



## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

### VI. Patrimonio Cultural Ferroviario.

La estación de ferrocarril de Puebla de Sanabria: un  
proyecto del arquitecto Miguel García-Lomas

The Puebla de Sanabria railway station: a project by  
the architect Miguel García-Lomas

---

FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ MÉNDEZ  
Universidad de Salamanca\*  
rodmen@usal.es

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

**Resumen:** La atribución del edificio de viajeros de la estación de Puebla de Sanabria (Zamora) al ingeniero de caminos José Luis Tovar Bisbal es hoy día prácticamente unánime. Sin embargo, y en vista de la singularidad de su diseño, resulta razonable suponer la participación en la sombra de un arquitecto. El objetivo de la presente comunicación es dar a conocer la identidad del arquitecto autor del proyecto de la estación de ferrocarril de Puebla de Sanabria —y de algunas más que jalonan la línea Zamora-La Coruña—, así como las circunstancias que determinaron su participación en la empresa.

**Palabras clave:** Puebla de Sanabria; Estación; Arquitectura ferroviaria; Patrimonio arquitectónico; Ferrocarril directo a Galicia.

**Abstract:** There is currently a general consensus that the passenger building at the Puebla de Sanabria (Zamora) train station was designed by the civil engineer José Luis Tovar Bisbal. However, given the undeniable quality of the design, it is reasonable to assume the behind-the-scenes participation of an architect. The aim of this paper is to reveal the identity of the architect who designed the Puebla de Sanabria railway station—and several others along the Zamora-La Coruña line—as well as the circumstances that led to his involvement in the project.

**Keywords:** Puebla de Sanabria; Station; Railway architecture; Architectural heritage; Direct railway to Galicia.

---

## INTRODUCCIÓN

La conexión ferroviaria entre Zamora y La Coruña requirió del Estado un esfuerzo de primer orden entre los años 1927 y 1958. Para facilitar la realización de la obra se dividió el trayecto en cuatro tramos: de Zamora a Puebla de Sanabria, de Puebla de Sanabria a Orense, de Orense a Santiago de Compostela y de Santiago de Compostela a La Coruña. Por su condición de final de tramo recibió la localidad zamorana de Puebla de Sanabria una estación de cierta importancia: un “magnífico edificio para una modesta localidad” (Pintado y Prieto, 2014: 197). Erigida entre 1930 y 1934, ya desde fecha muy temprana fue considerada “modelo acabado de confort y buen gusto en su clase”<sup>1</sup>. Aún hoy día es habitual su presencia en las listas de “estaciones más bonitas de España” junto a sus hermanas mayores de Aranjuez, Canfranc, Toledo, Valencia, Atocha, etc. (Iturralde, 2013).

Natividad González Gómez (1999: 1037) fue quien primeramente atribuyó el edificio de viajeros de la estación de Puebla de Sanabria, junto con las restantes estaciones del tramo Zamora-Puebla, al ingeniero de Caminos José Luis Tovar Bisbal. En la actualidad es prácticamente una opinión unánime sustentada, entre otros, por Rafael Ángel García-Lozano y José Manuel Rodríguez Vidal (2010: 27), Pedro Pintado y Lluís Prieto (2014: 197), Marta Andrés Ferrero (2022: 33), y en multitud de *sitios web*. Frente al criterio mayoritario proclive al ingeniero Tovar Bisbal se alza la voz del periodista Mikel Iturralde (2013), quien sugiere la intervención en la sombra de un arquitecto desconocido hasta ahora.

Según la mayoría de los autores citados, la imagen del edificio remite a la arquitectura popular de la zona (González Gómez, 1999: 1037). García-Lozano y Rodríguez Vidal sitúan a las estaciones del primer tramo “estilísticamente próximas al pintoresquismo” (2010: 27). Pintado y Prieto hablan de “arquitectura popular gallega” e introducen para el edificio de Puebla y otros más de la línea Zamora-La Coruña — muy atinadamente, a nuestro juicio— el calificativo de “neorrománico” (2014: 197). Marta Andrés aprecia en la estación sanabresa una imagen de “inspiración palaciega” junto con “elementos tradicionales de la arquitectura de su entorno” (2022: 41).

---

<sup>1</sup> *Heraldo de Zamora*, n.º 10929 (15 de abril de 1930), p. 3.

## 1. JOSÉ LUIS TOVAR BISBAL

De acuerdo con su expediente como funcionario del Ministerio de Obras Públicas<sup>2</sup>, José Luis Tovar Bisbal (1900-1971) obtuvo en 1926 el título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ello le facultó para ingresar automáticamente al servicio del Estado, cosa que hizo en la Junta de Estudios y Construcción de Ferrocarriles del Centro y Sur de España. Al comenzar el año 1927 se incorporó a la 3ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles (Galicia), trasladando su residencia a Orense, donde permaneció hasta que en 1935 fijó su residencia en Madrid.

En una noticia aparecida en la prensa zamorana en abril de 1930 se menciona a otro ingeniero de Caminos, Antonio Salazar Martínez<sup>3</sup>, como autor en exclusiva del proyecto de todas las estaciones del primer tramo: “Las estaciones de esta nueva línea, así como las casillas, proyectos todos ellos del señor Salazar...”<sup>4</sup>. Antonio Salazar, junto con Antonio Sáenz-Díez y José Luis Tovar Bisbal, es coautor de un “Proyecto reformado de estaciones intermedias en el Trozo 2º del ferrocarril de Zamora a La Coruña”, fechado en Madrid el 27 de julio de 1936<sup>5</sup>. El proyecto incluía entre su documentación, además de los planos de las estaciones objeto de reforma, uno suscrito por Eustaquio Berriochoa<sup>6</sup> el 31 de marzo de 1928 relativo a las estaciones de 4ª y 3ª clase y “apartaderos” del trozo 2º, es decir, del tramo Puebla de Sanabria a Orense (Figura 2), los cuales, por razones que más adelante se expondrán, fueron rechazados.

---

<sup>2</sup> Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Código de referencia: ES. 28079.ACMITMS //Personal, 011386, exp. Tovar Bisbal, José Luis.

<sup>3</sup> El Ingeniero de Caminos Antonio Salazar Martínez, nacido en 1897 y titulado en 1921, fue trasladado a la 3ª Jefatura (Noroeste) a principios de 1927, fijando su residencia en Zamora. Colaboró en la construcción de la estación de Zamora, y del viaducto Martín Gil sobre las aguas del río Esla.

<sup>4</sup> *Heraldo de Zamora*, n.º 10929 (15 de abril de 1930), p. 3.

<sup>5</sup> Ministerio de Cultura, Archivo General de la Administración (AGA), Ferrocarriles, caja 24/09159.

<sup>6</sup> Eustaquio Berriochoa Elgarresta (1899-1987), Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, era el representante en Orense de la Compañía de Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo (MZO), adjudicataria de las obras del Ferrocarril directo de Zamora a La Coruña (González Gascón, 2017: 112).

