 1977 que desvirtuaron el interior y destruyeron el mural modernista de Daniel Zuloaga situado en la unión entre las escaleras y el *hall*. En 1992 se iniciaron las obras de recuperación de la estación siguiendo una restauración integral del edificio, y a ella le han seguido otras obras en 2001, 2007 y 2011 que ha desvirtuado, de nuevo, su interior (Muñoz, 2014).

### 2.3.3. Impacto económico

---

Valentín de Gorbeña diseñó la línea de Bilbao a Zorroza, intentando vencer las dificultades que se presentaban al intentar situar en el centro de Bilbao la estación principal, en terrenos propios y otros situados en los taludes de la estación de Norte. El principal problema era que esta línea no podía atravesar la línea de Tudela a Bilbao con un paso superior por lo que se optó por uno inferior lo que daba continuidad al tráfico de ambas líneas (Ormaechea, 1989; Olaizola, 2012a; Peris 2012c). Además, se estableció un enlace entre los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, con los Vascongados, entre sus estaciones de La Concordia y Atxuri a través del enlace de La Industrial a Azbarren. Ese

ramal era una concesión a Eduardo Encio<sup>5</sup>, que pasó a ser propiedad del Santander a Bilbao, abierto al tráfico el 7 de enero de 1907. De este modo se dio continuidad a la vía métrica desde Oviedo a San Sebastián, gracias a un acuerdo suscrito el 27 de septiembre de 1907 entre el Santander a Bilbao y Vascongados (Ormaechea, 1989; Peris 2012c). A partir del 1 de abril de 1925 los servicios combinados de pequeña velocidad concertados con el ferrocarril de Santander a Bilbao, pasarían a la estación de Norte en Bilbao (Amezola), dejando de realizar el transbordo en la de Zorroza del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, continuando la tramitación del de Gran Velocidad en Bilbao Concordia<sup>6</sup> (Peris 2012c; Olaizola, 2012a).

#### **2.3.4. Impacto urbanístico**

---

La estación de La Concordia con su edificio singular de estilo modernista es una de las joyas arquitectónicas de Bilbao. Su fachada y característico rosetón son, junto con el teatro Arriaga, puntos referentes de la zona del Arenal bilbaíno y está considerada como uno de los patrimonios más genuinos del Bilbao de la *Belle Époque* (Olaizola, 2012a).

En 2007 acabaron las obras de renovación de la estación que dieron lugar a un cambio total de su interior. También se restauró su fachada principal, se arregló el acceso a la estación de Abando-Indalecio Prieto y se preparó para poder realizar en sus instalaciones actos sociales, conciertos y presentaciones. En un futuro, con la reforma integral de esta última, se prevé que deje de ofrecer servicios ferroviarios (que serían reubicados a la nueva terminal), quedando el icónico inmueble libre para otros usos, aún por definir.

La situación de esta estación en el borde del nuevo ensanche bilbaíno en la margen izquierda de la Ría de Bilbao, elevada sobre esta hace que se muestre como un balcón sobre lo que fue el núcleo central de Bilbao, el Casco Viejo también llamado Siete Calles (Reviriego, 2008a; Reviriego, 2008b).

#### **2.3.5. Protección patrimonial**

---

En el año 2011 finalizó la rehabilitación de la estación de La Concordia de Bilbao. Esta estación es el resultado de una significativa reforma derivada de la necesidad de dotar a la fachada posterior del carácter propio de una estación y de ordenar el itinerario urbano peatonal que transcurre a través del vestíbulo, transitado diariamente por gran cantidad de personas, unas usuarias del ferrocarril y otras, la mayoría, ajenas al servicio de Feve, debido a su posición estratégica entre la calle Bailén, las paradas de Autobuses interurbanos, el ensanche y la estación de cercanías de Abando (Patrimonio Industrial Arquitectónico, 2014; EFE, 2011; Europa Press, 2009).

La fachada principal, uno de los escasos ejemplos de arquitectura modernista en Bilbao, ha sido objeto de una exhaustiva restauración. La fachada posterior ha sido

---

<sup>5</sup> *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1895.

