

TRABAJO DE FIN DE GRADO
CURSO 2021-2022

LA ARQUEOLOGÍA FERROVIARIA EN
BIZKAIA

VÍCTOR MARTÍNEZ BENEDICTE
GRADO EN HISTORIA

TUTOR: JUAN ANTONIO QUIRÓS CASTILLO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA, PREHISTORIA Y
ARQUEOLOGÍA

FACULTAD DE LETRAS

Índice

0. Resumen.....	3
1. Introducción.....	4
2. Metodología.....	5
3. Contexto histórico.....	5
3.1. La implantación del ferrocarril en Bizkaia: el Bilbao-Tudela.....	5
3.2. La segunda mitad del siglo XIX: vía estrecha.....	7
4. Un caso de estudio: Estación de Bilbao-La Concordia.....	10
4.1. Ubicación.....	10
4.2. Historia del lugar.....	11
4.3. Fase nº1:1896-1902.....	13
4.3.1. El proyecto de 1896.....	13
4.3.2. Ejecución de las obras (1896-1898).....	20
4.3.3. Remate final de los trabajos (1898-1902).....	22
4.3.4. Concepto de error: las fachadas.....	25
4.3.5. Descripción de la estación en su estado original (1902).....	27
4.4. Fase nº2: Primeros cambios y el proyecto de oficinas de 1910.....	36
4.5. Fase nº3: Años veinte y treinta: el proyecto de reforma de la estación.....	40
4.6. Fase nº4: Modificaciones tras la Guerra Civil.....	43
4.7. Fase nº5: Modificación de los años setenta.....	48
4.8. Fase nº6: Rehabilitación de 1992.....	50
4.9. Fase nº7: Otras modificaciones (2001, 2007 y 2011).....	52
5. Conclusión.....	54
6. Bibliografía.....	55

Resumen

La arqueología ferroviaria puede ser considerada como una de las muchas formas en las que se articula la arqueología industrial. El objetivo de este trabajo es el de analizar algunos elementos arquitectónicos relacionados con el medio de transporte que contribuyó decisivamente al desarrollo industrial del mundo contemporáneo: el ferrocarril.

El desarrollo de este medio de transporte en Bizkaia, está relacionado con el desarrollo industrial producido entre los siglos XIX y XX. La implantación del mismo, al igual que con las primeras grandes factorías siderometalúrgicas, modificó el paisaje tanto urbano como rural, incorporando un nuevo tipo de materialidad, constituido por las grandes obras de ingeniería (puentes, túneles, terraplenes, trincheras...) o las propias estaciones. Algunas de esas construcciones han sido abandonadas o han llegado hasta nuestros días, pero con modificaciones. Lo que pretendo es mostrar esos cambios o modificaciones que esas materialidades han experimentado desde que fueron concebidas en los proyectos constructivos hasta nuestros días (cambios de funcionalidad producidos en los espacios construidos, añadidos o eliminación de elementos...); así como dar a conocer aquellos elementos que no son visibles a simple vista o han desaparecido.

Para entender mejor lo que pretendo transmitir y como he dicho al principio, he seleccionado el siguiente caso de estudio: la estación de Bilbao La Concordia, cabecera del ferrocarril de vía estrecha que comunica la capital vizcaína con Santander, Balmaseda y León. Construida entre 1896 y 1902, este emblemático edificio es fruto de la colaboración entre el ingeniero Valentin Gorbeña y el arquitecto Severino Achucarro. La monumental fachada modernista que da a la calle Bailén apenas ha experimentado cambio alguno, prácticamente se mantiene en estado de origen. Pero el vestíbulo inferior, los andenes e incluso la sencilla fachada trasera han experimentado modificaciones o cambios de funcionalidad en la distribución de las dependencias (caso del vestíbulo) que merecen ser explicados desde el punto de vista de la arqueología de

los espacios construidos. La estación continúa prestando servicio, pero con la salvedad de esos cambios, algo que también se da en otros tipos de construcciones.

1. Introducción

El ferrocarril ha dejado una importante huella material en el territorio histórico de Bizkaia, pues ha contribuido decisivamente al desarrollo económico del mismo, al igual que en otros rincones del mundo. La aparición de este revolucionario medio de transporte hace dos siglos ha supuesto la aparición de un nuevo tipo de “cultura material” asociada al mundo industrial. Este se manifiesta básicamente en las grandes obras de ingeniería como puentes, túneles, trincheras o las propias estaciones insertadas en el marco urbano o rural. No cabe duda de que la arquitectura e ingeniería ferroviaria forman parte de lo que los especialistas denominan como patrimonio industrial. Si la arqueología es capaz de estudiar las fábricas, también podría ocuparse de los elementos anteriormente mencionados.

He decidido escoger esta temática para la realización de este Trabajo de Fin de Grado por dos motivos: por una parte, soy un apasionado del mundo ferroviario; y por otra, me entusiasma todo lo que está relacionado con la arqueología y la historia en general. La arqueología, entendida como disciplina abierta, es una ciencia que nos ayuda a comprender mejor diversos aspectos de las sociedades que nos han precedido, no sólo de tiempos remotos, ya que el pasado reciente está comenzando a adquirir mayor atención. Dentro de ese contexto al que hace referencia el pasado reciente, se inserta la arqueología industrial, de la cual formará parte la totalidad del patrimonio ferroviario.

Lo que pretendo con este trabajo es analizar la arquitectura e ingeniería ferroviaria desde los planteamientos de la arqueología industrial; y dar a conocer al público aquellos detalles que normalmente no se tienen en cuenta. He seleccionado como marco geográfico el territorio histórico de Bizkaia, que cuenta con una importante tradición industrial en España al igual que Cataluña, Asturias o Madrid, uno de los lugares donde más trascendencia han tenido los caminos de hierro.

2. Metodología

Al tratarse de un trabajo sobre el patrimonio ferroviario, es lógico que la metodología a emplear proceda del ámbito de la arqueología industrial. A ello hay que añadir que recurriré a la arqueología de las arquitecturas. También emplearé el método comparativo, el cual me resultará muy útil para el primer caso de estudio (ver nota de la página quince). Para comprender mejor lo que voy a explicar en este trabajo, me ayudaré en los excelentes planos y fotografías que podemos encontrar en algunos archivos y colecciones a disposición del público o de particulares. Algunos de estos documentos serán de realización personal. Lo que he realizado finalmente es combinar la integración entre numerosas fuentes (orales, documentales, fotográficas, planimétricas, etc.) con la observación y análisis directo, utilizando una lógica propia de la arqueología de la arquitectura, así como sus conceptos.

3. Contexto histórico

3.1. La implantación del ferrocarril en Bizkaia: el Bilbao-Tudela

El primer proyecto de ferrocarril o “camino de hierro” fue ideado por el Diputado General de Vizcaya Pedro Manuel Antonio de Novia Salcedo y Castaños en el periodo de 1831-1832. Este trataba de comunicar la noble villa de Bilbao con “Balmaseda y Burgos por los valles de Mena y Valdivieso”. Se trataba de “la Propuesta de Iguala”¹. Este itinerario buscaba dar una fácil salida a la lana castellana a través del puerto bilbaíno. En 1833 la burguesía bilbaína emprendedora propuso establecer “una línea que viniendo de Madrid y terminase en la frontera francesa, transcurriese por Bilbao”. Lamentablemente, ninguna de las dos propuestas pasó de los papeles al estallar la Primera Guerra Carlista en ese último año. Tras la finalización del conflicto se retomó el estudio de la citada línea que debía comunicar la capital de España con Irún “pasando por Bilbao”. En 1851 se toma “la decisión de que la construcción de la línea a Irún sea realizada por el Estado”. La ley general de 1855 busca “poner orden en el panorama ferroviario”².

¹ Zaita, Rubio Carmelo. *Ferrocarril de Tudela a Bilbao, 1863-2013, historia de una ambición bilbaina*. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, 2013. Pág 10-11.

² *Ibidem*. Pág 11-16.

El proyecto de este ferrocarril fue conocido por el nombre de la “concesión vascongada”³. Vitoria quedaba excluida del itinerario, por lo que sus exigencias “entorpecieron la gestión” del mismo. “El trayecto de Burgos a Bilbao fue estudiado de forma completa por el ingeniero Calixto Santa Cruz Ojangoiti”. Desde Miranda a Bilbao “se subía hasta Izarra y se descendía luego a Orduña”, un recorrido que finalmente eligió la compañía del Tudela-Bilbao. El recorrido ideado desde la noble villa hasta la frontera francesa “serviría para el trazado de los Ferrocarriles Vascongados” (vía estrecha). La concesión caduca con la ley de 1855, dejando a Bilbao excluida del proyecto ferroviario⁴.

Como consecuencia, los bilbaínos continuaron buscando diferentes maneras de comunicar la villa con la red ferroviaria en construcción, especialmente con la línea de Irún. En Mayo de 1856 llegan a la noble villa unos diputados de Logroño para pedir a la Diputación de Vizcaya colaboración “para construir un ferrocarril que desde Logroño pasando por Haro llegue a Bilbao”, el cual acabaría naciendo en Tudela, punto de empalme con la línea de Zaragoza a Alsasua por Pamplona⁵. El proyecto sale adelante. Mediante una Real Orden del seis de junio de 1857 “se aprueba el trazado del ferrocarril de Tudela a Bilbao por Miranda de Ebro” (donde empalmaría con la línea del Norte); y el seis de septiembre del mismo año otra Real orden ratifica la concesión del mismo. Ese mismo año se constituye formalmente la compañía, reuniendo un capital social de 17.250.000 pesetas⁶. Las obras comienzan un año después, en “la segunda sección de Miranda a Bilbao”⁷.

Los trabajos concluyeron entre 1862 y 1863. El uno de Marzo de 1863 tiene lugar la inauguración formal del tramo Bilbao-Orduña; el 18 de Mayo se abre hasta Haro y la apertura del resto de la línea “se realiza poco después en su totalidad”⁸. Si tuviera que citar una de las construcciones singulares de esta línea destacaría el viaducto de Usila en Miravalles, con 81 metros de longitud y nueve tramos (vanos). En la estación de Bilbao-Abando se conserva a modo de pedestal y homenaje a este ferrocarril la

³ *Ibidem*. Pág 18.

⁴ *Ibidem*. Pág 24-31.

⁵ *Ibidem*. Pág 35.

⁶ *Ibidem*. Pág 36-38.

⁷ *Ibidem*. Pág 50.

⁸ *Ibidem*. Pág 54-57.

locomotora de vapor Izarra, originaria de la primera época del mismo. En algunas estaciones y apeaderos de este ferrocarril, actualmente gestionado por ADIF, es posible contemplar algunas aguadas y depósitos, que sin lugar a dudas tienen que formar parte de un patrimonio arqueológico industrial que hay que cuidar.



Figura 5. Interior de la primitiva estación de Bilbao-Abando. Fotografía de J.Laurent, 1863. Biblioteca Nacional de España.

3.2. La segunda mitad del siglo XIX: vía estrecha

La compañía del Bilbao-Tudela se declaró en bancarrota “oficialmente en septiembre de 1866”. Tras la Tercera Guerra Carlista, el ferrocarril fue cedido a la Compañía del Norte mediante un contrato “firmado en Madrid el 28 de Marzo de 1878”⁹. La construcción de este primer ferrocarril vizcaíno había resultado ser un fracaso financiero, pero fue una contribución destacada de la burguesía comercial bilbaina. Tras el fin del conflicto bélico, se produjo un aumento de la demanda del mineral de hierro

⁹ González Portilla, Manuel, et al. *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914*. Bilbao, Servicio Editorial de la UPV/EHU, 1995. Pág 106-108.

vizcaíno, el cual estimuló el desarrollo de varios ferrocarriles mineros de vía estrecha con el fin de facilitar el transporte de dicho mineral desde las explotaciones mineras hasta los muelles ubicados en torno a la margen izquierda del río Nervión, porque “un solo tren de ocho kilómetros (en alusión al ferrocarril de Triano, abierto en 1865) resultaba insuficiente para abastecer a toda la cuenca minera encartada” ¹⁰. Cronológicamente se abrieron los siguientes trenes mineros: en 1876 el de Sestao a Galdames, “el mayor de las Encartaciones”; en 1877 el de La Orconera, proyectado por Pablo Alzola; en 1880 lo hizo el de la compañía Franco-Belga; y en 1887 el del Regato. Estos ferrocarriles eran de capital mayoritariamente extranjero (inglés y belga) ¹¹. Actualmente sus trazados han sido reconvertidos en itinerarios para ciclistas y peatones. Los túneles del tren de La Orconera forman indudablemente parte de la arqueología industrial ferroviaria vizcaína. El único tren minero que continúa prestando servicio es el de Triano, actual línea C-2 del núcleo de cercanías de Renfe en el Gran Bilbao.

Una vez superadas “las reticencias nacidas en Bilbao tras el fracaso empresarial del Tudela-Bilbao” ¹², las dos últimas décadas del siglo XIX fueron muy muy destacadas para Bizkaia en cuanto a materia ferroviaria se refiere, a la vez que comenzaba a consolidarse el proceso industrializador. Este importante desarrollo de líneas de ferrocarril fue posible gracias al éxito que supuso el Central de Vizcaya de Bilbao a Durango, puesto en servicio en 1882. En la concesión de dicha línea “se tomó una importante decisión, que influiría posteriormente en las demás líneas” (con la excepción del Bilbao-Portugalete): se aplicó el ancho de vía de “un metro” (1000 mm) ¹³. En 1887 entró en servicio la línea de Bilbao-Las Arenas, cuyos “primeros proyectos” habían nacido antes de la Guerra Carlista”; con la intención de “acercar a los bilbaínos a las playas de Las Arenas y Algorta” ¹⁴; y el Central de Vizcaya se prolongó hasta Elgoibar. Más importancia tuvo un año después la puesta en servicio del ferrocarril Bilbao-Portugalete (24 de Septiembre de 1888), el cual “se convirtió en uno de los principales ejes económicos de Vizcaya, al comunicar las industrias de la margen izquierda del Nervión con el Tudela-Bilbao” ¹⁵.

¹⁰ *Ibidem*. Pág 113.

¹¹ *Ibidem*. Pág 113-115.

¹² *Ibidem*. Pág 117.

¹³ *Ibidem*. Pág 118-119.

¹⁴ *Ibidem*. Pág 126.

¹⁵ *Ibidem*. Pág 123.