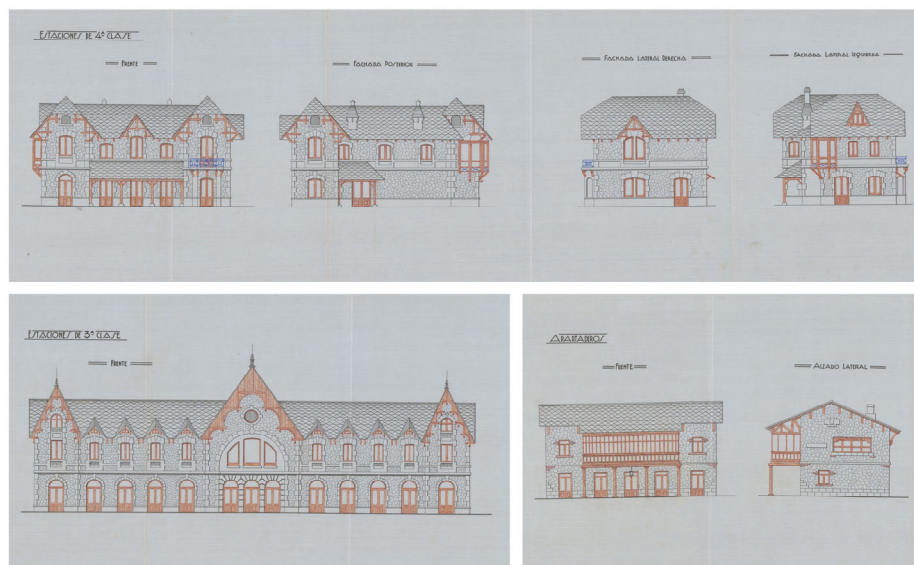


Figura 1. Edificios de viajeros propuestos por la Compañía MZOV para las estaciones intermedias del trozo 2º de la línea Zamora a La Coruña. Detalles de alzados. FUENTE: AGA, Ferrocarriles, caja 24/09159.

Dos de los tres proyectos rechazados resultan familiares por haber dado pie a estaciones que siguen aún en pie entre Zamora y Puebla, lo que hace suponer que idénticos diseños de estación habían sido propuestos con anterioridad por MZOV para el trozo primero (y aceptados por la superioridad en tal caso). Si se comparan los proyectos propuestos por MZOV para el trozo 2º con las estaciones construidas en el trozo 1º (Figura 2), se constata que el de la estación de 4º clase (Figura 1, arriba) es reconocible en las estaciones de Carbajales de Alba, Losacio, Sarracín de Aliste y Pobladura del Valle; y que las características del apartadero proyectado (Figura 1, abajo derecha) coinciden con las de las estaciones de La Hiniesta y Andavías. El mismo modelo de apartadero fue utilizado, al menos, en otras tres ocasiones: las estaciones de Oroso-Villacide y Cerceda, en el trozo 4º del ferrocarril a Galicia, y la de Jubia, en el ferrocarril de Ferrol a Gijón. No todas las estaciones proyectadas por Berriochoa llegaron a materializarse, pues la estación de 3ª clase (Figura 1, abajo izquierda) —la de mayor tamaño y empaque, sin duda destinada a Puebla de Sanabria— fue afortunadamente sustituida junto con las últimas del tramo.

La disparidad en los diseños de las estaciones del trozo 1º (Figura 2), más que entenderla como opción deliberada por parte de un único autor de los proyectos —que en todo caso sería Eustaquio Berriochoa, y no José Luis Tovar—, hay que achacarla al cambio que se produjo en la jefatura del ferrocarril a Galicia, cuando la construcción del trozo 1º ya estaba iniciada, y a la consiguiente entrada en liza de un nuevo proyectista.

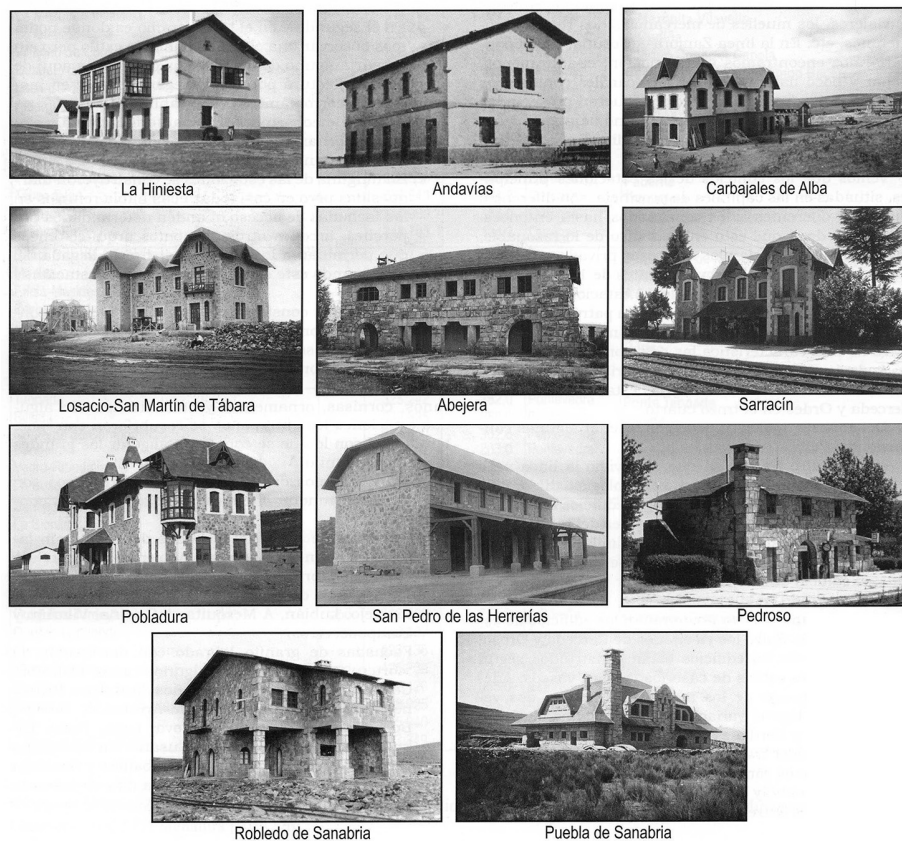


Figura 2. Edificios de viajeros del trozo 1º de la línea Zamora a La Coruña. FUENTE: Pintado y Prieto, 2014: 198.