<sup>6</sup> *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 10 de abril de 1925.

modificada sustancialmente para captar luces naturales y vistas a través de unos nuevos y grandes ventanales. Con esta actuación, además de solventar las deficiencias producto del paso del tiempo, se adaptaron los espacios interiores para adecuarlos a las necesidades funcionales actuales, permitiendo la introducción de nuevas tecnologías en instalaciones generales. De manera especial se incorporaron en el edificio los equipamientos de supervisión y control del tráfico ferroviario de modo que el puesto de mando pueda incorporar los últimos avances tecnológicos del sector.

## **2.4. Estación de Atxuri**

---

### **2.4.1. Descripción histórica**

---

El actual edificio de la estación de Atxuri, terminal de la línea de vía estrecha que unía Bilbao con San Sebastián, fue levantado en 1912 en sustitución de la terminal original de 1882, demasiado pequeña para hacer frente al constante incremento de tráfico de la línea (Peris, 2012d; Olaizola, 2014).

De estilo nevasco, fue diseñada por el arquitecto Manuel María Smith. En la entrada de la estación, sobre el nombre de la antigua operadora, Ferrocarriles Vascongados, existe un conjunto de escudos compuesto por el de Vizcaya y Guipúzcoa, entrelazados por el de Álava y las cadenas del escudo de Navarra (Pérez de la Peña, 2005). Esto es debido a que, cuando se construyó esta estación, la compañía Ferrocarriles Vascongados tenía previsto hacerse con el Ferrocarril Vasco-Navarro, adquisición que finalmente no se produjo<sup>7</sup>.

Inaugurada la nueva terminal, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados procedió a la completa remodelación de los edificios de la antigua estación ya que en ellos se iban a situar las diversas oficinas, despachos y otras dependencias administrativas. En el primer piso del nuevo edificio de la estación de Atxuri se dispuso un elegante restaurante, que contaba con una amplia terraza con vistas sobre la Ría de Bilbao y las vías del tren, mientras que la planta superior se destinó a fonda, dotada de nueve habitaciones. Durante la Guerra Civil, esta dependencia fue la sede de la policía de ferrocarriles de la Ertzaintza. La estación de Atxuri apenas experimentó cambios de importancia hasta el año 1983, cuando las inundaciones dañaron considerablemente sus instalaciones. Después de la completa rehabilitación de sus dependencias no experimentó más modificaciones de importancia hasta el año 2002, cuando, con motivo de la construcción de la primera línea de tranvías modernos de Bilbao se procedió a remodelar sus accesos con el fin de mejorar la intermodalidad entre ambos sistemas de transporte (Peris, 2012d).

---

<sup>7</sup> La construcción de la nueva terminal, en realidad ampliación de la existente, exigió la adquisición de los terrenos adyacentes con el fin de aproximar la estación un centenar de metros hacia el centro de la ciudad, y permitir el desarrollo de las obras sin que éstas afectasen el desarrollo normal del servicio ferroviario. Los trabajos para levantar el nuevo edificio fueron adjudicados, el 27 de julio de 1912, a la empresa Domingo Hormaeche y Cía., y la nueva terminal pudo ser inaugurada el 23 de febrero de 1914.



**Fotografía 4. Estación de los Ferrocarriles Vascongados en Atxuri, Bilbao**

Fuente: AVPIOP, 2017c

#### **2.4.2. Descripción edificio viajeros**

---

La estación de Atxuri contaba con dos cuerpos adaptados a la confluencia de dos calles, lo que motivó una forma irregular en forma de L. El cuerpo de menor altura y de desarrollo longitudinal, ocultaba las vías detrás de la estación que quedaron abiertas a la Ría. De este modo, el viajero que llegaba a los andenes, al igual que en años anteriores, podía admirar una imagen tradicional y característica de la Villa presidida por el puente y la iglesia de San Antón (Muñoz, 2014; Paliza, 1989; Ormaechea, 1989). Destacaba el chaflán del edificio de Atxuri, que presentaba una mayor altura de dos pisos y una torre central con un reloj, un escudo y el nombre de la compañía sobre una balconada. La planta baja abierta con arcadas albergaba los servicios necesarios (acceso, salida para viajeros, paso de ganado, vestíbulo, taquilla, sala de espera, equipajes, almacenes, oficinas y lavabos). El primer piso un café-restaurant con terraza y dependencias anejas: cocina, office y lavabos. Y el último piso, diez dormitorios, lavabo y cuarto de limpieza.