Se trata de una prolongación natural de este último ferrocarril hacia el futuro puerto exterior; y que además de poner en contacto las industrias, también enlazaba con el tren minero de Triano (prolongado a Muskiz en 1890). Ese mismo año también se puso en servicio el ferrocarril de Amorebieta a Gernika ¹⁶. En 1890 entró en funcionamiento la línea de Zorroza a Valmaseda, origen de la futura conexión con Santander, la cual quedó concluida en 1896. En 1893 la línea de Las Arenas se prolongó a Plentzia; y la de Gernika lo hizo hasta Pedernales. Uno de los proyectos más destacados de la última década del XIX fue el ferrocarril Hullero de la Robla a Valmaseda el cual “pretendía acercar a las siderurgias de la margen izquierda del Nervión el carbón de la cuenca hullera de León”; su apertura completa se produjo el mes de “septiembre de 1894” ¹⁷. Por su parte la conexión con San Sebastián no se materializó hasta “el día uno de enero de 1901” ¹⁸. Mención aparte merecen las líneas de Lezama y Mungia puestas en funcionamiento entre 1893 y 1895.



Figura 6. Estación de Balmaseda. Archivo Arresi.

¹⁶ *Ibidem*. Pág 133.

¹⁷ *Ibidem*. Pág 136-137.

¹⁸ *Ibidem*. Pág 150.

4. Un caso de estudio: Estación de Bilbao-La Concordia

4.1. Ubicación

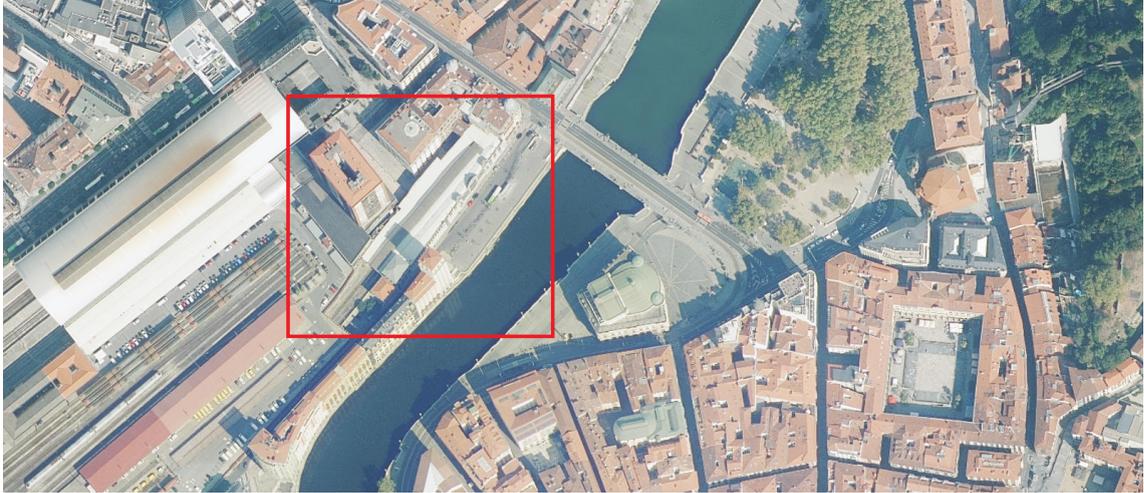


Figura 7. Mapa de ubicación. Elaboración propia a partir del Geovisor Euskadi.

La estación de La Concordia, también conocida como “estación de Santander” se encuentra localizada en pleno centro de Bilbao, entre la estación de Abando o “del Norte” y la abandonada estación de La Naja (cabecera hasta el año 1999 del ferrocarril de Portugalete). Sus fachadas dan a la calle Bailén y Jose Maria Olabari respectivamente. Las instalaciones son de titularidad estatal; primero de la extinta compañía FEVE, y a partir de 2013 el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Desde sus históricos andenes continúan partiendo trenes hacia Balmaseda, Santander y León. Desde el punto de vista técnico, la terminal se ubica “en el punto kilométrico 118,221” de la línea general desde la capital vizcaína hasta Santander; y a “17,20 metros sobre el nivel del mar”¹⁹. Existe un estudio previo de Mercedes López García publicado en 1992 en el catálogo *La Concordia, Bilbao, 1992*, el cual he consultado y referenciado. Si por algún motivo he escoger este inmueble para su análisis desde el punto de vista arqueológico-industrial es porque he visto que era conveniente actualizar y ampliar el conocimiento que se tiene sobre el mismo, cosa que he podido realizar gracias a las fuentes documentales conservadas en diferentes archivos, sin olvidarme de cierta información oral. A día de hoy, la estación no forma parte del inventario de patrimonio construido ONDAREA del País Vasco.

¹⁹ Olaizola Elordi, Juanjo: *El ferrocarril de Santander a Bilbao. 125 años de hermandad vasco-cántabra*. Madrid, Abomey-Maquetren, 2021. Pág 139.

4.2. Historia del lugar

El lugar en el que posteriormente se asentará la terminal, tiene unos antecedentes históricos que arrancan desde mediados del siglo XIX. Los terrenos pertenecían originariamente a la República de Abando. El primer tendido ferroviario entró en servicio en 1863, concretamente era el ramal que desde las agujas de entrada a la estación terminal del ferrocarril de Tudela, se dirigía hasta los denominados muelles de Ripa, los cuales se extendían aproximadamente desde el actual rascacielos de Bailén hasta Uribitarte. Con la adquisición del citado ferrocarril por la Compañía del Norte en 1878, todos los terrenos comprendidos entre la actual calle Hurtado de Amézaga y la ría pasaron a esta empresa. El nombre con el que se pasó a conocer los terrenos está relacionado con el acuerdo que tuvo lugar en 1866 entre la Compañía del Bilbao-Tudela y sus acreedores, celebrado en “los locales situados entre los pabellones de Maza y la estación del Norte”²⁰

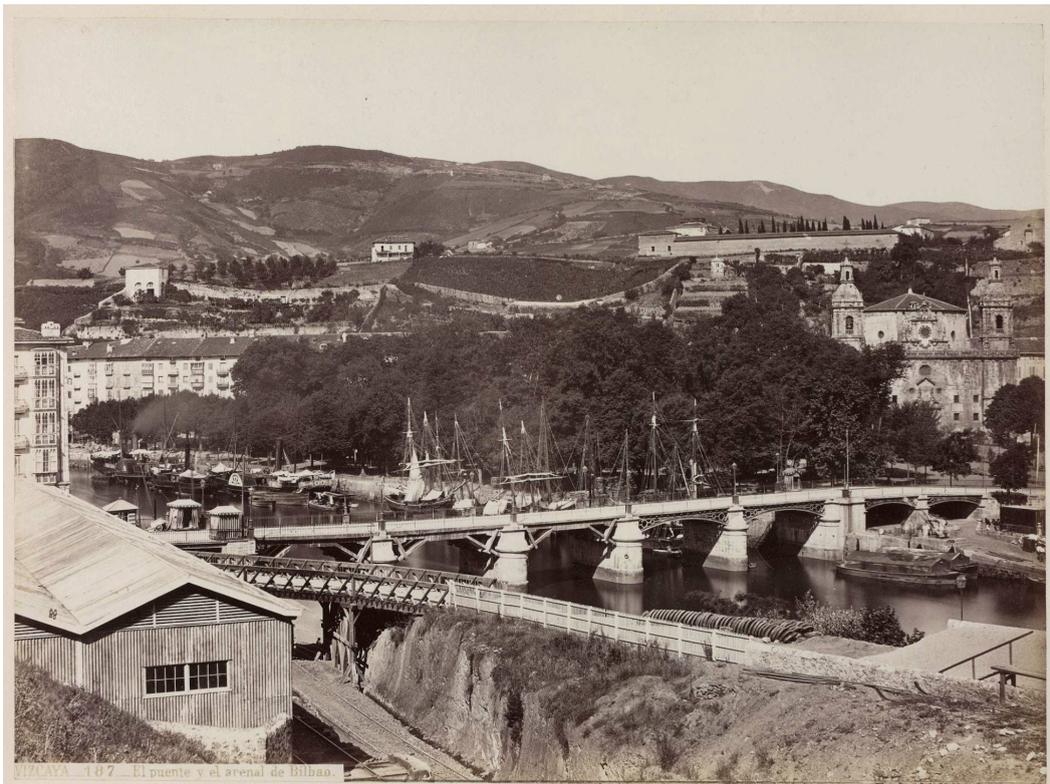


Figura 8. Vista del puente del Arenal en 1872. En primer plano, puente de la calle Bailén sobre el ramal de Ripa. Biblioteca Nacional de España.

²⁰

<https://memoriasclubdeportivodebilbao.blogspot.com/2012/11/en-los-terrenos-de-la-concordiade-bilbao.html>

En la década de 1880, un hombre clave en el diseño de la futura terminal, el ingeniero de caminos Valentin Gorbeña, levantó al sur de la estación del Norte, las instalaciones de la compañía de electricidad Electra. Justo en ese momento, los terrenos situados junto al borde de la ría estaban ocupados, además del citado ramal, por unos almacenes y algunas vías férreas de apartado. Por aquel entonces, la calle Bailén se ajustaba a las circunstancias descritas.

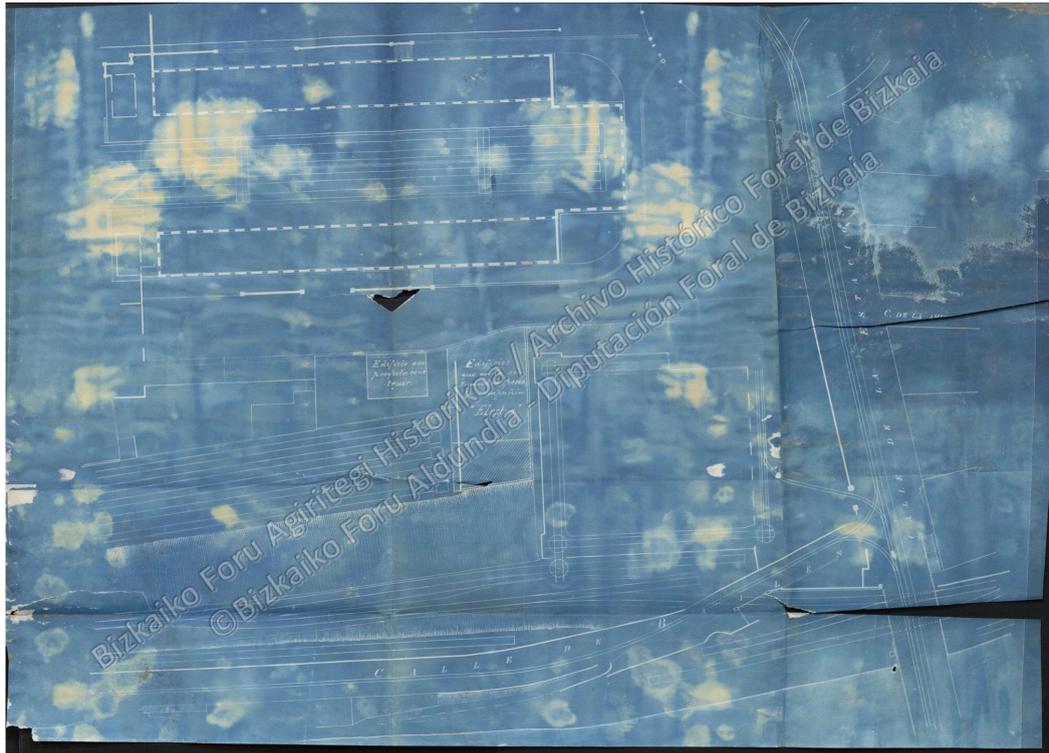


Figura 9. Plano del entorno de La Concordia en la década de 1880. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao Cuarta 0081/025.

En 1888, la calle Bailén sufre una importante modificación a raíz de la construcción de la Estación terminal del ferrocarril de Portugalete, proyectada por otro ingeniero, Pablo de Alzola. La calle adquiere más o menos su recorrido y morfología actual ²¹.

En 1893 se constituye La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, resultado de la fusión de tres concesiones distintas: Zorroza-Balmaseda; Zalla-Solares; y Santander-Solares, con fecha del 7 de julio de 1894. En sus estatutos, el cuarto

²¹ He decidido no insertar el documento relacionado con esta estación, ya que entre otras razones, está muy desgastado. No obstante, es posible visualizarlo en el sistema de consulta online del Archivo Foral de Bizkaia. La signatura es Bilbao Planos y Bandos 0774.

objetivo del artículo segundo plantea la posibilidad de construir nuevas líneas o ampliar las existentes ²². Dentro de ese objetivo se encuentra la necesidad de llevar los trenes de la compañía hasta el centro de la capital vizcaína. A pesar de que inicialmente la nueva compañía plantease la instalación de un tercer carril en el tramo Zorroza-La Naja del ferrocarril de Portugalete, pronto se tomó la decisión de construir un nuevo acceso independiente (y de gran envergadura). El lugar elegido para levantar la nueva cabecera de la línea de Santander resultó ser el espacio de 4.700 metros cuadrados, delimitado por los muros de contención que sostenían las vías de la Estación del Norte, la Electra; y por el recinto de la estación de La Naja ²³. Debido al poco espacio de estos terrenos, la estación a construir se especializaría en el tráfico de viajeros y las mercancías en régimen de Gran Velocidad (transportadas en vagones especiales unidos al resto del tren de viajeros); los servicios puramente de mercancías o “Pequeña Velocidad” serían atendidos por las instalaciones de La Casilla, junto a la plaza de toros de Vista Alegre. A continuación se presenta el estudio realizado por el autor de este trabajo de forma diacrónica y que ha permitido identificar las siguientes fases:

4.3. Fase nº1: 1896-1902

4.3.1. El proyecto de 1896

A continuación describiré las principales características del proyecto de estación terminal firmado el 1 de diciembre de 1895 por el ingeniero Valentin Gorbeña. La documentación relacionada con el mismo se encuentra conservada en el Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia. Se trata del expediente municipal Bilbao Cuarta 187/023. De forma general, se puede decir que la apariencia externa de la estación es prácticamente similar a lo que finalmente se realizó, y que podemos contemplar actualmente; salvo por algunas modificaciones introducidas por el arquitecto Severino de Achucarro, principalmente en las fachadas. He de reconocer que no he podido escanear los planos, ya que son de una envergadura considerable (el de las plantas y la sección transversal ocupan prácticamente toda la mesa de la sala de estudio

²² *Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao: estatutos*. 1894. Bilbao : Imp. de Lucena e Hijos. Pág 6.