## 2. MANUEL BELLIDO GONZÁLEZ

Manuel Bellido González (1870-1929, título de 1892) comenzó su andadura como ingeniero de Caminos en la Junta de Obras del Puerto de

La Coruña. En 1920 proyectó la línea Murcia-Caravaca y sus estaciones, incluida la de Zaráiche, de estilo neomudéjar y con probable contribución de su hermano Luis<sup>7</sup>. En 1925 se hizo cargo de la Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles del Centro y Sur de España. En 1927 sustituyó a Hernández Bayarri como Ingeniero-Jefe de la 3ª Jefatura, la del Noroeste, donde ya se encontraban Tovar y Salazar. Uno de sus primeros cometidos consistió en informar —lo hizo negativamente— sobre una nueva propuesta formulada por Eustaquio Berriochoa de la denominada “variante André” del tramo Puebla a Orense 2º (González Gascón, 2017: 112).

En mayo de 1928 le correspondió a Bellido emitir informe sobre el Proyecto de Replanteo previo del trozo 2º redactado por MZOV<sup>8</sup>, con resultado favorable pero sometido a condiciones. Una de ellas afectaba a los edificios de viajeros de las estaciones intermedias. El Ingeniero-Jefe propuso a la superioridad —y esta lo aceptó— un nuevo estudio de los edificios por discrepar de los proyectos propuestos por MOZV (Figura 1) “en el aspecto artístico” y considerar este aspecto de suma importancia de cara al éxito de la inversión ferroviaria en su conjunto:

En un proyecto como este, en que todo está admirablemente estudiado, es lástima que no se hubieran tomado las medidas conducentes a completarlo con unos proyectos de edificios de viajeros, como hoy debe hacerse. Es precisamente lo único que ve el público, y si nosotros nos recreamos en nuestras obras de Ingeniería, los que viajan no las ven ni suelen importarles, y en cambio juzgan el conjunto por lo único que se ve, que son los edificios, y por eso hay que darles toda la importancia que tienen.

Poco tiempo antes del informe de Bellido, la discusión acerca de la calidad arquitectónica de los edificios de viajeros se había visto avivada en nuestro país por un artículo del profesor de la Escuela de Caminos Vicente Machimbarrena (1924: 20-21), quien desde las páginas de la *Revista de Obras Públicas* reclamaba en la construcción de estaciones la

---

<sup>7</sup> Luis Bellido González (1869-1955), arquitecto de propiedades del Ayuntamiento de Madrid desde 1905, autor de multitud de obras en Asturias y Madrid. En 1910 proyectó el Matadero de Madrid, paradigma de la arquitectura industrial de estilo neomudéjar inaugurado en 1924.

<sup>8</sup> Este informe se encuentra citado parcialmente dentro del “Proyecto reformado de estaciones intermedias en el Trozo 2º del ferrocarril de Zamora a La Coruña”, al que ya nos hemos referido [AGA, Ferrocarriles, caja 24/09159].

colaboración entre arquitecto e ingeniero, pero, eso sí, evitando que el arquitecto actuara con demasiada independencia<sup>9</sup>.

Como se verá, esta fue la idea que guió a Bellido en su breve paso por la 3ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles. De no ser por su intervención, la mayor parte de las estaciones intermedias de la línea de Zamora a La Coruña responderían a modelos de Eustaquio Berriochoa (Figura 1). Sin embargo, esto solo sucedió en las estaciones del primer trozo más próximas al origen de la línea, lo que nos lleva a suponer que, cuando Bellido se incorporó a la jefatura del Noroeste, estas se encontraban ya tan avanzadas que solo fue posible sustituir las estaciones finales del tramo.

### 3. MIGUEL GARCÍA-LOMAS SOMOANO

Son estas últimas estaciones del trozo 1º —Abejera, Pedroso y Puebla de Sanabria (Figura 2)—, junto con la de Alberquería-Prado, del trozo 2º (Figura 3), y las de Bregua y Uxes en el trozo 4º (Figura 4) las denominadas “neorrománicas” por poseer como características comunes la cubierta de pizarra, las fachadas de granito sin labrar y un diseño pintoresco. Es preciso resaltar que de las seis estaciones, solo dos poseían diseños exclusivos —Puebla de Sanabria y Uxes—, mientras que las cuatro restantes lo compartían dos a dos: Abejera con Alberquería-Prado y Robledo con Bregua. Los alzados de las estaciones de Bregua y Uxes (Figura 4), insertos en el paisaje y bullentes de vida<sup>10</sup>, delatan la mano de un arquitecto hasta ahora desconocido que actuó a las órdenes directas de Manuel Bellido.

El nombre de nuestro arquitecto es mencionado por el propio Bellido como coautor con él del proyecto de la Estación Terminal de La Coruña: “En estos principios nos hemos inspirado y, con la colaboración del notable Arquitecto Don Miguel García Lomas, que ha interpretado nuestras indicaciones y ha desarrollado los detalles que le fuimos suministrando, proyectamos el edificio que aparece en los planos y que

---

<sup>9</sup> Citaba Machimbarrena como ejemplo de despropósito la estación de Toledo, de estilo neomudéjar, cuya torre consideraba un alarde de poca utilidad y mucho dispendio.

<sup>10</sup> Compárense los expresivos alzados de Bregua y de Uxes (Figura 4) con la frialdad de los de Alberquería-Prado (Figura 3), de 1935, seguramente dibujados a partir del edificio construido o de un plano original hoy extraviado. Lo mismo podría decirse de los planos incluidos en el artículo de Natividad González (1999: 1039-1042).

vamos a describir...”<sup>11</sup>. Bellido se estaba refiriendo a la estación de La Coruña, también denominada de San Cristóbal, que fue inaugurada en 1935 y cuyo proyecto ha venido atribuyéndose al ingeniero de Caminos Antonio Gascue Echevarría<sup>12</sup>, si bien su contribución se limitó a la inspección de la obra. Nos parece de justicia, por tanto, transferir a Miguel García-Lomas Somoano la autoría, en su faceta arquitectónica, del proyecto de la estación de La Coruña<sup>13</sup>.

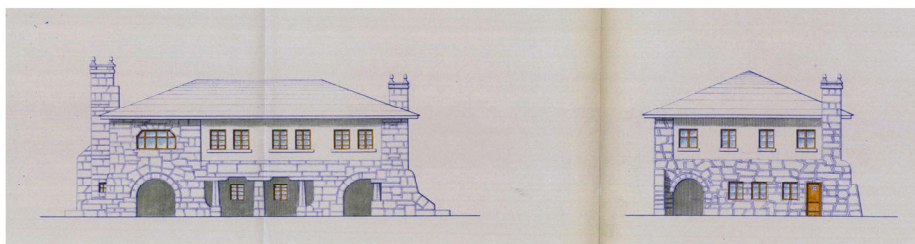


Figura 3. Edificio de viajeros de la estación de Alberguería-Prado del trozo 2º de la línea Zamora a La Coruña. Detalles de alzados. FUENTE: AGA, Ferrocarriles, caja 26/21214.