En 1914, al poco tiempo de terminarse las obras del edificio central, Smith realizó obras de ampliación. En 1939 se cubrió la terraza del primer piso con una construcción que intentaba imitar el edificio originario. Asimismo, el edificio auxiliar de estructura longitudinal paralelo a la calle de Atxuri se alargó con dos alturas, en lugar

de una, para imitar la estructura del cuerpo principal. En la actualidad el edificio presenta estos y otros cambios fruto de intervenciones desarrolladas en años sucesivos, de tal manera que parte de su fachada y el interior, están totalmente alterados (Muñoz, 2014; Paliza, 1989).

### **2.4.3. Impacto económico**

---

La estación de Atxuri fue inaugurada el 23 de febrero de 1914 para atender las necesidades de la sociedad de los Ferrocarriles Vascongados, que surgió de la fusión en 1906 de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya (1880), la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga (1884) y el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián (1891).

La ampliación de los servicios ferroviarios directos hasta la capital guipuzcoana supuso un notable incremento del tráfico de viajeros y mercancías y, por tanto, la necesidad de modernizar las instalaciones de la terminal de Atxuri (Olaizola, 2014). De este modo la estación de Atxuri se convirtió en una de las terminales ferroviarias más representativas de Bilbao, y el *kilómetro cero* del ferrocarril de vía métrica que enlaza las capitales de Vizcaya y de Guipúzcoa, recorriendo zonas de amplia concentración industrial y urbana como el cauce del Nervión y del Deva. Mas adelante recorre la costa guipuzcoana dando servicio ferroviario a un sector pesquero y también a un sector turístico que tenía como mejores representantes las localidades de Zarauz y San Sebastián. A su vez, la prolongación hacia la costa vizcaína de las líneas que explotaba esta compañía estaba avalada por la conexión con el Ferrocarril de Amorebieta a Guernica que fue posteriormente ampliado hasta la localidad pesquera de Bermeo (Macías, 1994).

Las dependencias de la estación de Atxuri pronto quedaron pequeñas ante el creciente tráfico que registraba la línea del Central de Vizcaya, sobre todo a medida que sus servicios se prolongaban hacia Guipúzcoa. En 1906, con la creación de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados se ampliaron los servicios directos desde Bilbao hasta la capital guipuzcoana con un notable aumento del tráfico de viajeros y mercancías. La necesidad de modernizar la estación de Atxuri era objeto de estudio de la compañía y en mayo de 1911, con el descarrilamiento de un tren que produjo graves daños en la estación se aceleraron los planes para la construcción de una nueva terminal dotada de las debidas, condiciones para el creciente tráfico de viajeros y mercancías. La nueva estación inaugurada en 1914 siguió siendo la terminal del tráfico de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados que fue incrementando su área de actuación y flujo de mercancías y viajeros gracias al tráfico combinado con las compañías ferroviarias y de transporte por carretera que operaban tanto Vizcaya como en Guipúzcoa (Olaizola, 2014; Macías, 1994).

### **2.4.4. Impacto urbanístico**

---

La situación de la estación de Atxuri en la margen derecha de la Ría de Bilbao en un flanco del Casco Viejo de Bilbao y enfrente del ensanche de la nueva villa no supuso ninguna barrera para el desarrollo urbano de la capital vizcaína (Macías, 2002). La

novedad de esta estación radica en su estilo arquitectónico y en el proceso de selección del proyecto que tuvo lugar para su construcción (Paliza, 1988).