²³ López García, Mercedes: “La estación de Concordia, un buen ejemplo de arqueología industrial”, en *La Concordia, Bilbao, 1992*, Madrid, Feve, 1992. Pág 60-61.

del archivo). No obstante, he podido realizar algunas fotografías que expondré a continuación, a la vez que realizo mi explicación.

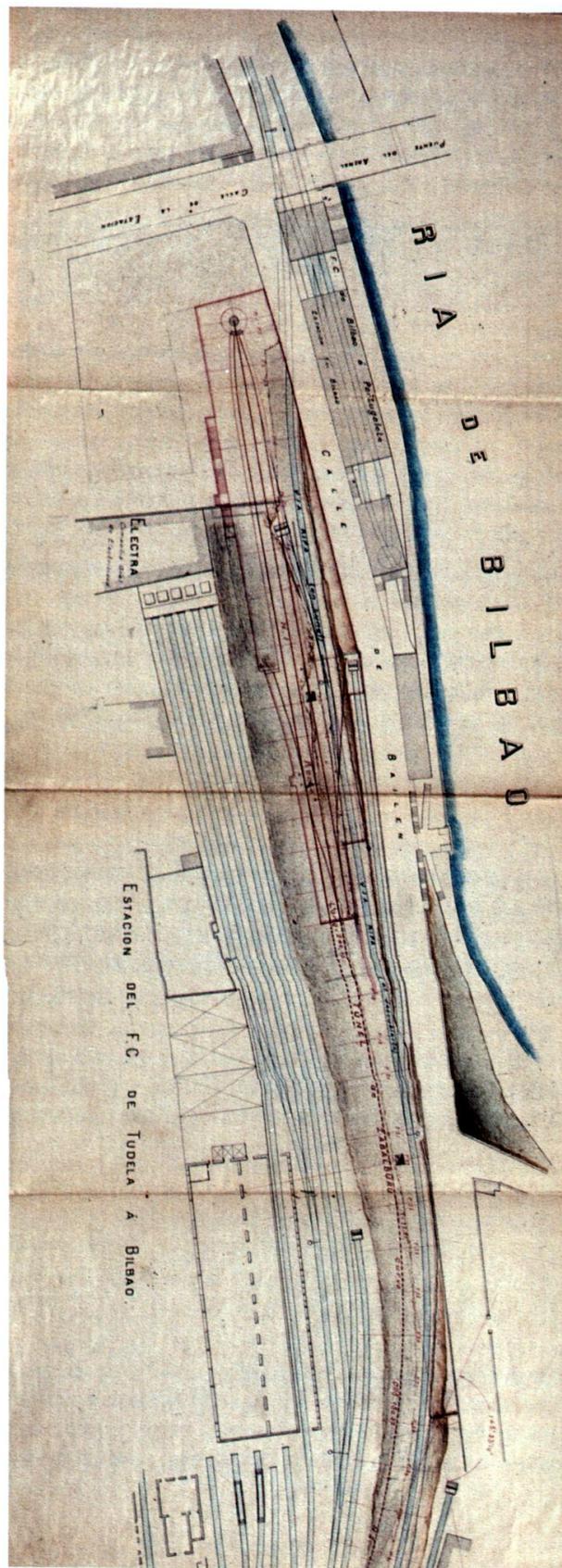


Figura 10. Playa de vías. Plano extraído del catálogo *La Concordia*. Bilbao. 1992.



Figuras 11 y 12. Fachada principal según el proyecto de 1896. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

La principal novedad tecnológica que aporta Gorbeña es el hecho de situar el vestíbulo debajo de las vías y andenes. Se trata de un modelo inspirado “en las primeras estaciones inglesas”, y sobretudo por el modelo berlinés de “estación tipo isla”. En realidad se combina esta última tipología britano-germana con los “cargaderos de las bocas de mina”: parte de la terminal en viaducto, parte sobre un terraplén, ambas partes separadas por un túnel-pasadizo. A la parte en viaducto “le corresponde una fachada tripartita” con un vano central metálico y “dos cuerpos de piedra macizos” en sus extremos; y a la parte en terraplén, una “logia de columnas sobre un basamento de piedra”, rematada en su extremo por el pabellón de oficinas ²⁴.

²⁴ *Ibidem*. Pág 62-64.

Nota: A las afueras de Londres se encuentra la estación de Greenwich, abierta en 1836, modificada en 1872 y cerrada en 1915; en Berlín destaca la estación de Friedrichstrasse, abierta en 1885 pero muy modificada en la actualidad; y en el entorno de París está la estación de Avenue Vincennes (abierta en 1869, transformada entre 1887 y 1889, actualmente abandonada), cuya estructura del vestíbulo nos puede recordar un poco a lo que podemos observar en La Concordia.

Por su parte, la fachada trasera, la cual da a una calle particular (la de José María Olabari), fue planeada con trece ventanales para dar más luminosidad a los andenes; y otros nueve vanos para la planta baja.



Figura 13. Fachada trasera según el proyecto de 1896. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

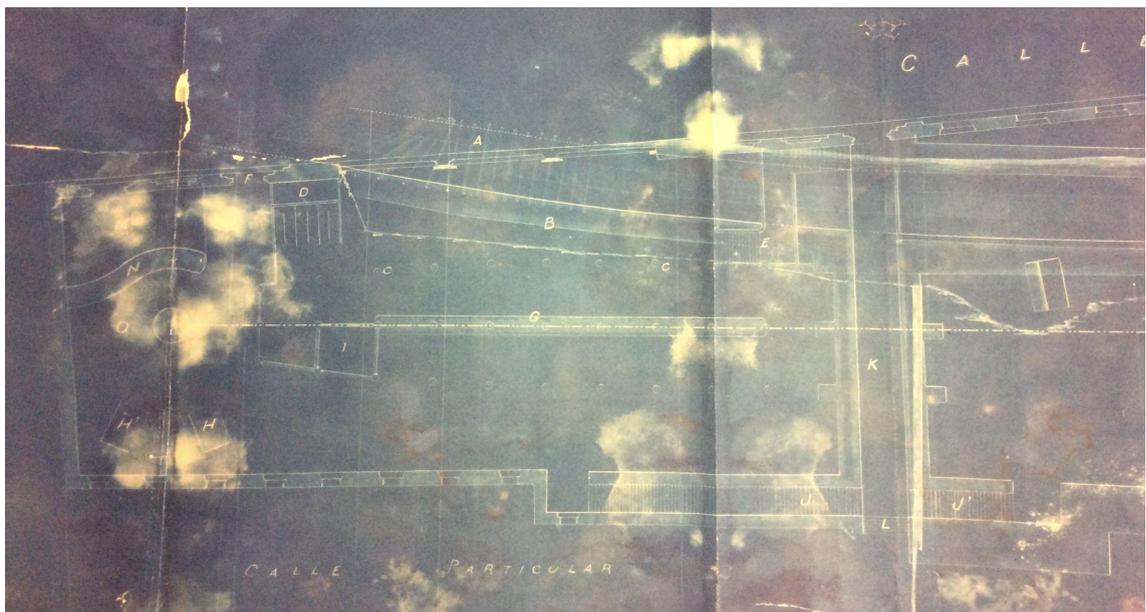


Figura 14. Planta baja (vestíbulo) según el proyecto de 1896. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

En cuanto al vestíbulo, es el viaducto, compuesto por tres filas de diez columnas, el que le da forma, junto con un pilar central y otras cuatro columnas para sostener la placa giratoria del piso superior de andenes. En el plano firmado por Gorbeña podemos observar como el ramal de Ripa perteneciente a la Compañía del Norte penetra,

transformado en túnel, en el recinto de la estación por el vano central de la fachada tripartita, lógicamente a una cota inferior. Esta estructura determina que el ya mencionado vano central fuese metálico; o que la escalera de acceso al andén principal partiera desde la primera fila de columnas haciendo una especie de doble L, en vez de apoyarse directamente sobre el muro de la fachada principal, como finalmente se hizo. El sistema de comunicación del andén de llegadas con el vestíbulo y el túnel-pasadizo fue realizado tal y como aparece en el plano anteriormente mencionado. En el mismo podemos observar un primer planteamiento de distribución de las dependencias propias de una estación, condicionadas por esa tipología de estación-viaducto también mencionada al principio ²⁵. Ocupando longitudinalmente la fila intermedia de columnas, tenemos el mostrador para la facturación de equipajes y mercancías en régimen de Gran Velocidad (con su caseta correspondiente, indicada en el plano con I); las taquillas para la compra de billetes se encuentran pegadas al muro de la fachada principal (enumeradas con la letra D). En la primera puerta de acceso según se viene por la calle Bailén, se accedería a otro mostrador, cuya función desconozco (tal vez pueda tratarse de la entrega de equipajes); y para facilitar la subida de los equipajes y mercancías hasta el nivel de los andenes, se disponen de dos montacargas (letra H en el plano). La salida de los viajeros tendría lugar por el túnel-pasadizo (K). En la zona del terraplén y bajo el andén principal, se ubica un almacén (Archivo, una vez terminada la estación), al igual que en la planta baja del pabellón de oficinas.

²⁵ Curiosamente, las dependencias no aparecen con su nombre, solo están enumeradas con letras mayúsculas. Desconozco si en la memoria del proyecto aparece alguna indicación al respecto, ya que la letra del mismo es poco legible.

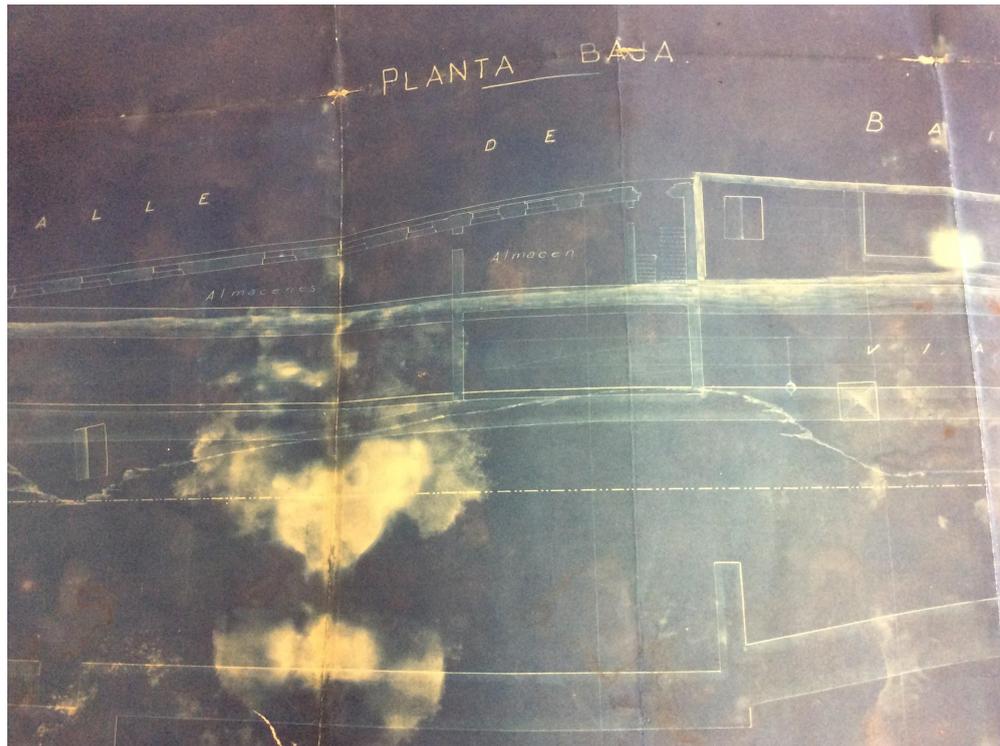


Figura 15. Almacenes. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.



Figura 16. Planta de andenes a la altura de la placa giratoria. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

En cuanto a la planta de andenes, está apenas varió con la realización de las obras de construcción de la terminal. Lo único que puedo destacar es en la zona de la cabecera, donde se localiza la placa giratoria, ya que las columnas forman una especie de cuerpo septagonal (un octógono imperfecto) que se puede apreciar en la imagen que incluyo; que finalmente adquirió forma de hexágono. Volviendo a la fachada, es posible que coincidiendo con el comienzo de las obras de la estación, se realizará la primera modificación al proyecto de la misma. Por ejemplo, de las tres puertas inicialmente

previstas en la parte central se pasa a una con un formato similar a lo que finalmente se realizó.

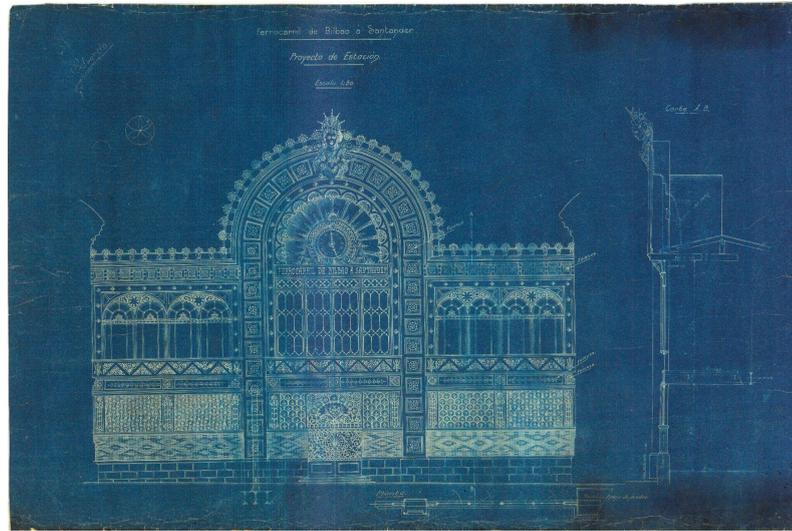


Figura 17. Primera modificación al proyecto de las fachadas. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

4.3.2. Ejecución de las obras (1896-1898)

Las obras de construcción de la terminal arrancaron en Marzo de 1896, al igual que el resto del tramo de vía férrea desde Zorroza, tras recibir autorización por parte de la Compañía del Norte (el túnel de acceso a la terminal pasa por debajo de las vías de la estación de Abando) ²⁶. Según la documentación conservada en el Archivo Foral de Bizkaia, se sabe que un año antes, la propia Compañía del Santander-Bilbao había pedido permiso al consistorio de esta última ciudad “para atravesar las aceras de la calle Bailén y Estación con carros de transporte de materiales con destino a los terrenos de La Concordia” ²⁷. Se trataría de todo tipo de materiales de obra para emprender las ya mencionadas labores de construcción.