Ahora bien, ¿es el arquitecto de Bregua y Uxes, y por extensión de todas las estaciones “neorrománicas”, el mismo que el de la de La Coruña?, es decir, ¿se trata de Miguel García-Lomas? Varios indicios así lo hacen suponer. En primer lugar, la fecha de las estaciones intermedias es casi coincidente con la de la terminal —agosto y julio de 1928— y ambas poco posteriores al informe de Bellido reclamando un nuevo estudio de los edificios “en el aspecto artístico”. Por otro lado, si se

<sup>11</sup> “Proyecto Reformado de la Estación Terminal de La Coruña”. Memoria. AGA, Ferrocarriles, caja 26/20918. Tanto los planos, de julio de 1928, como la memoria, de 1 de febrero de 1929, están suscritos por Manuel Bellido como “Ingeniero-Jefe autor del proyecto”.

<sup>12</sup> Entre los que así piensan están Pedro Pintado y Lluís Prieto (2014: 184), aunque son muchos más los autores y *sitios web*, algunos oficiales como *Docomomo* o Xunta de Galicia, que permanecen hoy día en esa creencia. Gonzalo Garcival, que reconoce albergar dudas acerca de la génesis del proyecto, atribuye a Manuel Bellido únicamente la dirección técnica de las obras (1994: 155).

<sup>13</sup> El análisis de la estación de La Coruña excede los límites del presente estudio. Se la ha relacionado frecuentemente con la estación de Helsinki de Eliel Saarinen (Garcival, 1994: 155), pero es también posible encontrar similitudes con la estación de Stuttgart, de Paul Bonatz, y con la arquitectura de Dudok en Hilversum, influencias ambas compatibles con el marco cultural de García-Lomas.

comparan en detalle alzados de Uxes y de La Coruña (Figura 5), se constata que en ambos el grafismo y la expresividad de las figuras que los animan son muy similares, con un toque más rural en Uxes y más urbano en La Coruña.

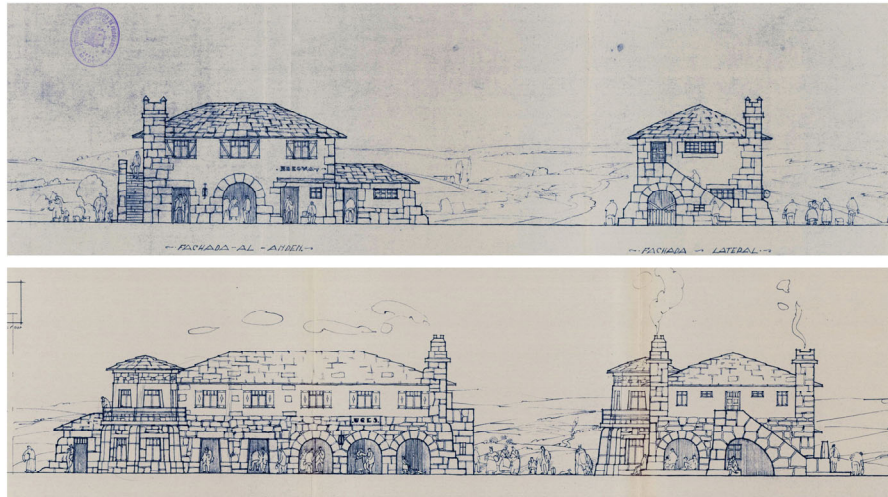


Figura 4. Edificios de viajeros de las estaciones de Bregua y Uxes del trozo 4º de la línea Zamora a La Coruña. Detalles de alzados. FUENTE: AGA, Ferrocarriles, caja 26/20906.

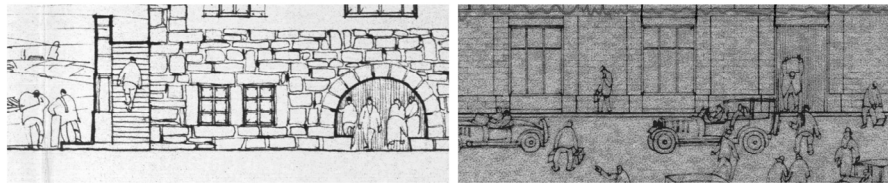


Figura 5. Detalles de alzados de las estaciones de Uxes y de La Coruña. FUENTE: AGA, Ferrocarriles, cajas 26/20906 y 26/20918.

Otros indicios prueban de forma más categórica la intervención de García-Lomas. El libro que Covadonga Álvarez Quintana dedica a la arquitectura vacacional de la localidad asturiana de Ribadesella durante el primer tercio del siglo XX (1995) incluye un detenido estudio sobre la vida y la obra del arquitecto Miguel García-Lomas Somoano, quizás el más serio hasta la fecha. Allí se hace referencia a un trabajo inédito de Javier García-Lomas Mata, hijo de Miguel, con valiosos datos

biográficos sobre su padre que Álvarez Quintana va desgranando en su libro (1995: 354 y ss.). El “Cuadro 6” contiene un listado de obras de Lomas elaborado con datos aportados por su hijo Javier donde figuran, entre otras muchas, las siguientes dos anotaciones: “Zamora (provincia): Varias estaciones ferrocarril Zamora-La Coruña” y “Coruña (capital): Est. Término ferroc. Zamora-La Coruña” (Álvarez Quintana, 1995: 373). Una prueba más, esta referida a la estación sanabresa, proviene de una noticia de 1934 publicada en un diario orensano que informaba sobre una visita oficial a las obras del ferrocarril; en ella se lee: “Como dato de interés, con respecto a la estación de Sanabria, debemos decir que esta se construye con arreglo al proyecto del Sr. García Lemas (sic), siendo su presupuesto de 250.000 pesetas”<sup>14</sup>.

### 3. 1. Miguel García-Lomas Somoano. Algunos datos biográficos<sup>15</sup>

Miguel García-Lomas Somoano nació en Barcelona en 1888. Su padre —José García Lomas, natural de Santander— detentaba un cargo directivo de la Real Compañía Asturiana de Minas, previo paso por Cuba, donde conoció a su esposa, Regla Somoano, hija de un “indiano” de origen asturiano. Miguel se tituló en febrero de 1912 en la Escuela de Arquitectura de Madrid, aunque desde mediados del año anterior se encontraba en Londres alojado en la casa-estudio del pintor Pablo Béjar, para el que proyectó la reforma de un cinematógrafo en Kensington. Hasta 1926 trabajó asociado con su compañero de promoción Urbano de Manchobas Careaga, compartiendo ambos estudio en una oficina del edificio erigido en Madrid por la Compañía Minera Asturiana. Fruto de esta colaboración es una abundante obra, en la que destaca el conjunto de chalets diseminados por Llanes, Ribadesella y Cangas de Onís de tendencia regionalista próxima al estilo montañés (Álvarez Quintana, 1995: 371).