La Compañía de Ferrocarriles Vascongados había señalado la conveniencia de realizar un edificio de “estilo vasco” y “en consonancia con el carácter de la comarca a la que servía”. Este estilo se apartaba de las corrientes innovadoras centradas en la arquitectura de cristal y hierro y la opción que Smith presentó al concurso se desdecía de estas líneas y entoncaba con el estilo nevasco que estaba ganado adeptos por su conexión con las tradiciones vascas. Hay que añadir que no había una tradición de construir estaciones ferroviarias en estilo regionalista por lo que el proyecto de Smith que daba preminencia a un edificio regionalista, inspirado en las tradiciones populares, en el que se combinaban elementos de la arquitectura montañesa cántabra con otros de la vasca, cautivó el interés de los miembros del tribunal asignado para escoger el vencedor del concurso (Paliza, 1988; Macías, 2002). Este arquitecto no sólo aportó a su diseño una unidad con el entorno urbano de Bilbao ya que en sus palabras se había inspirado en los edificios de esta villa, sino que también contribuyó a su proyecto con detalles de las construcciones rurales y casas-torres. Por lo tanto, la estación de Atxuri es un edificio inspirado en las tradiciones populares dentro de un estilo regionalista que se reivindicaba frente a otras opciones contemporáneas artísticas. Los materiales empleados para la construcción contribuyen a dotar a la estación de ese toque regionalista que se quiere conseguir. El tratamiento de las piezas de sillería, la presencia de una torre que tiene una solana de madera con un carrillón en su fachada, el uso de arcos de medio punto y de columnas panzudas, propias de la arquitectura popular vasca, dotan a este edificio de una singularidad que le convierten en un referente de la arquitectura vasca (Macías, 2002).

#### **2.4.5. Protección patrimonial**

---

El 18 de diciembre de 2002 con la inauguración del tranvía de Bilbao, la estación de Atxuri se convirtió en la terminal de dicho tráfico y paulatinamente ha ido absorbiendo el establecimiento en sus oficinas de la sede de dicho tranvía. En espera de la construcción de la Línea 3 del Metro las actividades ferroviarias y tranviarias coexistían en dicha estación (AVPIOP, 2017c).

En 2012 la estación de Atxuri quedó protegida al máximo nivel por el Gobierno Vasco (Decreto 2/2012, de 10 de enero, por el que declara Bien Cultural Calificado, con la categoría de Conjunto Monumental, el Camino de Santiago a su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco). Desde el 19 de junio del 2019 se clausuró el servicio ferroviario en la estación terminal de Atxuri. Este cambio supone que los trenes que han dejado de llegar a Atxuri se reincorporen al trazado subterráneo hasta Casco Viejo y Matico a través de la Línea 3 del Metro (García et al, 2019).

El Ayuntamiento de Bilbao, en su deseo de dar un nuevo uso a la estación de Atxuri propuso en 2017 la creación en este edificio de un centro de distribución de mercancías en el Casco Viejo (AVPIOP, 2017c). De esta forma, se reduciría el colapso

de las Siete Calles, una zona peatonal en la que se cita una importante actividad comercial y un tránsito de turistas cada vez mayor. En cualquier caso, el ayuntamiento veía compatibles nuevos usos con la eliminación de vías. Por un lado, apuesta por crear “nuevos espacios para el uso y disfrute de los vecinos”, que ya han reclamado que “se atiendan las necesidades de las personas” y no los “rendimientos monetarios de los suelos”. Esta propuesta y otras aparecieron en los medios de comunicación acerca de posibles usos del edificio de la terminal ferroviaria una vez perdiese la función histórica para la que fue concebido. Para la Asociación Vasca de Patrimonio industrial, la estación de Atxuri, tiene una fuerte presencia en la trama urbana debido al marcado carácter de su arquitectura que se ha destacado junto al casco histórico de la Villa y junto a los emblemáticos puente e iglesia de San Antón a lo largo de más de cien años.

#### **2.4.6. Reivindicación ciudadana**

---

En febrero de 2019 La Asociación de Amigos del Ferrocarril tuvo una reunión con el Ayuntamiento de Bilbao para que se involucrase como agente activo para la instalación de un Museo del Ferrocarril en la estación de Atxuri, así como para albergar otras actividades sociales y vecinales que revitalicen el barrio y su entorno (García et al, 2019; Sáez, 2019). El presidente de la Asociación, Kepa Elejoste, informó que estas actividades eran totalmente compatibles técnicamente con el uso de las vías por parte del tranvía. “De esta manera, se preservaría parte de nuestro pasado industrial y ferroviario, y se ampliaría nuestra oferta de museos”. La Asociación defiende que “es difícil concebir la reciente historia de Bilbao y el territorio sin las minas de hierro, y esas minas no hubiesen podido ser explotadas con rentabilidad sin un transporte capaz como fue el ferrocarril”. Están previstas futuras reuniones con el Gobierno Vasco para encauzar estas iniciativas. Al mismo tiempo, Samir Ladhrou, portavoz de Goazen-Ganemos, uno de los primeros grupos en recoger el guante de esta iniciativa, defiende el uso alternativo de la antigua estación para albergar otros usos de carácter social y vecinal que propiciarían la revitalización del barrio (Sáez, 2019).