Las primeras acciones realizadas fueron muy probablemente el cubrimiento del ramal de Ripa, transformándolo en un túnel abovedado por debajo del futuro vestíbulo de la estación. Dicho túnel fue “redescubierto” en el año 2001, cuando se estaban realizando los trabajos de instalación de la actual escalera mecánica de acceso al andén

²⁶ Olaizola Elordi, Juanjo: *El ferrocarril de Santander a Bilbao. 125 años de hermandad vasco-cántabra*. Madrid, Abomey-Maquetren, 2021. Pág 67.

²⁷ AHFB. BILBAO TERCERA 0149 / 006



Figura 19. Vista del túnel-pasadizo. Foto del autor.

4.3.3. Remate final de los trabajos (1898-1902)

Como dije al final del anterior apartado, la estación había entrado en servicio de forma provisional: solo funcionaba el andén de llegadas, el que está más cerca de la estación del Norte ³¹. Según la información extraída de una crónica de un viajero que llega en tren a Bilbao procedente de Santander, había unas escaleras de madera que comunicaba el andén con el nivel de la calle ³². También existe una fotografía tomada desde el Arenal, en la que se aprecia una especie de cubierta provisional que cubría la cabecera de la estación.

Unos meses antes, el siete de Enero de 1898, el arquitecto bilbaíno Severino de Achucarro firmó el proyecto constructivo de las fachadas, cuya apariencia es la que finalmente se ejecutó y que podemos contemplar en la actualidad ³³. Del año 1899, tenemos dos fotografías: la primera de ellas pertenece a un recopilatorio de toda España titulado “Panorama nacional”. En ella se puede apreciar desde la lejanía un poco del muro de contención de la terminal, el que sostiene los terrenos de la estación del Norte

³¹ Olaizola Elordi, Juanjo: *El ferrocarril de Santander a Bilbao. 125 años de hermandad vasco-cántabra*. Madrid, Abomey-Maquetren, 2021. Pág 68.

³² *El Cantábrico*, 27 de Agosto de 1898, pág 3.

³³ López García, Mercedes: “La estación de Concordia, un buen ejemplo de arqueología industrial”, en *La Concordia, Bilbao, 1992*, Madrid, Feve, 1992. Pág 64.

desde la boca del túnel hasta el comienzo del andén. Nítidamente se intuye la existencia de la pasarela de madera que comunicaba el pabellón de oficinas con los terrenos de Norte. Del resto de la terminal, no se aprecia muy bien. Curiosamente, en la segunda fotografía del mismo año, perteneciente a un coleccionista particular, se puede intuir un poco la presencia de ciertas partes ya finalizadas de la fachada, concretamente la parte de piedra maciza correspondiente a la zona en la que se encuentra la cafetería actualmente cerrada; y parte del vano central metálico rematado de forma semicircular. Faltaría por terminar el resto de la fachada tripartita; la logia de columnas y el pabellón de oficinas. La Memoria de la Compañía referida al ejercicio de 1901 “da por ultimadas, salvo pequeños detalles, las obras de la estación de La Concordia”³⁴. La inauguración “oficial” tuvo lugar el nueve de Enero de 1902, con el descubrimiento de un busto en honor de Víctor Chávarri³⁵.

³⁴ *Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao, Memoria leída el 31 de mayo de 1902 en la Junta de Accionistas*. Pág 6.

³⁵ *El Nervión*, 9 de enero de 1902, pág 1.

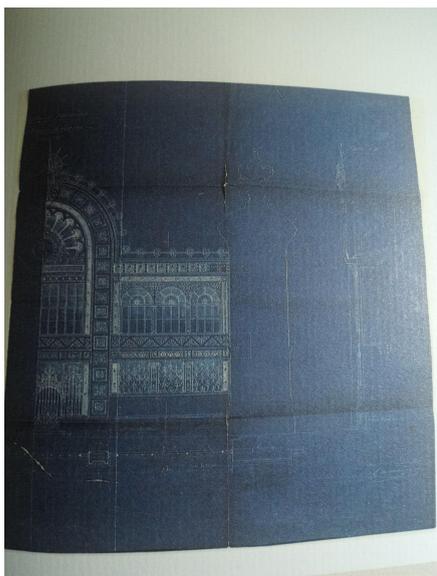


Figura 20. Proyecto del vano metálico de la fachada firmado por Achucarro en 1898. Foto extraída del catálogo *La Concordia. Bilbao. 1992*.



Figura 21. Bilbao en 1899. Panorama Nacional.



Figura 22. Bilbao en 1899. Colección particular.

4.3.4. Concepto de error: las fachadas

En los anteriores puntos hemos podido ver como la fachada principal de la estación experimentó diferentes modificaciones, concretamente dos: los frontones triangulares de los contrafuertes y la triple entrada del vano central metálico pasaron a ser semicirculares y una sola entrada respectivamente. Son cambios que se aprecian perfectamente en los planos de la primera modificación del proyecto, realizada probablemente poco antes del inicio formal de las obras en 1896; también podría ser en 1897.

Lo que podemos ver actualmente es fruto de la segunda modificación, la cual corresponde al proyecto que Severino de Achucarro firmó el siete de enero de 1898. No obstante, si comparamos el plano con lo que finalmente se ejecutó podemos encontrar algunas diferencias, lo que en el lenguaje de la arqueología de la arquitectura se conoce como “concepto de error”³⁶. Por ejemplo, los extremos de las cornisas del vano central metálico acabaron adquiriendo una forma de círculo o esfera enroscada, típico de los diseños clásicos, como si se trataran de los extremos de los apoyabrazos de una silla. Junto a ellos se encuentran los contrafuertes pétreos rematados por los ya mencionados frontones semicirculares (de inspiración renacentista). El arranque de estos frontones se encuentra un poco más elevado que en el plano del proyecto, el cual planteaba unos pináculos llamativos a modo de remate definitivo. Del resto de la fachada principal, los únicos cambios destacables se encuentran en las cornisas de los dos bloques de piedra macizos de la fachada tripartita correspondiente al viaducto metálico.

En cuanto a la fachada posterior, esta se presenta mucho más austera. Parece ser que finalmente no se realizaron los grandes ventanales inicialmente previstos en el proyecto firmado por Valentin Gorbeña en 1895-1896. Esta se realizó sin vano alguno, salvo el que da acceso al túnel-pasadizo. El piso de los andenes queda indicado por una simple cornisa; y una serie de molduras separaban quince paneles ciegos, a modo de un sencillo juego de claroscuros. Esta fachada, aunque con ciertos añadidos realizados con posterioridad a 1902, mantuvo su aspecto original hasta la reforma del año 2007.

³⁶ En la arqueología de la arquitectura se utiliza el concepto de error para hacer referencia a las discrepancias existentes entre distintos registros, como por ejemplo el texto y la materialidad.



Figura 23. Fachada principal antes de 1912. Archivo de la fundación Sancho el Sabio.

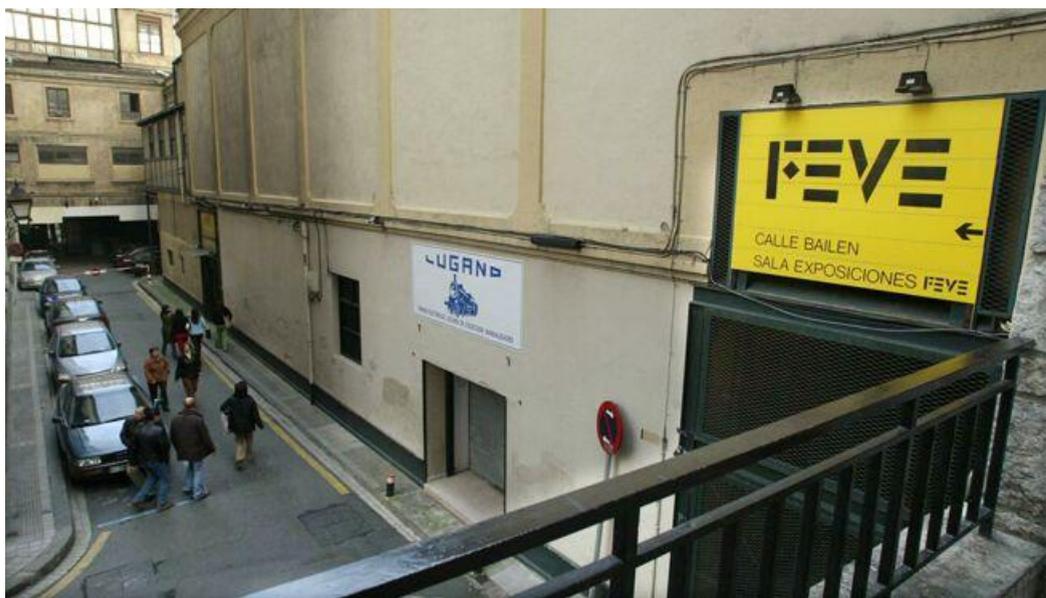


Figura 24. Fachada trasera antes de la reforma del 2007. Foto de El Correo.

4.3.5. Descripción de la estación en su estado original (1902)

En este apartado trataré de mostrar una imagen cercana del aspecto que tuvo la terminal en el momento de su conclusión en 1902. Por una parte está la fachada principal. Lo que hoy podemos apreciar es exactamente lo mismo, teniendo en cuenta la posterior ampliación del pabellón de oficinas, cosa que explicaré en el siguiente apartado. Por su parte, la fachada posterior, cuya naturaleza ya expliqué anteriormente, solo contaba con un único vano, el acceso al túnel-pasaje bajo las vías, en el cual desembocaban dos escaleras de bajada desde el andén de llegadas. Por el lado de la calle Bailén, este mismo pasaje daba acceso a un archivo de la compañía ferroviaria.

En cuanto al vestíbulo, este se encuentra ubicado bajo el viaducto metálico, tal y como lo concibió el propio Valentin Gorbeña en el proyecto de 1896; pero con algunas modificaciones. Sobre la autoría de la estructura metálica (columnas y vigas), es probable que fuera Altos Hornos de Bilbao o La Vizcaya, e incluso una empresa francesa cuyo nombre desconozco (tal vez la casa Schneider), que posiblemente también se encargará del armazón metálico del vano central de la fachada principal. No obstante, he podido comprobar que no hay evidencias de ningún tipo de sello del fabricante en las bases de las columnas roblonadas. Estas se disponen en tres filas de diez columnas, que tienden a converger hacia el este de la plata baja (zona de la Cafetería), donde se encuentra un pilar central, rodeado por un muro de piedra circular, flanqueado tanto al norte como al sur por tres columnas semejantes a las ya mencionadas, para sostener la placa giratoria del piso superior. En las vigas horizontales de esta zona se pueden apreciar los posibles restos del agarre superior de las mencionadas columnas de a tres. La parte superior de estos pilares o columnas presentan, al igual que en los contrafuertes de la fachada, caduceos alusivos a Hermes, dios clásico relacionado con los viajeros y el comercio ³⁷.

³⁷ Fernández, Francisco Javier Muñoz. "La arquitectura del tren en Bilbao: estaciones y viviendas ferroviarias de una metrópoli industrial". *VI Congreso de historia ferroviaria*, 2012. Pág 6.



Figura 25. Vista de la estructura del viaducto metálico en la actualidad. Fotografía del autor.



Figura 26. Vista de la cafetería (actualmente cerrada). Nótese la viga de la derecha. TYL spaces.

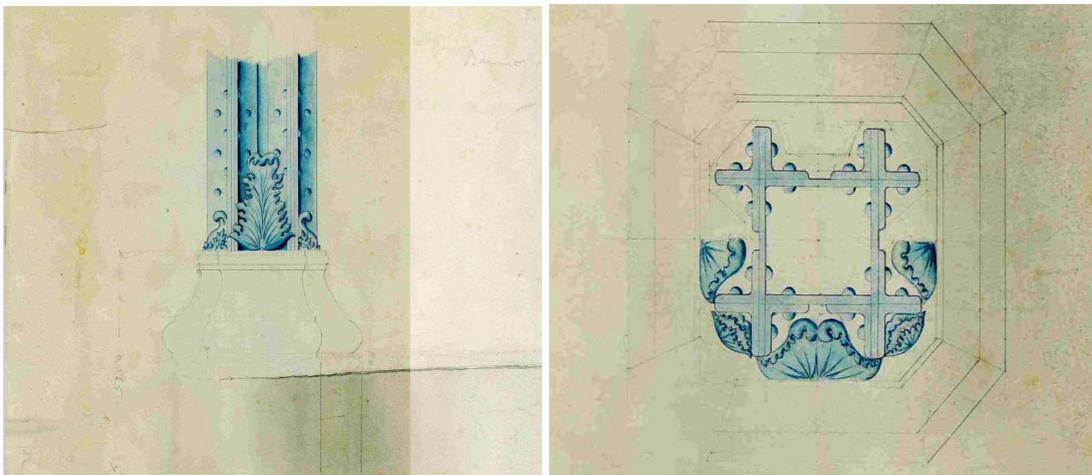


Figura 27. Alzado y planta del basamento de las columnas. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

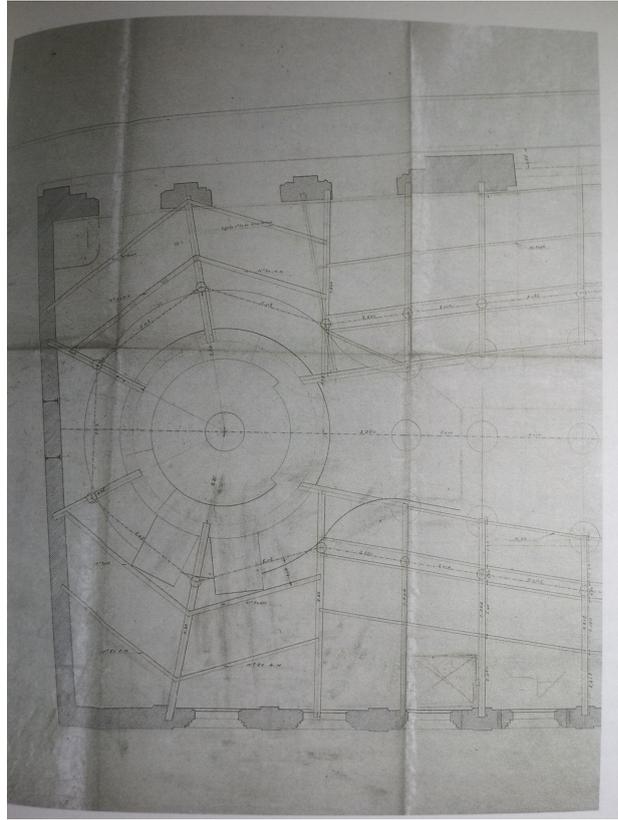


Figura 28. Planta de forjados con el muro circular en torno al pilar central, e indicación del montacargas. Foto extraída del catálogo *La Concordia. Bilbao. 1992*.