En 1927 el arquitecto recién titulado Jesús Martí Martín<sup>16</sup> sustituyó a Manchobas aportando un nuevo aire al estudio, cuya máxima expresión será el edificio de viviendas Castaño, de 1930. Miguel Ángel Baldellou

<sup>14</sup> *El pueblo gallego*, nº 3181 (12 de junio de 1934), p. 10.

<sup>15</sup> Nos basamos en el libro antes mencionado de Covadonga Álvarez Quintana (1995: 356-373) y en otras publicaciones que se irán desgranando.

<sup>16</sup> Jesús Martí Martín (1899-1975, título de 1927), arquitecto y pintor español exiliado en México. Seguramente a él se deben los dibujos de figuras que animan los alzados de las estaciones a que nos hemos referido antes (Figura 5).

(1996: 234) adjudica a Martí el protagonismo en este “convinciente ejercicio racional-expresionista”, por considerar la actividad de García-Lomas “irrelevante desde el punto de vista racionalista”.



Figura 6. El arquitecto García-Lomas entre el escultor Gerardo Zaragoza (izquierda) y el aparejador Antonio González Capitel. Covadonga, 1942. FUENTE: Álvarez Quintana, 1995: 370.

Sin embargo, Javier García-Lomas insiste en el seguimiento por parte de su padre de “las propuestas de vanguardia, concretamente de los llamados primeros (Behrens, Wright) y segundos maestros del racionalismo (Gropius, Mies, Dudok)”, seguimiento que fue posible mediante revistas de arquitectura de vanguardia como *Wasmuths für Baukunst*, *Wendingen* o la española *A.C. Documentos de Actividad Contemporánea*. Covadonga Álvarez coincide con Baldellou al detectar una falta de coherencia entre la filosofía arquitectónica de García-Lomas padre, tal como la plantea su hijo, y la clara adscripción a la corriente historicista-regionalista de la mayor parte de su obra, al menos la asturiana (Álvarez Quintana, 1995: 361-365). Al contemplar el conjunto de estaciones proyectadas por García-Lomas en la línea a Galicia, se

plantea la siguiente cuestión que será preciso dilucidar: ¿pudo esta experiencia suponer para el arquitecto la oportunidad de dar rienda suelta a sus afinidades electivas?

#### 4. EL EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN DE PUEBLA DE SANABRIA

La estación de Puebla destaca entre las que la preceden en la línea a Galicia por su singularidad arquitectónica (Figura 2). Su prominente cubierta remata horizontalmente y sobrevuela por sus cuatro costados un basamento pétreo al que duplica en altura. El plano del alero sirve de frontera entre características contrastantes: la *textura* de los materiales es abajo extremadamente rugosa y arriba lisa y casi bruñida; la relación de *simetría* es arriba biaxial, y abajo inexistente en todas sus caras; el *uso* de las dependencias es abajo público y arriba de vivienda. La frontera se rompe en varios puntos en los que la piedra del basamento asciende y se macla con la cubierta: en la fachada principal (Figura 7 arriba), ocurre con la gran chimenea exterior, el gablete del cuerpo central de la escalera y los cuatro pináculos que enmarcan los ventanales del piso superior; en la fachada al andén (Figura 7 mitad) solo los cuatro pináculos se elevan por encima del alero.

La planta de la estación se asimila a un rectángulo de proporciones 2:1 con su lado largo paralelo a las vías. La planta baja (Figura 7) se halla dividida en cinco tramos transversales, cuyos muros de separación conforman la estructura portante y atan las dos fachadas longitudinales. El tramo central, de menor anchura, contiene la caja de la escalera, adosada a la fachada posterior. Del otro lado, un soportal recorre de parte a parte la fachada para dar cobijo a los viajeros, salvo en su extremo norte que proporciona servicio a la propia estación<sup>17</sup>. Junto a la escalera, adosado por el norte, un profundo zaguán conecta de frente con el vestíbulo de viajeros, y lateralmente con una zona de servicios y con la caja de la escalera; esta, a su vez, conduce a las viviendas de la planta superior y al resto de dependencias de la baja: despacho de billetes, telégrafo, jefatura y mozos. Por último, en el tramo más meridional se

---

<sup>17</sup> La distribución de la planta baja de Puebla que muestra la figura 7 es el resultado de adaptar a la estación sanabresa —de cuyo plano original se carece— la distribución de Abejera/Alberguería-Prado, que sí es conocida.

sitúa una cantina, la cual cuenta con accesos independientes y un hogar conectado a la gran chimenea exterior.