### **3. Conclusiones**

---

A lo largo de este artículo hemos realizado un recorrido por el ferrocarril y su interacción con la trama urbana de Bilbao. Es difícil establecer una casuística común en torno a la interacción de las estaciones analizadas con su entorno urbano. Para comenzar, estas estaciones surgieron de las necesidades de inversores de muy diferentes perfiles. Aun así, a las necesidades perentorias de cubrir el tráfico de viajeros de mercancías se añadía una vertiente funcional y estética de las estaciones acorde con los parámetros económicos de un Bilbao que eclosionaba en una vorágine financiera. Mientras que, con la construcción de las estaciones terminales de líneas de vía ancha, Abando y La Naja, se abogaba por una monumentalidad estética y una oferta de transporte caracterizada por su elevado volumen de viajeros y de mercancías, las estaciones terminales de vía estrecha, La Concordia y Atxuri, supieron adaptarse a las necesidades de un

tráfico que tenía que constreñirse a un espacio que pronto se hizo insuficiente para la demanda de transporte que los nuevos tiempos requerían.

Los problemas por la falta de una estación que centralizase el transporte ferroviario en Bilbao eran evidentes. A escasa distancia una de ellas, las estaciones de Bilbao analizadas en esta comunicación abordaban individualmente un conjunto de reformas enfocadas en las mejoras de sus propias explotaciones sin tener en cuenta una proyección común de la gestión del tráfico ferroviario y menos aún de solventar los problemas de ordenación urbana que se generaban con esta multiplicidad de terminales ferroviarias. El análisis de las distintas estaciones desde distintas vertientes, histórica, arquitectónica, impacto económico y urbanístico, protección patrimonial y reivindicación ciudadana nos ha aportado las evidencias para comprender esa inercia empresarial destinada a solventar las propias carencias de las estaciones. Fueron y son las autoridades, Ayuntamiento de Bilbao, Junta de Obras del Puerto y Gobierno Vasco, las que han buscado en todo momento una solución a los distintos problemas acusados por la explotación ferroviaria e insuficiencia del servicio prestado por estas estaciones. Hay que subrayar la labor de estas entidades en comunión con plataformas industriales y vecinales para mantener el legado patrimonial de aquellas estaciones que han perdido su funcionalidad primigenia y que abogan por su uso con diferentes fines ciudadanos.

Para finalizar, nuestra hipótesis de partida contemplaba a Bilbao como una metrópoli ferroviaria que ha sabido adecuarse a esa falta de centralización en una sola estación de las estaciones terminales. La trama urbana de Bilbao, donde estaciones y servicios ferroviarios se imbrican con la expansión de la ciudad, surge de múltiples iniciativas, sin una dirección común lo que derivó en una serie de deficiencias urbanas objeto de estudio perentorio de las autoridades arriba citadas. Se ha necesitado el paso del tiempo y la actuación coordinada de estas entidades para abordar de un modo conjunto y eficaz las necesidades económicas de una moderna ciudad industrial y de servicios y su necesario ordenamiento urbano.

## **Bibliografía**

---

Alzola y Minondo, Pablo de, Severino Achúcarro y Mocochoa, Ernesto Hoffmeyer y Zubeldia, Javier Cenicacelaya Marijuan y Iñigo Saloña Bordas, 1878. *Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao de 1876*. Imprenta litográfica y Librería de Juan E. Delmás, Bilbao.

AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio industrial y obra pública), 2017a. “Asociación Vasca de Patrimonio industrial y obra pública AVPIOP solicita la protección legal de la Estación de Bilbao Abando Indalecio Prieto” en *Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obras Pública*, recuperado de [www.patrimonioindustrialvasco.com/actividades/avpiop-solicita-la-proteccion-legal-de-la-estacion-de-bilbao-abando-indalecio-prieto/](http://www.patrimonioindustrialvasco.com/actividades/avpiop-solicita-la-proteccion-legal-de-la-estacion-de-bilbao-abando-indalecio-prieto/).