Sobre la distribución de las dependencias que se encontraban en el vestíbulo, he podido saber que la primera puerta de acceso a la actualmente cerrada cafetería, según se viene desde la calle Navarra, daba acceso a un fielato, un lugar destinado al cobro de las mercancías que entraban y salían de la ciudad a través del ferrocarril, así como el aseguramiento del buen estado de las mismas. En efecto, el documento que se conserva en el Archivo Foral se dice “que se instale dicho fielato en la primera puerta que da acceso a la citada estación, entrando por la calle de la Estación”³⁸. Se trataba de una sencilla estructura de madera, sin ornamentación alguna.

³⁸ AHFB. BILBAO QUINTA 0085 / 011.

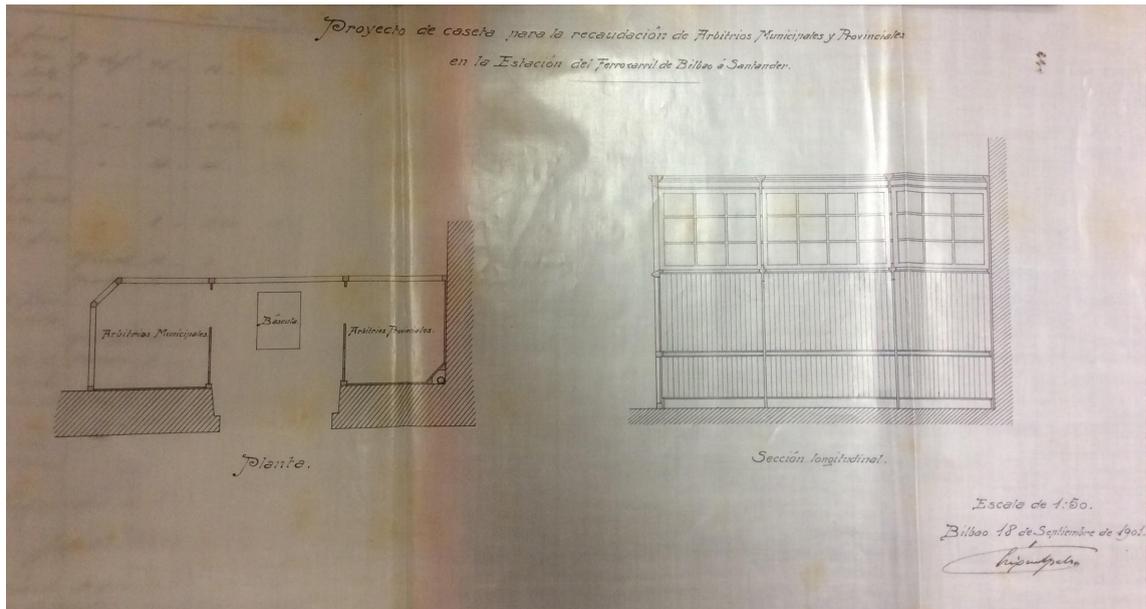


Figura 29. Planta y sección longitudinal de la caseta-fielato proyectada en 1901. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

El resto de las dependencias esenciales de la terminal parece que siguieron el planteamiento establecido por el plano de 1896: las taquillas estarían adosadas al muro de la fachada principal; el mostrador de equipajes ocuparía la fila intermedia de columnas de forma longitudinal; y por cuestión lógica, la segunda puerta de acceso a la estación (antes de la entrada principal) daría acceso a la factoría de Gran Velocidad, con su correspondiente montacargas, común para equipajes y mercancías. He adaptado un plano de IMB arquitectos para tratar de recrear este aspecto del vestíbulo. Junto a la escalera de subida al andén principal (tal y como lo explica Javier Gonzalez de Durana) se sabe que hubo un mural realizado por Daniel Zuloaga en 1901 por encargo del propio Achucarro ³⁹. Se desconoce la temática del mismo. La tercera escalera del andén de llegadas bajaba directamente al vestíbulo, está desapareció con la reforma del año 2007.

En la planta superior encontramos los dos andenes. El de salidas cuenta con veintitún columnas; cuatro más en el de llegadas. Otras cuatro columnas en torno a la placa giratoria remataban las anteriores, formando un hexágono en la cabecera de la terminal. Todas las columnas soportaban además de las cubiertas, sendas marquesinas en voladizo, rematadas en sus extremos con unas cornisas que combinaban elementos

³⁹ *Talleres de hijos de Daniel Zuloaga*. No hay año de edición. Pág 25.

semicirculares y cuadrangulares; de hecho todavía es posible ver en las columnas las huellas de las sujeciones, y los huecos que servían para encajar unos tipos de vidrieras reticuladas. El suelo de los andenes estaba formado por tablonces de madera, al menos en la zona correspondiente al viaducto. Puede que los bancos de madera que todavía persisten fueran los originales. En el pabellón de oficinas se encontraban los retretes y el despacho del Jefe de Estación. La pasarela de madera sobre las vías tendría funciones de servicio privado, pues no tiene acceso desde la zona estrictamente destinada a viajeros.



Figura 30. Vista del hexágono formado por las columnas en torno al lugar que ocupó la placa giratoria. Fotografía del autor.

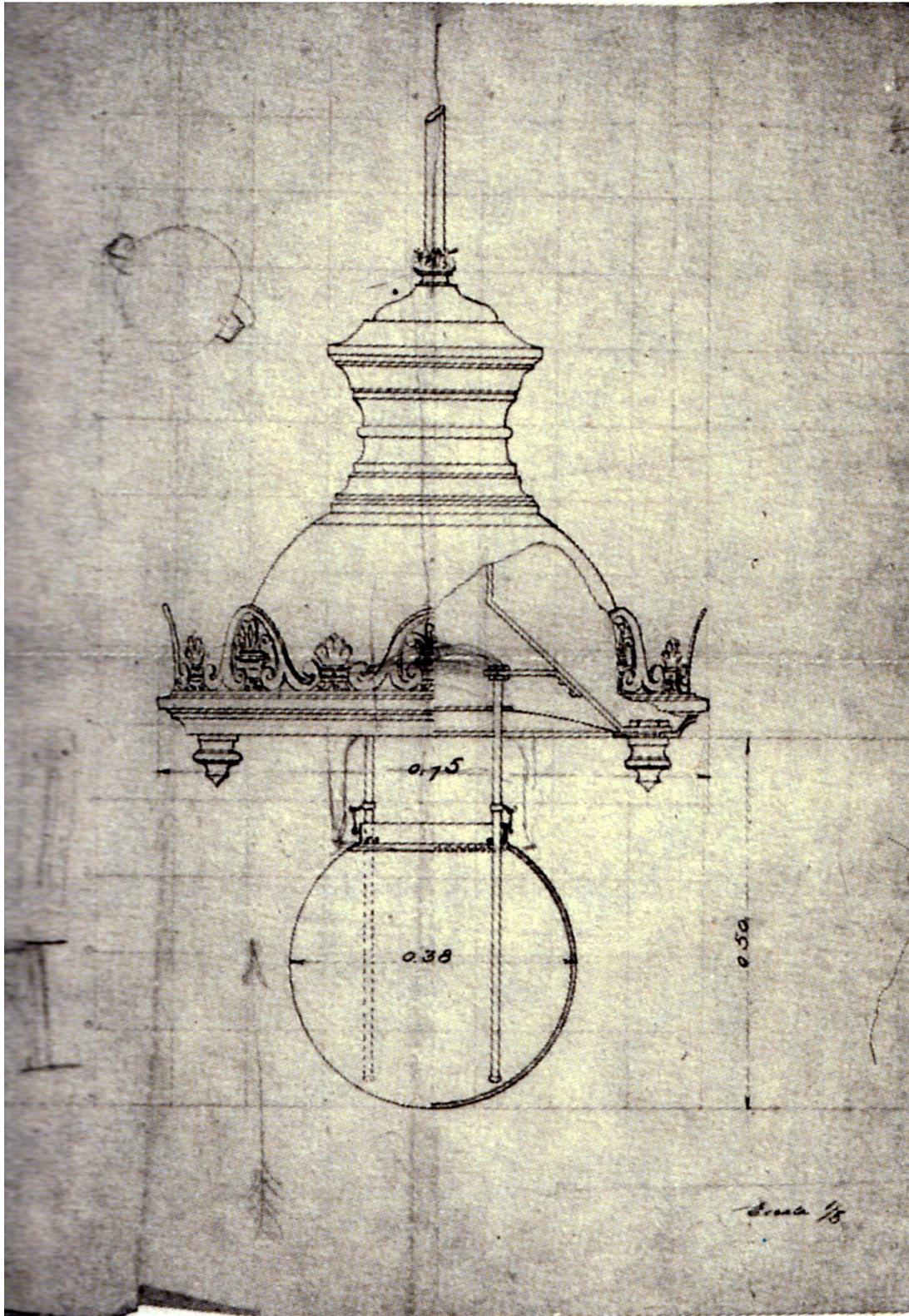


Figura 31. Proyecto de alumbrado para el vestíbulo. Plano extraído del catálogo *La Concordia*. Bilbao. 1992.

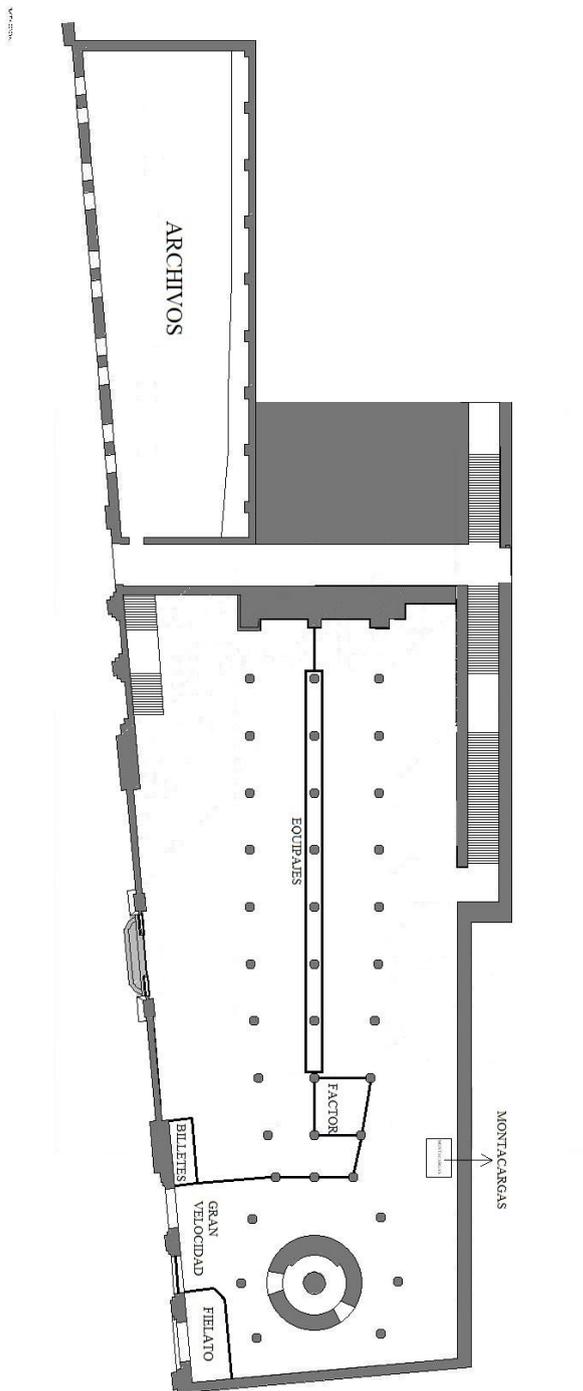


Figura 32. Restitución hipotética de la planta del vestíbulo en 1902. Elaboración propia a partir de un plano modificado de IMB arquitectos.



Figura 33. Vista de una de las columnas de los andenes. Fotografía del autor.