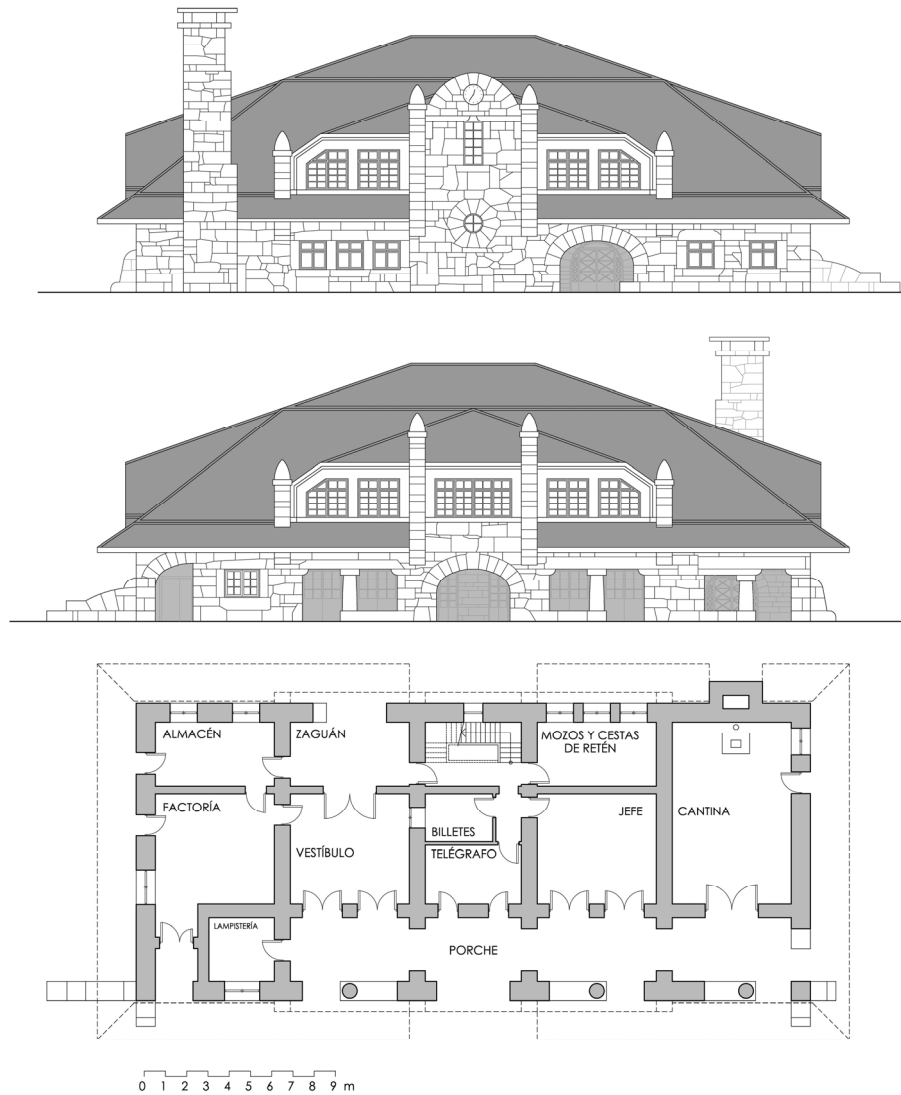


Figura 7. Edificio de viajeros de la estación de Puebla de Sanabria, del trozo 1º de la línea Zamora a La Coruña. Alzados a la calle y al andén y Planta baja. FUENTE: Autor.

Las fachadas longitudinales expresan la composición simétrica y pentapartita de la planta baja mediante los cuatro espolones que las

jalonan, prolongación de los muros transversales. La simetría que impregna la cubierta se rompe a nivel del basamento, pero de diferente modo. En el lado de la calle (Figura 7 arriba), la gran chimenea exterior —ciertamente sobredimensionada<sup>18</sup>— sirve de contrapeso a la posición desplazada del zaguán. En el lado de las vías (Figura 7 en medio) la disimetría se aprecia en los tramos extremos: mientras que el acceso a la dependencia del factor —al norte— se cubre con un singular arco rampante, por el sur se prolongan los grandes vanos adintelados sobre robustas columnas. En los tramos centrales la simetría de la fachada es rigurosa, aunque su desequilibrio global parece justificar la existencia en los extremos de unos contrafuertes de contrarresto de diferente cuantía.

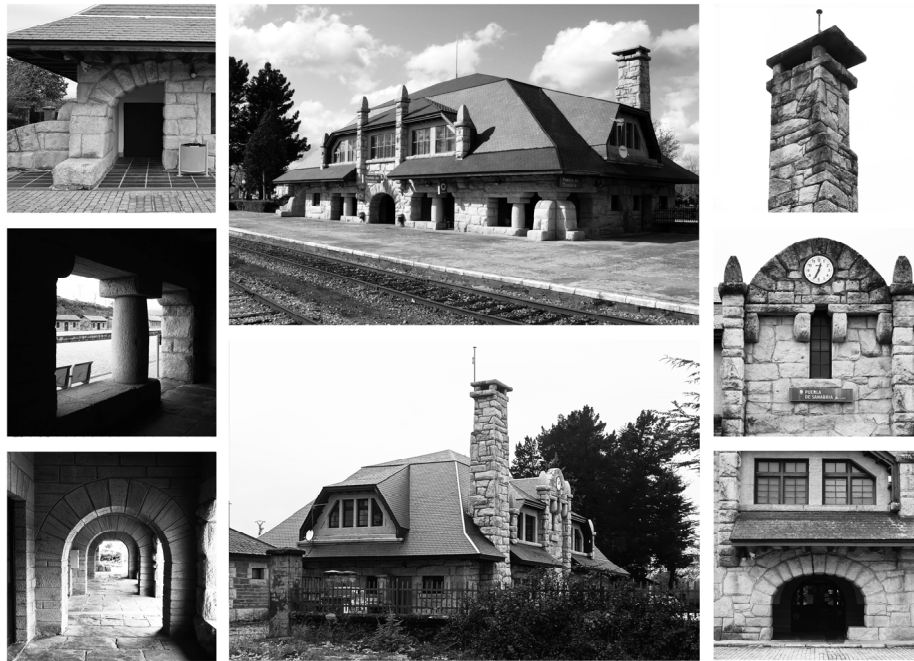


Figura 8. Edificio de viajeros de la estación de Puebla de Sanabria. Vistas exteriores y de detalle. FUENTE: Autor.

<sup>18</sup> La finalidad de una chimenea de tal envergadura es probable que fuera la de hacer más visible la posición de la estación desde la lejanía. Téngase en cuenta que originalmente la distancia de la estación al poblado era aún mayor y que se redujo “varios kilómetros” a petición de las “fuerzas vivas” [*La Libertad*, nº 2696 (9 de noviembre de 1928), p. 2].

En la variada fenestración (Figuras 7 y 8) destacan sobremanera los huecos rematados en arco carpanel, que son tres y de igual geometría (uno de ellos rampante o tranquil). Los ventanales de las mansardas de cubierta, desproporcionadamente grandes para el uso de vivienda al que se destinan, componen una banda en torno al edificio que acentúa su horizontalidad.

#### 4. 1. El desencadenante: la línea Caminreal a Zaragoza

Las estaciones proyectadas por Secundino Zuazo en 1928 para la línea Caminreal-Zaragoza “marcaron un hito en la historia ferroviaria de España” (Colón Mur y Biel Ibáñez, 2021: 194). En opinión del propio Zuazo, la forma marcadamente horizontal de las estaciones, extendiéndose paralelas a las vías, respondía a la intención de “adaptarse mejor a la silueta del paisaje y cumplir su propósito” (Colón Mur y Biel Ibáñez, 2021: 194-196). Era intención de Zuazo dar cabida al programa completo de la estación, incluidas las viviendas, en una sola planta, de ahí la forma tan extendida (Figura 9). Ello constituía una novedad, y también el empleo de “elementos de una arquitectura regional”<sup>19</sup> y materiales propios de la tierra.

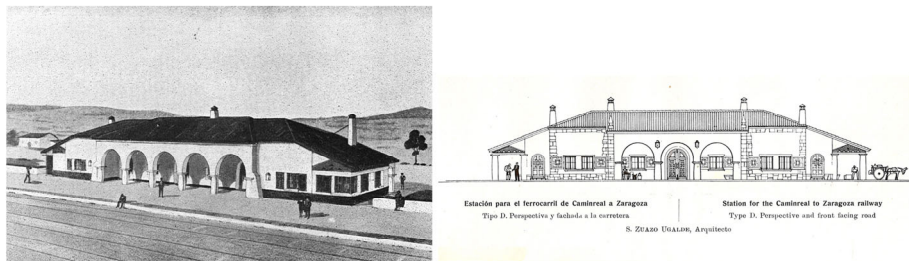


Figura 9. Estación para el ferrocarril Caminreal-Zaragoza. Perspectiva y fachada a la carretera. FUENTE: Anónimo, 1928: 10 y 6.