\_\_\_\_\_, 2017b. “Asociación Vasca de Patrimonio industrial y obra pública (AVPIOP) reitera la solicitud de protección legal de la Estación de Bilbao Abando Indalecio Prieto”.

- cio Prieto” en *Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obras Pública*, recuperado de [www.patrimonioindustrialvasco.com/actividades/avpiop-reitera-la-solicitud-de-proteccion-legal-de-la-estacion-de-bilbao-abando-indalecio-prieto/](http://www.patrimonioindustrialvasco.com/actividades/avpiop-reitera-la-solicitud-de-proteccion-legal-de-la-estacion-de-bilbao-abando-indalecio-prieto/).
- \_\_\_\_\_, 2017c. “La estación de Atxuri de EuskoTren en Bilbao ¿un patrimonio en riesgo?” en *Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obras Pública*, recuperado de [www.patrimonioindustrialvasco.com/patrimonio/la-estacion-de-atxuri-de-euskotren-en-bilbao-un-patrimonio-en-riesgo/](http://www.patrimonioindustrialvasco.com/patrimonio/la-estacion-de-atxuri-de-euskotren-en-bilbao-un-patrimonio-en-riesgo/).
- Ayuntamiento de Bilbao, 2017. “El Ayuntamiento de Bilbao inicia la tramitación urbanística para permitir el cambio de usos de la antigua estación de La Naja”, *Info Bilbao*, 5 de abril, recuperado de [www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO\\_Noticia\\_FA&cid=1279164957021&language=en&pageid=3000075248&page-name=Bilbaonet%2FBIO\\_Noticia\\_FA%2FBIO\\_Noticia](http://www.bilbao.eus/cs/Satellite?c=BIO_Noticia_FA&cid=1279164957021&language=en&pageid=3000075248&page-name=Bilbaonet%2FBIO_Noticia_FA%2FBIO_Noticia).
- Azpiri, Ana Albistegi, 2000. *Urbanismo en Bilbao, 1900-1930*. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.
- Azpiri, Ana Albistegi y Maitena Zubizarreta, 2021. “Urbanismo del siglo XIX a comienzos del XXI” en *Auñamendi Eusko Entziklopedia*, recuperado de [aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/artikulu/1116/](http://aunamendi.eusko-ikaskuntza.eus/eu/artikulu/1116/).
- Cenicacelaya, Javier, 1991. “El valor de la Composición más allá del estilo. La arquitectura de Manuel Galíndez, 1892-1980”, *Composición Arquitectónica*, 8, pp. 110-149.
- EFE, 2011. “Feve rehabilita La Concordia de Bilbao con una inversión de 2,1 millones”, *El Correo*, 24 de marzo, recuperado de [www.elcorreo.com/vizcaya/20110324/local/feve-rehabilita-concordia-bilbao-201103241348.html](http://www.elcorreo.com/vizcaya/20110324/local/feve-rehabilita-concordia-bilbao-201103241348.html).
- Europa Press, 2009. “Feve destina 2,1 millones a la rehabilitación de la estación de La Concordia”, *El Mundo*, 11 de diciembre, recuperado de [www.el-mundo.es/elmundo/2009/12/10/paisvasco/1260456213.html](http://www.el-mundo.es/elmundo/2009/12/10/paisvasco/1260456213.html).
- Fernández Larrondo, Francisco Elías Pacho y Manuel Basas, 1992. *La Concordia*. Feve, Madrid.
- Ferropedia, 2015. Estación de La Naja. Recuperado de [ferrocarriles.fandom.com/wiki/Portada](http://ferrocarriles.fandom.com/wiki/Portada).
- \_\_\_\_\_, 2017. Estación de Bilbao Abando Indalecio Prieto. Recuperado de [ferrocarriles.fandom.com/wiki/Portada](http://ferrocarriles.fandom.com/wiki/Portada).
- Garay, Jon, 2017. “Vía libre a que la antigua estación de La Naja pueda acoger comercios y restaurantes”, *El Correo*, 25 mayo, recuperado de [www.elcorreo.com/bizkaia/201705/25/libre-transformacion-naja-20170525102014.html](http://www.elcorreo.com/bizkaia/201705/25/libre-transformacion-naja-20170525102014.html).
- García, Javier, José Luis Sagarduy y Carmelo Zaita, 2019. *Bilbao, 7 Calles, 7 Estaciones: Atxuri Museo del Ferrocarril*. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, Bilbao.
- Izquierdo, Unai y Zuriñe Palacio, 2012. “¿De dónde viene el nombre de la estación de La Concordia?”, *El Correo*, 17 de junio, recuperado de [www.elcorreo.com/vizcaya/20120616/local/donde-viene-nombre-estacion-201206152011.html](http://www.elcorreo.com/vizcaya/20120616/local/donde-viene-nombre-estacion-201206152011.html).