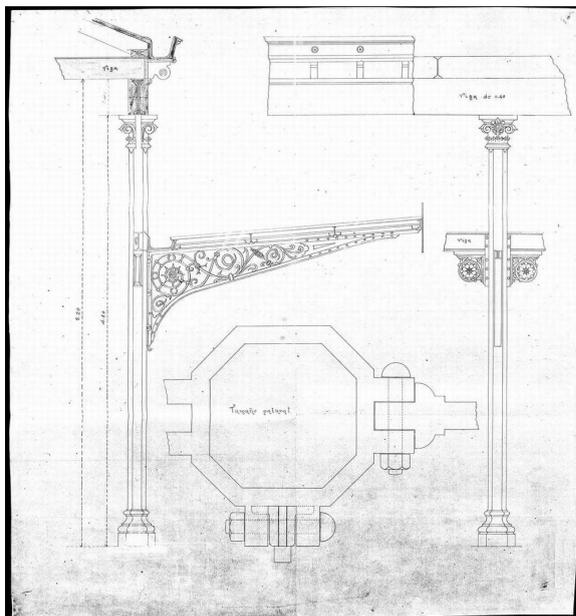


Figura 34. Alzado, planta y perfil de las columnas de los andenes. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

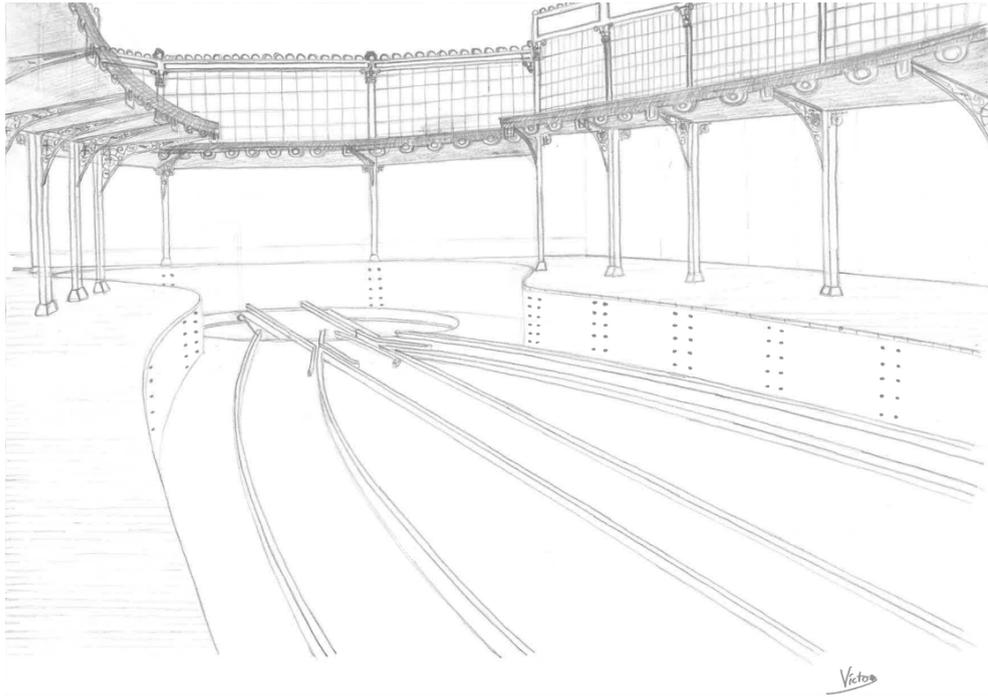


Figura 35. Recreación de la cabecera con la placa giratoria. Dibujo del autor.

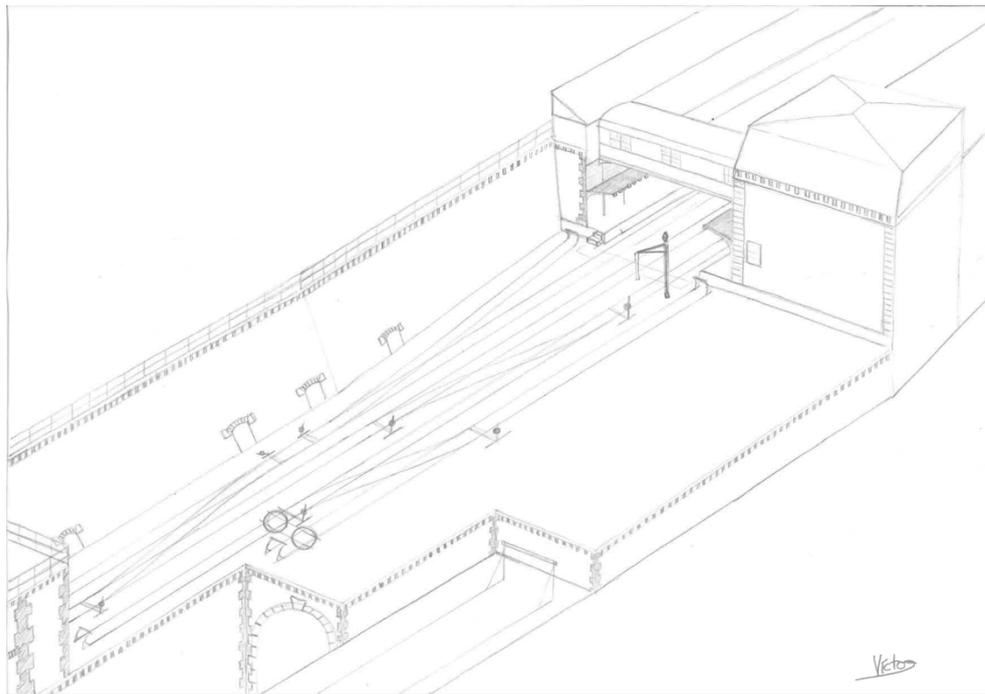


Figura 36. Recreación de la playa de vías con la salida del túnel de Ripa. Dibujo del autor.

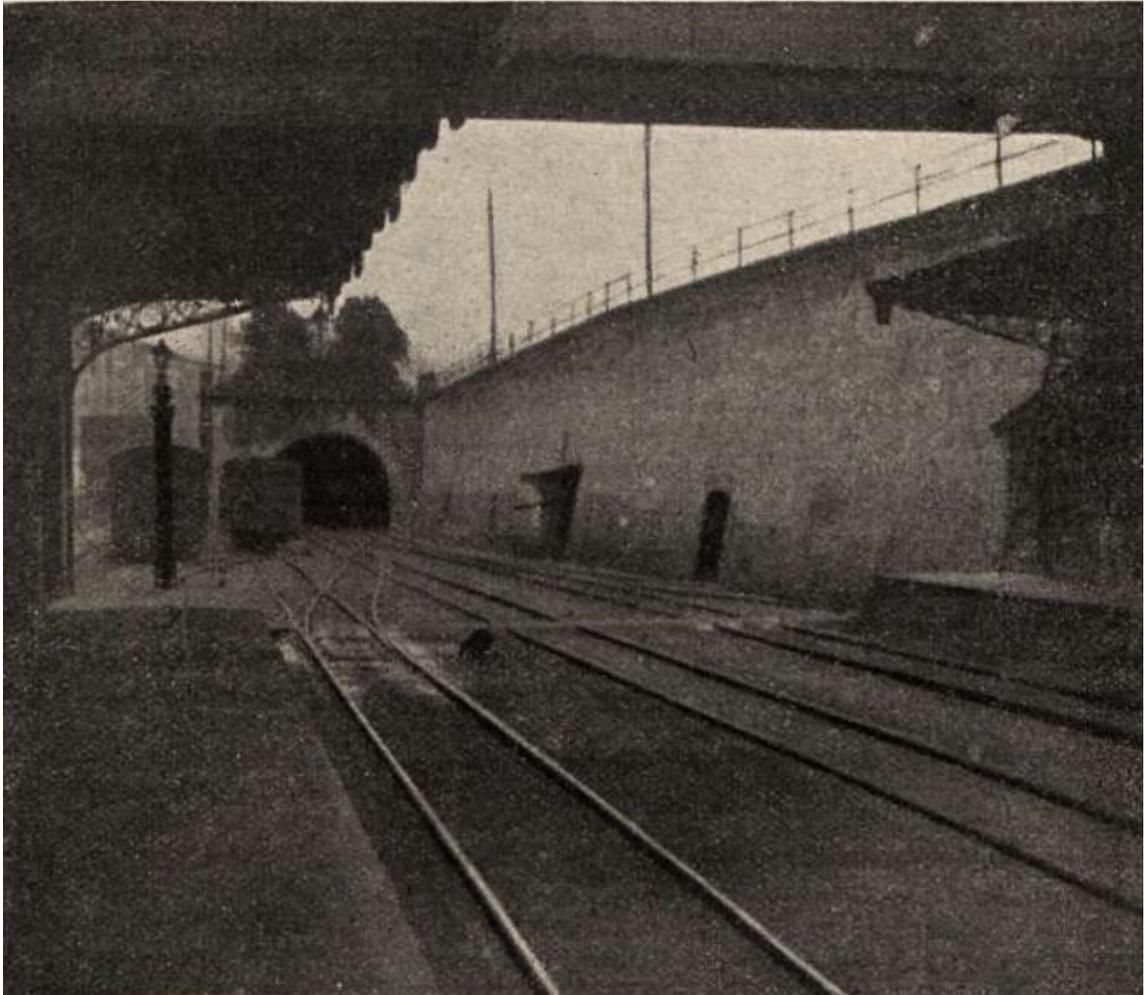


Figura 37. Túnel de acceso a la estación. Revista Adelante. Nº 51. 28 de Mayo de 1912.

4.4. Fase nº2: Primeros cambios y el proyecto de oficinas de 1910

En 1903 se abrieron en la parte trasera dos puertas de acceso para las mercancías en régimen de Gran Velocidad. Según el documento conservado en el Archivo Foral, se buscaba “evitar el tránsito de mercancías por la calle Bailén, modificando las dependencias de la estación: por la citada calle solo se atenderían a los viajeros y sus equipajes, reservando la parte posterior para el tráfico de mercancías”⁴⁰. Es probable que el montacargas se trasladase a la zona de la segunda puerta de acceso a la terminal, dejándola impracticable.

⁴⁰ AHFB. BILBAO QUINTA 0356 / 053.

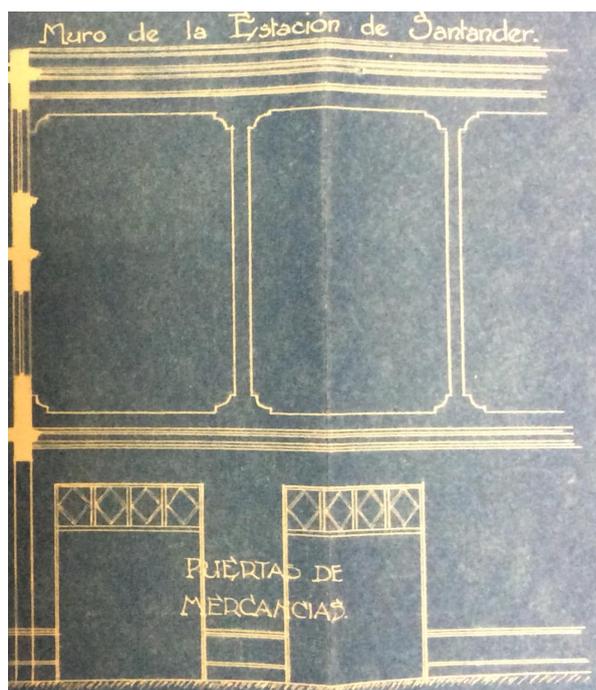


Figura 38. Puertas de mercancías en un plano de 1919-1923. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BILBAO FOMENTO 0225 / 107.



Figura 39. Vista de las puertas de mercancías en la actualidad. Fotografía del autor

En 1905 el fielato se trasladó a la parte trasera, ubicado probablemente junto al acceso de las mercancías anteriormente mencionado. También se abre un nuevo acceso al vestíbulo por ese mismo lugar, el que desapareció con la reforma del 2007 ⁴¹. Puede que por esas mismas fechas se construyeran los aseos del andén de llegadas, también eliminados con esa reforma. En 1909, el lugar que ocupó el primer fielato pasa a estar ocupado por una droguería de los hermanos Barandiaran, ya que su establecimiento original acababa de ser demolido junto con otros pabellones con motivo de la construcción del edificio de la sociedad bilbaína. Este local estaría “aislado, sin comunicación con la estación” ⁴².



Figura 40. Fachada de la estación. Se puede apreciar el cartel de la droguería a la derecha de la imagen. Revista Adelante. Nº 62. 13 de Agosto de 1912.

⁴¹ AHFB. BILBAO QUINTA 0499 / 005

⁴² AHFB. BILBAO PRIMERA 0336 / 121

En 1910, con motivo del acuerdo que permite que los trenes de la compañía de la Robla accedan a la terminal, se emprende la ampliación del pabellón de oficinas con el añadido de un cuerpo que combina piedra y ladrillo a cara vista; y que parece ser que contaba con su propio acceso desde la calle Bailén. Cuenta con planta baja a nivel de calle; otra primera planta a nivel de los andenes y una segunda planta ⁴³.



Figura 41. Vista del anexo del pabellón de oficinas añadido en 1910. Nótese los bloques de piedra oscura, que posiblemente están cegando el acceso a la construcción. Fotografía del autor.

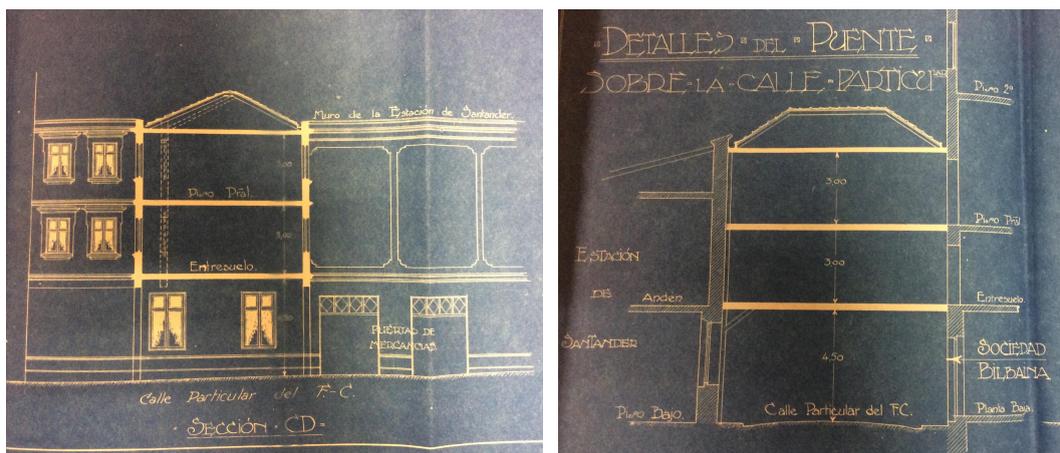


Figura 42. Otra vista del anexo. Fotografía del autor.

⁴³ AGA Caja 25 / 01636. Proyecto de oficinas de la estación de Bilbao (Concordia) -Año 1910-.

4.5. Fase nº3: Años veinte y treinta: el proyecto de reforma de la estación

A comienzos de los años veinte, la única alteración que experimentó la estación fue con motivo de unas obras de construcción de un puente sobre la calle particular y un voladizo sobre la cabecera de la terminal, todo ello relacionado con la ampliación del edificio de la sociedad bilbaína en aquel entonces. El puente sobre la calle particular era lo que afectaba directamente a la fachada trasera de la estación: el puente, apoyado “con dos postes de hormigón armado adosados al muro de la estación”⁴⁴. Esto es lo que se puede ver en la actualidad cuando uno accede al vestíbulo. Bajo esa estructura de hormigón se puede ver dos ventanas en el muro de la propia estación, probablemente para iluminar mejor la zona de la factoría de mercancías; dichas ventanas aparecen en los planos del expediente constructivo conservado en el Archivo Foral.