Planos y perspectivas de las estaciones de Zuazo fueron publicados en la revista *Arquitectura española*, en su número de octubre-diciembre de 1928. Tal como puede leerse en la antefirma de algunos de los planos, los proyectos se remontaban al mes de marzo inmediatamente anterior, lo

<sup>19</sup> Los planos de la figura 9 muestran el empleo de pináculos, contrafuertes y columnas achaparradas, además de estar animados mediante figuras y labores del medio rural.

que hace suponer que muy bien pudieron condicionar a Manuel Bellido en su informe de mayo, y a Lomas, posteriormente, en sus proyectos.

#### **4. 2. Reminiscencias de arquitectura popular**

Es posible interpretar en clave regionalista algunos elementos aislados de la estación de Puebla, por más ajenos que sean a la arquitectura popular sanabresa. El zaguán rematado en arco (Figura 8 derecha abajo) parece una referencia clara al portalón de los caseríos vascos. Los espolones de las fachadas longitudinales podrían asimilarse a los también llamados “almanques” o “frailes”, tan comunes en la cornisa cantábrica (Feduchi, 1975: 22-26). El orden achaparrado empleado en el soportal de Puebla (Figura 8 izquierda medio) recuerda al que sirve de apoyo a los hórreos (Feduchi, 1974: 14). La secuencia de arcos diafragma del soportal (Figura 8 izquierda abajo) es reconocible en enclaves tradicionales de Muros o Noya (Feduchi, 1975: 21 y 112). La presencia de contrafuertes en los extremos de un soportal, un tema recurrente en la arquitectura pintoresca, responde en origen a motivos estructurales; Pedro Guimón se refirió en su estudio del caserío vasco (1919: 123) a la concentración de empujes que se origina en el ángulo de un soportal y a la necesidad de su contrarresto, bien sea mediante atirantado, o con ayuda de un contrafuerte de esquina, “motivo decorativo que se presta á gran flexibilidad y gracia”.

#### **4. 3. Reminiscencias de arquitectura *neorrománica***

Al calificativo de “neorrománico”, que Pintado y Prieto (2014: 197) aplican a varias estaciones de la línea Zamora-Coruña —a nuestro juicio, las debidas a Miguel García-Lomas—, añadimos nosotros el de “richardsoniano”. Juntos los dos términos aluden a la variante de la arquitectura neorrománica que toma su nombre del arquitecto estadounidense Henry Hobson Richardson<sup>20</sup> (1838-1886) y que gozó de gran difusión tras su muerte, y hasta finales del siglo XIX, en su país de origen, y en otros países de habla inglesa y del norte de Europa. Sin

---

<sup>20</sup> Quizás su obra más influyente fue la iglesia de la Trinidad de Boston (1872-1875), para cuya torre recurrió al cimborrio de la catedral vieja de Salamanca, basándose en los dibujos y descripción de G. E. Street, pues no fue hasta 1882 cuando tuvo Richardson oportunidad de verla al natural (Rodríguez Méndez, 2026).

embargo —y a pesar de incorporar características del románico desarrollado en el sur de Francia, España e Italia durante los siglos XI y XII—, el *neorrománico richardsoniano* apenas tuvo eco en la Europa mediterránea (Eaton, 1972: 233-239). La descripción que hace su primera biógrafa de las estaciones proyectadas por Richardson para la línea Boston & Albany expresa claramente las características de estas:

... una estación no es una casa sino un refugio, es decir, un lugar donde esperar bajo techado. El techo es su característica principal, no las paredes... Es difícil no excusar la excesiva importancia expresiva de la cubierta a causa de una belleza tan seductora, tan simple pero tan pintoresca, tan digna pero de aspecto tan rural (Van Rensselaer, 1888: 100).

El texto anterior podría referirse mismamente a la estación de Old Colony (Figura 10a), y ambos, texto e imagen, a la estación de Puebla salvo por dos detalles ausentes en las estaciones de Richardson, pero habituales en su restante producción: ni torres (o prominentes chimeneas), ni pintoresca asimetría. La estación *richardsoniana* sueca de Kumla (Figura 10f), sin embargo, incorpora elementos asimétricos; otras muchas estaciones *richardsonianas* —Battle Creek (Michigan, 1888), Stoughton (Mass., 1888), Walkerfield (Ontario, 1889) o Lowell, (Mass., 1893), por ejemplo— son también asimétricas y, además, presentan torres en su composición. Es muy interesante comprobar, dada la fascinación de García-Lomas por la arquitectura de Frank Lloyd Wright<sup>21</sup>, que una de las obras primerizas del estadounidense, la iglesia unitaria de Sioux City (Hitchcock, 1942: 15) (Figura 10d), posee claras concomitancias del neorrománico de Richardson, tanto en su aspecto general, como en su sillería aleatoria y rugosa de gran formato, su potente cubierta de faldones empinados, su portalón arqueado o su chimenea exterior; todo en suma remitiendo a Puebla. El tratamiento *richardsoniano* de la planta baja del Auditorium Building de Louis Sullivan (Figura 10c) parece haber servido de modelo —consciente o inconsciente— para la fachada del soportal de Puebla de Sanabria. La cubierta de la Cárcel del Condado de Allegheny (Figura 10b) muestra un

---

<sup>21</sup> Antón Capitel, hijo de Antonio González Capitel (Figura 6) y profesor de la Escuela de Arquitectura de Madrid, confirma la admiración de García-Lomas por la arquitectura de la primera época de Frank Lloyd Wright (Núñez Orjales y Souto López, 2012).

característico gablete *richardsoniano* y, por último, una casa de autor anónimo (Figura 10e) reúne en un solo ejemplo la chimenea exterior, el profundo zaguán (con asiento lateral, como en Puebla) y la cubierta de vertiente quebrada.



Figura 10. Detalles de arquitectura neorrománica *richardsoniana*. a) Estación de Old Colony (North Easton, Mass. 1881), b) Cárcel del Condado de Allegheny (Pittsburgh, 1884) y c) Auditorium Building (Chicago, 1887). d) Iglesia Unitaria de Sioux City (Iowa, 1887), e) Casa de Campo (Chicago, 1889) y f) Estación de Kumla (Suecia, 1901). FUENTE: Varia.

#### 4. 4. Reminiscencias del colectivo *Wendingen*

Según Fernando García Mercadal (1925), en la Holanda de entreguerras convivían dos tendencias antagónicas en arquitectura: la “cubista” —*De Stijl* (El Estilo), asentada en La Haya— y la “romántica” —*Wendingen* (Punto de inflexión), con sede en Ámsterdam—. Mercadal se decantaba por *De Stijl* a causa de su “simplicidad y abandono del pasado”, frente a un *Wendingen* de arquitectura fuertemente expresionista, pintoresca y algo *richardsoniana* (Figura 11).