- Juaristi Linazero, Joseba, 1985. *La estructura urbana de Vizcaya*. Servicio Editorial Universidad del País Vasco, Bilbao.
- Losada, Ramón, 1981. *Historia urbanística de Bilbao*. Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao.
- Macias, Olga, 1994. “Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco (1914-1936)”. Tesis Doctoral. Universidad del País Vasco/EHU, Bilbao.
- \_\_\_\_\_, 2002. “Bilbao, metrópoli ferroviaria” en Francisco Cayón García, Javier Vidal Olivares y Miguel Muñoz Rubio (eds.), *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, pp. 177-204.
- \_\_\_\_\_, 2017. *Estructuras ferroviarias y desarrollo portuario de la Ría de Bilbao: Comunicaciones, economía, vida social y ocio (siglos XIX y XX)*. Museo Marítimo de Bilbao, Bilbao.
- Mas Serra, Elías, (ed.), 1990. *50 años de Arquitectura en Euskadi*. Gobierno Vasco, Vitoria- Gasteiz.
- Montero, Manuel, 1997. *Crónicas de Bilbao y de Vizcaya. Los negocios de Bilbao. La Ría prodigiosa, las minas, los bancos, el boom económico de Vizcaya*. Txertoa, San Sebastián.
- Morillas-Torné, Mateu, 2014. “El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual”, *Scripta Nova*, 18:485, recuperado de [www.ub.edu/geocrit/sn/sn-485.htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-485.htm).
- Muñoz Fernández, Francisco Javier, 2010. “La arquitectura del ferrocarril de posguerra en Bilbao. Las estaciones ferroviarias y la concreción de una nueva imagen de ciudad”, *TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 18, pp. 220-240.
- \_\_\_\_\_, 2011. *Arquitectura racionalista en Bilbao (1927-1950). Tradición y modernidad en la época de la máquina*. Universidad del País Vasco, Bilbao.
- \_\_\_\_\_, 2014. “La arquitectura del tren en Bilbao (1895- 1926): las primeras estaciones y viviendas ferroviarias de una nueva metrópoli industrial” en Pedro A. Novo López y Arantza Pareja Alonso (eds.), *Ferrocarriles y sociedad urbana en el País Vasco*. Universidad del País Vasco, Bilbao, pp.177-205.
- Olaizola, Juanjo, 2012a. “¿Ha llegado a Bilbao?”, en *Historias del tren*, recuperado de [historiastren.blogspot.com/2012/06/he-llegado-bilbao.html](http://historiastren.blogspot.com/2012/06/he-llegado-bilbao.html).
- \_\_\_\_\_, 2012b. “Bilbao-Abando, una estación excepcional”, en *Historias del tren*, recuperado de [historiastren.blogspot.com/2012/02/bilbao-abando-una-estacion-excepcional.html](http://historiastren.blogspot.com/2012/02/bilbao-abando-una-estacion-excepcional.html).
- \_\_\_\_\_, 2014. “La estación de Atxuri cumple su primer centenario”, en *Historias del tren*, recuperado de [historiastren.blogspot.com/2014/02/la-estacion-de-atxuri-cumple-su-primer.html](http://historiastren.blogspot.com/2014/02/la-estacion-de-atxuri-cumple-su-primer.html).
- Ormaechea Hernáiz, Angel María, 1989. *Ferrocarriles de Euskadi. 1855-1936*. Eusko Trenbideak- Ferrocarriles Vascos, Vitoria- Gasteiz.
- Paliza Monduate, Maite, 1989. *Manuel María de Smith Ibarra. Arquitecto 1879-1956*. Diputación Foral de Vizcaya, Bilbao.