Figuras 43 y 44. Secciones del puente sobre la calle particular. Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

Llegamos a los años treinta. En el archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao se conserva un plano de la planta de andenes correspondiente a un proyecto de reforma de la terminal elaborado en aquella década. He podido darle esa datación cronológica a que en una de las dependencias proyectadas en la cabecera de la

⁴⁴ AHFB. BILBAO FOMENTO 0225 / 107.

terminal, iba a estar destinada al cuerpo de carabineros, el cual fue disuelto a comienzos de los años cuarenta por el régimen de Franco. A pesar de ser un proyecto de reforma, el plano indica varios elementos relevantes: el trazado del túnel de Ripa; la planta a nivel de los andenes de los dos edificios de oficinas; la posición de todas las columnas o la del propio montacargas que cambió de ubicación entre 1904 y 1905, trasladándose al muro de la fachada principal. No obstante, hay cosas que sí se realizaron en la posguerra como la ampliación del andén de llegadas o la eliminación de una de las dos escaleras de bajada al túnel-pasadizo desde ese andén, seguramente para modificar el vestíbulo inferior, del cual se desconoce bastante. Pero en realidad, lo que más llama la atención en el plano es lo que finalmente se realizó entre los sesenta y los setenta: el acortamiento de la vía central para facilitar las maniobras de las locomotoras y la eliminación de la placa giratoria, la cual tenía solamente siete metros de diámetro ⁴⁵ ⁴⁶.

⁴⁵ Olaizola Elordi, Juanjo: *El ferrocarril de Santander a Bilbao. 125 años de hermandad vasco-cántabra*. Madrid, Abomey-Maquetren, 2021. Pág 329.

⁴⁶ El escaso tamaño de la placa giratoria hizo que esta tuviera un uso muy limitado. Por ejemplo, las locomotoras de vapor articuladas tipo Krauss no podían maniobrar en la cabecera de la terminal, estas tenían que regresar a La Casilla para cambiar de posición. Por la documentación fotográfica que existe, lo normal solía ser que solo entraran a la estación locomotoras de entre cinco y siete metros de longitud del chasis, por ejemplo las del tipo 2-3-0T.

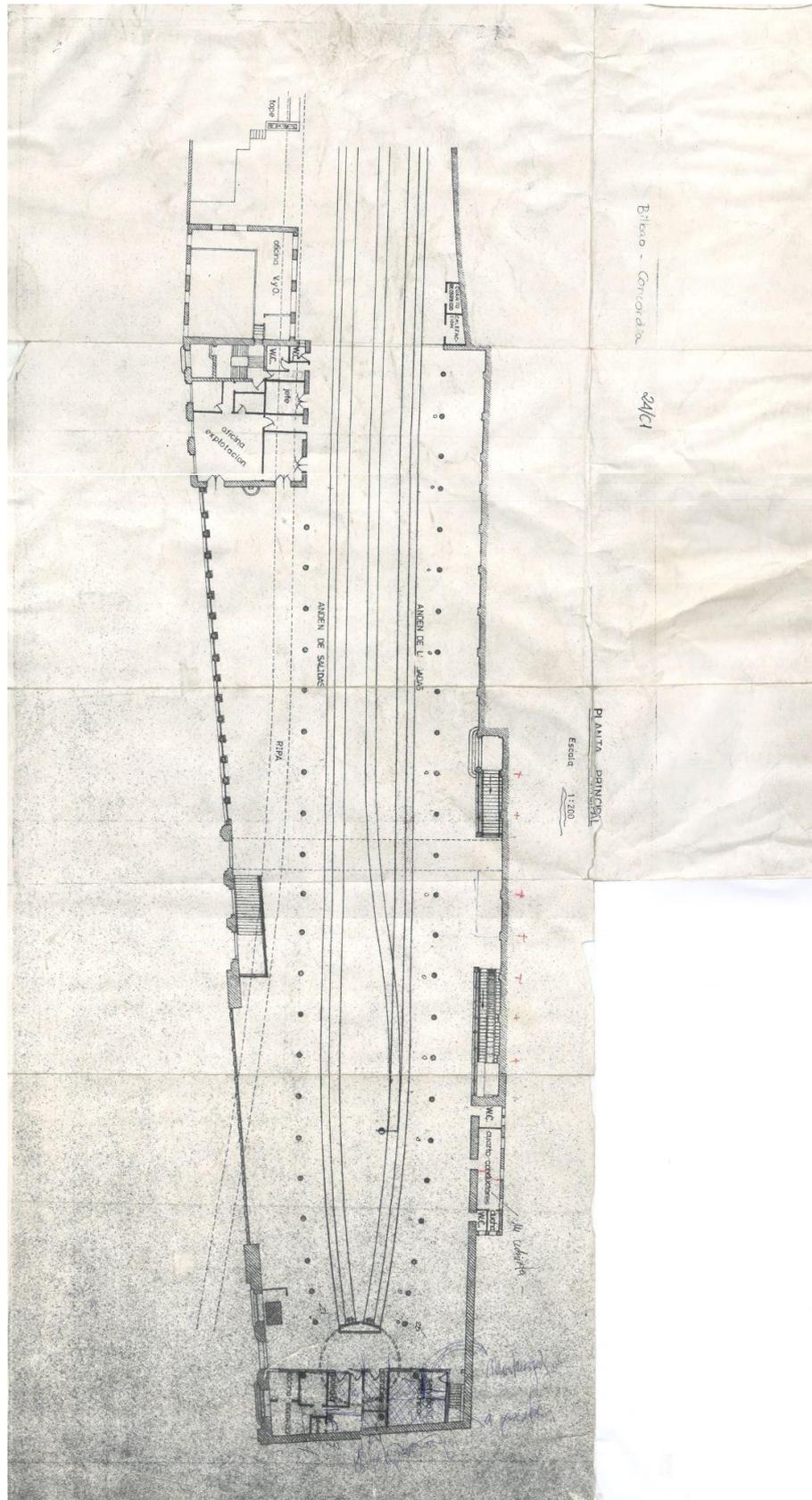


Figura 45. Planta principal según el proyecto de reforma de los años treinta. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

4.6. Fase nº4: Modificaciones tras la Guerra Civil

Antes de la guerra, comenzaron unas obras destinadas a cubrir las vías de apartado de la estación con el fin de ampliar la playa de vías de Norte (RENFE a partir de 1941). Estos trabajos arrancaron en 1929 pero quedaron abandonados en 1932 ⁴⁷. Lo que sí se abandonó fueron las obras de cimentación para levantar una nueva terminal en Abando, pero es de suponer que la cobertura de vías se habría concluido de forma parcial. Me estoy refiriendo a la estructura de hormigón que cubre los primeros metros de vía desde la boca del túnel, que es lo que se ve en la actualidad. Para ese momento, el túnel de Ripa ya había tenido que dejar de prestar servicio. Esta misma estructura modificó la altura del muro de contención, ya que también se elevó el suelo de la playa de vías de Norte/RENFE, añadiendo a la cornisa de ladrillo existente un pequeño muro de mampostería sobre el que se colocó una barandilla de seguridad, modificada recientemente. Estas obras se terminaron de forma completa en la posguerra.



Figura 46. Vista de la estructura de hormigón en la posguerra. Fotógrafo desconocido.

⁴⁷ Olaizola Elordi J. (2020): “Estaciones y enlaces ferroviarios en Bilbao”, *Revista de historia ferroviaria*, nº 27. Pág 65.

En cuanto a la estación, la modificación más importante se corresponde con la instalación de una cubierta metálica a dos aguas sobre la parte en viaducto de la playa de vías. Esta cubierta se realizó con el propósito de evitar la filtración “de aguas pluviales sobre el vestíbulo inferior”⁴⁸. Seguramente también se retiraron los remates decorativos de las marquesinas en voladizo del resto del andén, tal y como se puede apreciar en varias imágenes que comienzan a realizarse a partir de los años 50-60. El andén de llegadas se amplió hasta la boca del túnel, construyéndose un cuarto técnico, tal y como se proyectó en la reforma de los años treinta del apartado anterior; además de ampliarse las vías de apartado sobre el ya clausurado ramal de Ripa.

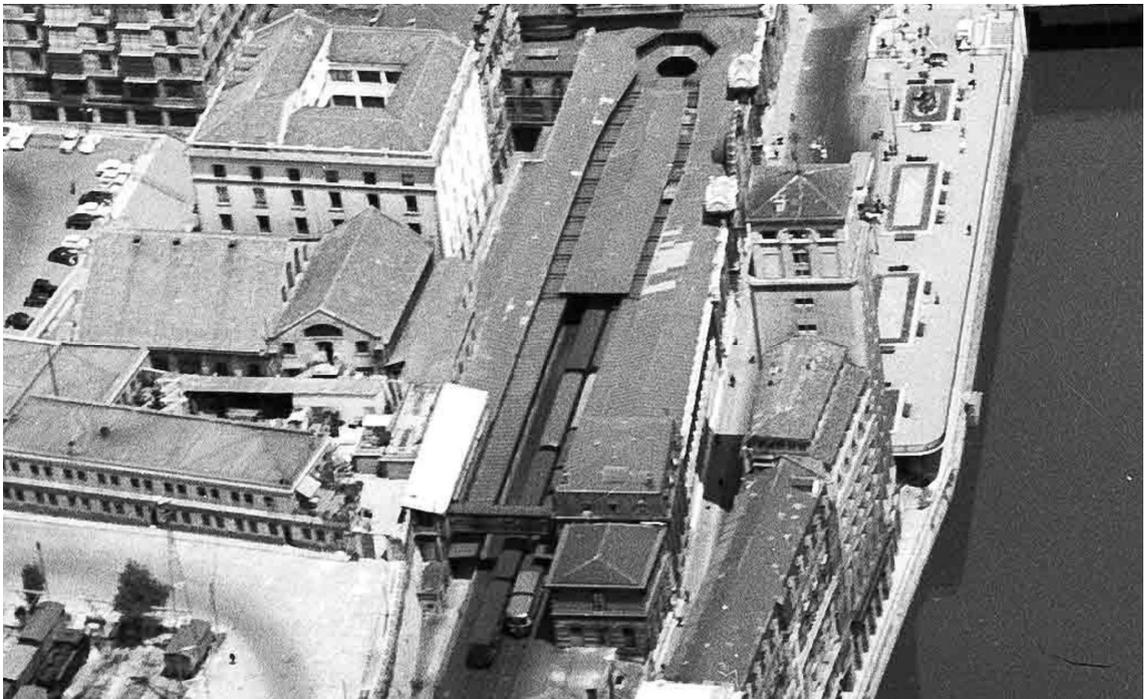


Figura 47. Vista aérea de la estación en los años 50-60. Se puede ver la cubierta instalada en la posguerra y la forma hexagonal de la cabecera. Archivo FOAT.

⁴⁸ Bonet Correa, Yago. “Recuperación de la estación de La Concordia”, en *La Concordia, Bilbao, 1992*, Madrid, Feve, 1992. Pág 84.



Figura 48. Tren de viajeros de la Robla en la vía central de la estación. Años 50-60. Fotógrafo desconocido.

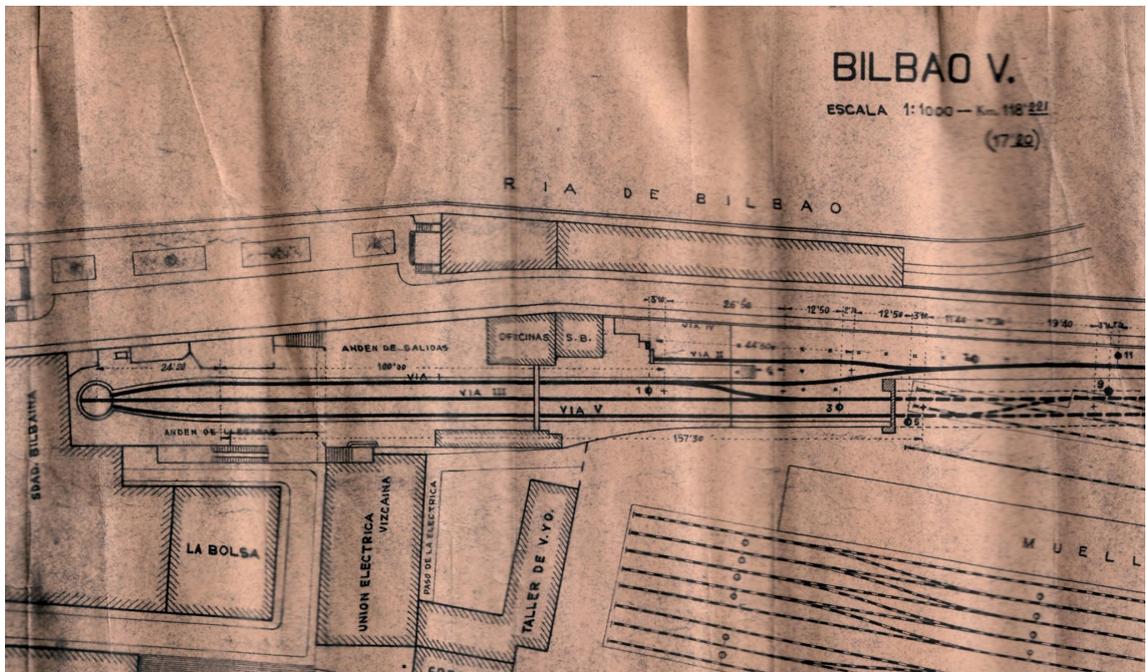


Figura 49. Playa de vías de la estación en los años 50-60. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

En 1943, la factoría de Gran Velocidad fue trasladada a La Casilla ⁴⁹. La desaparición de esta dependencia en el vestíbulo fue seguramente aprovechada para reformar la configuración del mismo. Tomando como referencia cierta información oral proporcionada por los Amigos del Ferrocarril de Bilbao, puedo dar una explicación descriptiva sobre la apariencia del vestíbulo desde ese momento hasta la reforma de los años setenta: el muro circular de piedra tuvo que ser necesariamente derribado y sustituido por algunos soportes metálicos, con el fin de poder ubicar unas taquillas en el muro que linda con el edificio de la Bilbaína; el mostrador de equipajes se reubico probablemente en torno al montacargas o quizás fuera desmontado del todo; se instalaron unos bancos que rodeaban las columnas y junto a la escalera de subida al andén principal se ubico una caseta para vender revistas y billetes de andén, junto con una especie de cantina (Bar-Estanco). Desconozco si se instalaron los locales comerciales que ocupan el muro norte del vestíbulo.