Miguel García-Lomas tuvo conocimiento de la obra de *Wendingen* a través de su revista homónima (Álvarez Quintana, 1995: 363-366). De ella hemos entresacado imágenes que, de algún modo, nos parece que prefiguran la estación de Puebla de Sanabria. Algunas son de obras de W. M. Dudok en Hilversum (Figura 11a-b), otras de C. J. Blaauw en Wageningen (Figura 11c-d-e), y otras más de S. J. Bouma en Groningen (Figura 11f-g). Las imágenes muestran características y elementos

reconocibles en Puebla tales como cubiertas masivas y horizontales, algunas con faldón quebrado, arco rampante (Figura 11b), contrafuertes de esquina (Figura 11d-e) y chimeneas exteriores prominentes (Figura 11b-f-g)<sup>22</sup>.



Figura 11. Detalles de arquitectura del colectivo *Wendigen*. a) Biblioteca Pública (Hilversum 1915), b) Comisaría de policía (Hilversum, 1919), c-d-e) Laboratorio de fisiología vegetal (Wageningen, 1923), f-g) Escuela Simon van Hasselt (Groningen, 1926). FUENTE: Revista *Wendingen*.

## CONCLUSIONES

Se considera probado que el arquitecto Miguel García-Lomas Somoano (1888-1943) fue el autor del edificio de viajeros de la estación de La Coruña, pues así lo reconoce el ingeniero de Caminos Manuel Bellido González (1870-1929), que es quien firma en 1928 el proyecto global de la estación. Miguel García-Lomas recibió de Manuel Bellido, además, el encargo de diseñar una serie de estaciones intermedias, entre ellas la de Puebla de Sanabria, con objeto de sustituir los proyectos previamente propuestos por el ingeniero Eustaquio Berriochoa. Para el arquitecto García-Lomas ello supuso la oportunidad de dar rienda suelta a la fascinación que sentía por la obra de los pioneros americanos Richardson, Sullivan y Wright. Las prematuras muertes tanto de Bellido como de García-Lomas pudieron ser la causa de una omisión de tal magnitud, ciertamente notoria si se tiene en cuenta que cuando en 1952

<sup>22</sup> Se hace notar el gran parecido, salvando las diferencias estilísticas, entre el remate asimétrico de las chimeneas de Groningen y Puebla de Sanabria.

fue inaugurado el tramo de Zamora a Puebla, el director de Renfe, allí presente, era el ingeniero de Caminos José María García-Lomas y Cossío, relacionado por parentesco con Miguel García-Lomas.

## BIBLIOGRAFÍA

Álvarez Quintana, Covadonga (1995), *Baños de mar en Ribadesella 1890-1936. Urbanismo, Arquitectura y Sociedad*, Ribadesella, Asociación Cultural Amigos de Ribadesella.

Andrés Ferrero, Marta (2022), *El ferrocarril como herramienta para el desarrollo rural: propuesta para la línea de Zamora a Puebla de Sanabria*, Trabajo de Fin de Grado, inédito, Universidad de Valladolid.

Anónimo (1928), “Estaciones para el ferrocarril Caminreal-Zaragoza”, en *Arquitectura Española*, año VI, 24, octubre-diciembre MCMXXVIII, pp. 4, 6 y 10.

Baldellou Santolaria, Miguel Ángel (1996), “Hacia una arquitectura racional española”, en Miguel Ángel Baldellou y Antón Capitel, *Arquitectura Española del siglo XX*, t. XL Summa Artis, Madrid, Espasa Calpe, pp. 7-354.

Colón Mur, Alegría y Biel Ibáñez, María Pilar (2021), “Secundino Zuazo’s intermediate stations on the Caminreal-Zaragoza rail line: minor architectures for a paradigm shift”, en *ZARCH*, 16, pp. 194-205.

Eaton, Leonard K. (1972), *American Architecture Comes of Age. European Reaction to H. H. Richardson and Louis Sullivan*, Cambridge, Mass., MIT Press.

Feduchi, Luis (1975), *Itinerarios de arquitectura popular española. Tomo 2: La orla cantábrica. La España del hórreo*, Barcelona, Editorial Blume.

García-Lozano, Rafael Ángel y Rodríguez Vidal, José Manuel (2010), “El patrimonio ferroviario en Zamora”, en *Una mirada a nuestro*

*Patrimonio Industrial*, Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid y Fundación Juanelo Turriano, pp. 119-33.

García Mercadal, Fernando (1925), “Las casas económicas en el extranjero. La nueva Holanda”, en *El Sol*, 30 de septiembre de 1925, p. 2.

Garcival, Gonzalo (1994), *Estaciones de ferrocarril en España*, Madrid, Espasa Calpe.

González Gascón, Álvaro (2017), “El ingeniero ferroviario (1904-1918)”, en *Federico Cantero Villamil (1874-1946): un ingeniero de Caminos en la vanguardia de su tiempo*, Madrid, Centro de Publicaciones, Ministerio de Fomento, pp. 93-113.

González Gómez, Natividad (1999), “Línea de ferrocarril Zamora-La Coruña. Las estaciones del tramo Zamora-La Puebla de Sanabria. Recuperación de un patrimonio común”, en Javier Vidal Olivares, Miguel Muñoz Rubio y Jesús Sanz Fernández (coord.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998: Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de Ferrocarriles Españoles, pp. 1033-1044.

Guimón Eguiguren, Pedro (1919), “El caserío basco” (sic), en *Arquitectura: órgano de la Sociedad Central de Arquitectos*, 13, pp. 120-124.

Hitchcock, Henry-Russell (1942), *In the Nature of Materials: The Buildings of Frank Lloyd Wright, 1887-1941*, New York, Duell, Sloan and Pearce.

Iturralde, Mikel (2013), “La doce estaciones más bonitas de España” (publicado el 25 de mayo de 2013), en *Treneando: todo sobre el mundo del tren*, <https://treneando.com/2013/05/25/la-doce-estaciones-mas-bonitas-de-espana/> (14-1-2026).

Machimbarrena Gogorza, Vicente (1924), “Arquitectura e Ingeniería”, en *Revista de Obras Públicas*, 72, tomo I, pp. 17-21.

Núñez Orjales, Marina y Souto López, Manuel (2012), “El poblado industrial Das Veigas en As Pontes de García Rodríguez (A Coruña)”, en *De re metallica*, 18, pp. 43-54.

Pintado Quintana, Pedro y Prieto Tur, Lluís (2014), *El ferrocarril directo de Galicia (Zamora-Ourense-A Coruña) y la compañía MZOV*, Monografías del ferrocarril/36, Barcelona, Lluís Prieto Editor.

Rodríguez Méndez, F. Javier (2026), “Henry Hobson Richardson de gira por España en 1882: tras los pasos de George Edmund Street”, en M. Savorra y otros (eds.): *Viaggiare alla ricerca dei medioevi in Italia e in Europa*, Roma, Campisano Editore, pp. 63-70.

Van Rensselaer, Mariana Griswold (1888), *Henry Hobson Richardson and His Works*, New York, Houghton, Mifflin and Company.