- \_\_\_\_\_, 2001. “Los indios y la construcción del Ensanche de Bilbao”, *KOBIE. Antropología Cultural*, 10, pp. 205-224.
- Patrimonio Industrial Arquitectónico, 2014. “Remodelación y rehabilitación de la estación de la Concordia de Bilbao”, en *Patrimonio Industrial Arquitectónico*, recuperado de [patrimonialarquitectonico.blogspot.com/2014/04/remodelacion-y-rehabilitacion-de-la.html](http://patrimonialarquitectonico.blogspot.com/2014/04/remodelacion-y-rehabilitacion-de-la.html).
- Pérez de la Peña Oleaga, Gorka, 2005. *Guía de arquitectura urbana de Bilbao: Cien obras maestras*. Guías Cruziales, Bilbao.
- Peris Torner, Juan, 2012a. “Bilbao a Portugaleta (y San Julián de Musques)”, en *Ferrocarriles de España*, recuperado de [www.spanishrailway.com/bilbao-a-portugaleta-y-san-julian-de-musques/](http://www.spanishrailway.com/bilbao-a-portugaleta-y-san-julian-de-musques/).
- \_\_\_\_\_, 2012b. “Caminos del Norte de España”, en *Ferrocarriles de España*, recuperado de [www.spanishrailway.com/caminos-de-hierro-del-norte-de-espana/](http://www.spanishrailway.com/caminos-de-hierro-del-norte-de-espana/).
- \_\_\_\_\_, 2012c. “Ferrocarriles de Santander a Bilbao – Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao”, en *Ferrocarriles de España*, recuperado de [www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-santander-a-bilbao-compania-de-los-ferrocarriles-de-santander-a-bilbao/](http://www.spanishrailway.com/ferrocarril-de-santander-a-bilbao-compania-de-los-ferrocarriles-de-santander-a-bilbao/).
- \_\_\_\_\_, 2012d. “Ferrocarriles Vascongados”, en *Ferrocarriles de España*, recuperado de [www.spanishrailway.com/ferrocarriles-vascongados/](http://www.spanishrailway.com/ferrocarriles-vascongados/).
- Reviriego, J. M, 2008a. “La estación del Ensanche”, *El Correo*, 29 de abril, recuperado de [www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080329/vizcaya/estacion-ensanche-20080329.html](http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080329/vizcaya/estacion-ensanche-20080329.html).
- \_\_\_\_\_, 2008b. “Feve despegando en La Concordia”, *El Correo*, 29 de abril, recuperado de [www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080329/vizcaya/feve-despegando-concordia-20080329.html](http://www.elcorreodigital.com/vizcaya/20080329/vizcaya/feve-despegando-concordia-20080329.html).
- Sáez, Olga, 2019. “Los Amigos del Ferrocarril de Bilbao plantean un museo en la estación de Atxuri”, *Deia*, 14 de febrero, recuperado de [www.deia.eus/bizkaia/bilbao/2019/02/14/amigos-ferrocarril-bilbao-plantean-museo/698197.html](http://www.deia.eus/bizkaia/bilbao/2019/02/14/amigos-ferrocarril-bilbao-plantean-museo/698197.html).
- Solanas Jiménez, Jorge, Eduard Álvarez Palau y Jordi Martí Henneberg, 2015. “Estación ferroviaria y ciudades intermedias: lectura geo-espacial del crecimiento urbano mediante indicadores SIG vectoriales. El caso de Cataluña (1848-2010)”, *GeoFocus*, 16, pp. 255-282.
- Susperregui Virto, Jesús María, José Fontán Basáñez y Fernando García Pérez, 2000. *Manuel I. Galíndez, 1892-1980*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Bilbao.
- Turinea, s. f. “Tras las huellas del pasado industrial en la Ría de Bilbao”, en *Turinea*, recuperado de [www.turinea.com/es/cu/8-1393/2-tras-las-huellas-del-pasado-industrial-en-la-ria-de-bilbao.html](http://www.turinea.com/es/cu/8-1393/2-tras-las-huellas-del-pasado-industrial-en-la-ria-de-bilbao.html).
- Zarateman, 2020. “Estación de Bilbao Concordia”, en *Wikipedia*, recuperado de [es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_Bilbao\\_Concordia](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_de_Bilbao_Concordia).