⁴⁹ Fernandez Lopez, Javier y Carmelo Zaita Rubio: *El ferrocarril de La Robla*. Madrid, Aldaba ediciones, 1987. Pág 215.

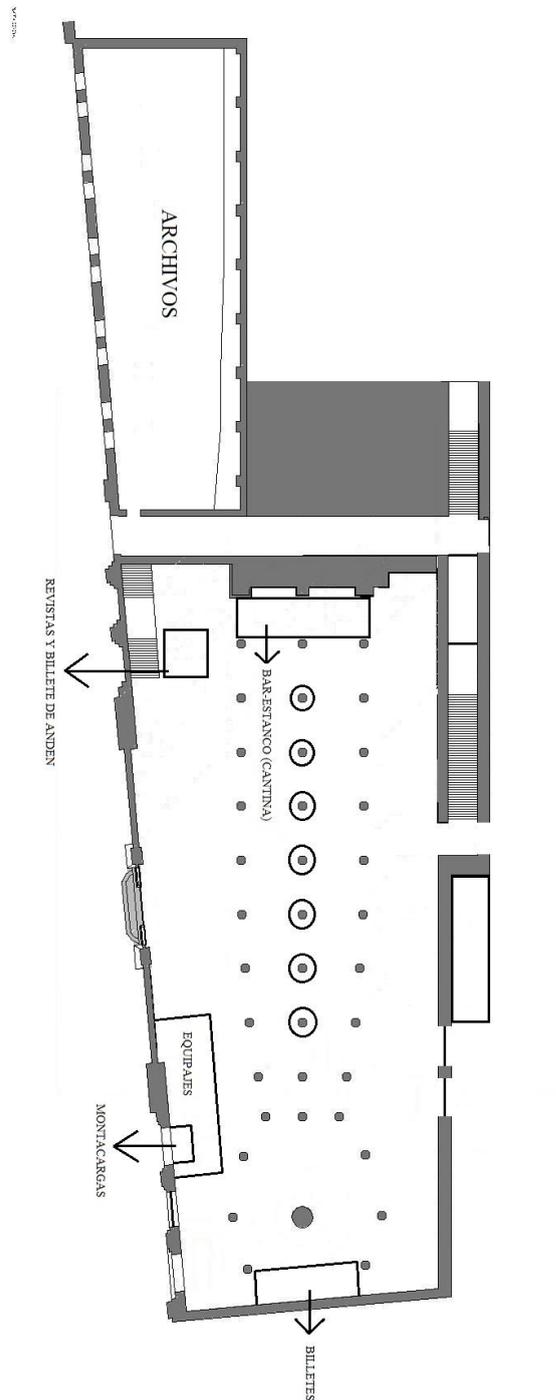


Figura 50. Restitución hipotética del vestíbulo en los años sesenta. Elaboración propia a partir de un plano modificado de IMB arquitectos.

A finales de los sesenta, probablemente en 1965, se retiró la placa giratoria al cesar la tracción a vapor en los trenes, tal y como lo demuestra una fotografía aérea de 1966 perteneciente a FOAT; y se acortó la vía central de maniobras para poder facilitarlas. En su lugar, se instalaron con toda probabilidad algunas dependencias auxiliares (cuarto de agentes; policía...). Puede que también se trasladará el montacargas junto al muro norte, volviendo teóricamente a una posición cercana a la original.



Figura 51. Vista aérea de la estación en 1966. Archivo FOAT.

4.7. Fase nº5: Modificación de los años setenta

A comienzos de la década de los setenta puede que se sustituyese el suelo de tablones de madera de los andenes por el actual pavimento enlosado. Entre 1975 y 1977 se realizaron las modificaciones más relevantes que modificaron totalmente la apariencia de la estación, especialmente en los andenes y el vestíbulo. Se instaló la actual cubierta abovedada sobre la playa de vías, desmontando las marquesinas en voladizo y las vidrieras, así como la pasarela de madera que comunicaba el pabellón de oficinas con la estación de Abando. El vestíbulo fue objeto de una “desafortunada

remodelación”: se instalaron falsos “techos de mármol” que ocultaban los remates de las columnas así como toda la estructura del viaducto metálico y se destruyó el mural de Daniel Zuloaga “situado al costado de las escaleras de unión de los andenes con este hall” ⁵⁰. En ese momento las taquillas se desplazaron a la esquina noroeste del vestíbulo; se acondicionaron unos locales comerciales y en la zona de la antigua factoría de mercancías se instalaron unas oficinas. También se anuló la escalera de bajada al túnel-pasadizo desde el andén de llegadas.



Figura 52. Unidad diesel estacionada en La Concordia, puede observarse el aspecto que le dio a los andenes la modificación de 1977. Años ochenta. Fotografía de Jordi Rallo.



Figura 53. Pavimento marmóreo del vestíbulo instalado en los años setenta bajo el suelo actual. Fotografía del autor.

⁵⁰ Bonet Correa, Yago. “Recuperación de la estación de La Concordia”, en *La Concordia, Bilbao, 1992*, Madrid, Feve, 1992. Pág 84-85. Sobre la destrucción de ese mural, la cita que realiza el libro procede de una obra de Javier Gonzalez de Durana sobre el puente de hierro de Pablo Alzola para la ría de Bilbao.

4.8. Fase nº6: Rehabilitación de 1992

Entre 1991 y 1992 se realizaron unas obras de rehabilitación que permitieron que La Concordia recuperase su esplendor original en cierto modo. Se trataba de “hacer emerger su estructura y aspectos primitivos como si de una excavación arqueológica se tratara”. Entre otras cosas se restauraron las fachadas, especialmente la principal sobre la calle Bailen, “limpiandola y protegida en su parte petrea y restaurada y pintada en su parte metalica”; la fachada trasera recupero “su color ocre primitivo” (repintada en gris y amarillo con la reforma del 2007); en el vestibulo se retiraron todos los añadidos que ocultaban la estructura metalica del viaducto, recuperando las columnas de fundicion; se mejoro la iluminacion de los andenes para obtener una tonalidad similar a la epoca en la que “todavia circulaban las maquinas de vapor”; y se recupero el antiguo espacio hexagonal que ocupaba la placa giratoria para recordar su antigua funcionalidad. El tunel-pasadizo vio mejorada su iluminacion y se cubrio el cableado con cornisas metalicas de color verde. Además se recuperaron los antiguos archivos de la compañía del Santander-Bilbao para su utilización como sala de exposiciones (actualmente vestuarios) ⁵¹ y en la zona que ocupó la factoría de Gran Velocidad se creó una cafetería, reconstruyéndose casualmente el derribado muro de piedra circular para la cocina. Para mejorar la movilidad, se instaló un ascensor junto a la entrada trasera del vestíbulo y en el andén de llegadas se colocaron varios murales cerámicos alusivos al desarrollo comercial e industrial de Bilbao.



Figura 54. Vista de las taquillas en 1992. Video de El tren de Ternaskus.

⁵¹ Ibidem. Pág 85-93.



Figura 55. Parte de uno de los murales instalados en el andén de llegadas.
<https://cdcjota.wordpress.com/2016/04/04/mural-estacion-de-la-concordia-feve-bilbao/>



Figura 56. El Túnel-Pasadizo actualmente. Se puede ver una de las cornisas metálicas instaladas en la rehabilitación de 1992. Fotografía del autor.

4.9. Fase nº7: Otras modificaciones (2001, 2007 y 2011)

En 2001 se hizo una rehabilitación general de las instalaciones. Las taquillas pasaron a ubicarse en el lugar que ocupan en la actualidad, junto a las escaleras de acceso al andén principal, las cuales fueron remodeladas con la instalación de una escalera mecánica. Entre las taquillas y las escaleras se ubicaron los actuales aseos. Los andenes fueron recrecidos desde las columnas de fundición para facilitar el acceso a los trenes eléctricos, sustituyendo unas plataformas provisionales instaladas en 1996 ⁵².

En 2007 se modificaron los accesos al vestíbulo desde la parte trasera, creándose un nuevo acceso acristalado al mismo junto con una nueva escalera y ascensor para acceder al andén secundario, anteriormente de llegadas. Esta obra supuso la destrucción de parte de la fachada trasera, la cual se mantenía en un estado cercano al original pero con algunos añadidos que ya comente anteriormente.



Figura 57. Vista de la unión de la parte original de la fachada trasera con la modificación a raíz del nuevo acceso acristalado. Fotografía del autor.

⁵² <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=319>

La zona comercial y las taquillas fueron modificadas con paneles de vidrio azulado claro, dándole la apariencia actual al vestíbulo. La cafetería también fue reformada, pero actualmente está cerrada. La bóveda que cubre las vías fue pintada de blanco. Por lo tanto, la estación adquiere con esta reforma su fisonomía actual. Por último, en el 2011 se rehabilitaron los dos edificios de oficinas para poder instalar el actual puesto de mando de la red de vía estrecha del cantábrico y la línea de Leon ⁵³.



Figura 58. Sección longitudinal de los pabellones de oficinas. Plano de El Correo. Archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.



Figura 59. Vista de los andenes en el 2017 con un automotor diesel. Fotografía del autor.

⁵³ FEVE renueva La Concordia. *El Correo*, 29 de Marzo del 2008. Pág 3.

5. Conclusión

La arqueología industrial es un concepto muy amplio, el cual engloba a otros más concretos. La arqueología ferroviaria es uno de esos bloques. Esta peculiar variante de la disciplina general normalmente se dedica al estudio de tipo de elementos muebles (locomotoras, coches y vagones, maquinaria...) o inmuebles (estaciones, puentes, túneles...) relacionados principalmente con ferrocarriles ya desaparecidos. Pero como acabo de demostrar con este trabajo, el enfoque no solo se puede limitar a aquello que ya no se utiliza, pues también se puede estudiar, por poner un ejemplo, las posibles modificaciones que haya podido sufrir un puente, un túnel, una trinchera o una estación, sobretodo con este último tipo de construcciones. Como dije al principio de este trabajo, una estación o el propio edificio de viajeros de la misma es como una “célula viva”, es decir, que el edificio o conjunto arquitectónico se adapta con el paso del tiempo a las cambiantes necesidades de la sociedad. Es lo mismo que ocurre con las construcciones de orígenes remotos como las de época medieval, ya sean iglesias, catedrales, castillos o torres transformadas en palacios. Se trata de aplicar los principios de la arqueología de la arquitectura a las edificaciones de época industrial, en este caso, las estaciones de ferrocarril.

Todo lo que acabo de explicar, a modo de recapitulación de los propósitos de estas líneas que he escrito se observa en la estación de Bilbao-La Concordia. Mercedes López García y otros especialistas ya consideraron en su día esta construcción como uno de los mejores ejemplos de arqueología industrial de los que se tiene constancia. Tal y como dije en su momento, uno de los muros que conforman el túnel-pasaje bajo las vías parece indicar la existencia de dos momentos constructivos diferentes: el primero relacionado con la puesta en servicio provisional de la terminal en 1898 y el segundo con el remate del proyecto constructivo ideado en 1895, ejecutando la monumental fachada modernista que da hacia la calle Bailén. Desde que la estación fue concluida de forma oficial en 1902, se sucedieron diversas modificaciones, unas más afortunadas que otras, cosa que ha sido posible determinar gracias a los planos y expedientes conservados en los archivos, además de la fotografía y la información oral. Cabe destacar que en 1914 se presentó un proyecto para levantar un restaurante sobre el andén de llegadas, que desafortunadamente no llegó a realizarse debido a la Gran Guerra.

No obstante existe un expediente de los años veinte que testifica la existencia de una cantina en algún punto de la estación, posiblemente a nivel de los andenes, tal y como parece indicarlo uno de los planos que he incluido. De todos modos, la información que he podido aportar sobre la terminal puede ser sujeta a todo tipo de interpretaciones.

Por último quisiera añadir lo siguiente: el patrimonio ferroviario del territorio histórico de Bizkaia (y también para el resto del país), ya sea mueble o inmueble, merece tener una mayor atención por parte de las instituciones públicas; y que estas no lo utilicen para finalidades exclusivamente políticas, porque la historia y la cultura son patrimonio de toda la sociedad.

6. Bibliografía

FUENTES

Páginas web:

<https://memoriasclubdeportivodebilbao.blogspot.com/2012/11/en-los-terrenos-de-la-concordiade-bilbao.html>

<https://cdcjota.wordpress.com/2016/04/04/mural-estacion-de-la-concordia-feve-bilbao/>

<https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=319>

AHFB: Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

Bilbao Primera 0336 / 121

Bilbao Tercera 0149 / 006

Bilbao Cuarta 0081/025

Bilbao Cuarta 187/023

Bilbao Quinta 0499 / 005

Bilbao Quinta 0085 / 011

Bilbao Quinta 0356 / 053

Bilbao Fomento 0225 / 107

Bilbao Fomento 0225 / 107.

AGA: Archivo General de la Administración, Caja 25 / 01636. Proyecto de oficinas de la estación de Bilbao (Concordia) -Año 1910.

AAFB: archivo de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao.

BIBLIOGRAFÍA

-Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao: estatutos. 1894. Bilbao : Imp. de Lucena e Hijos. Pág 6.

-Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao, Memoria leída el 31 de mayo de 1899 en la Junta de Accionistas. Pág 5.

-Compañía de los ferrocarriles de Santander a Bilbao, Memoria leída el 31 de mayo de 1902 en la Junta de Accionistas. Pág 6.

-El Cantábrico, 27 de Agosto de 1898. Pág 3.

-El Nervión, 9 de enero de 1902. Pág 1.

-Fernandez Lopez, Javier y Carmelo Zaita Rubio: El ferrocarril de La Robla. Madrid, Aldaba ediciones, 1987. Pág 215.

-Fernández, Francisco Javier Muñoz. "La arquitectura del tren en Bilbao: estaciones y viviendas ferroviarias de una metrópoli industrial". VI Congreso de historia ferroviaria, 2012. Pág 6.

-FEVE renueva La Concordia. El Correo, 29 de Marzo del 2008. Pág 3.

-González Portilla, Manuel, et al. Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914. Bilbao, servicio editorial de la UPV/EHU, 1995. Pág 106-108.

-La Concordia, Bilbao, 1992, Madrid, Feve, 1992.

-Olaizola Elordi J. (2020): "Estaciones y enlaces ferroviarios en Bilbao", Revista de historia ferroviaria, nº 27. Pág 65.

-Olaizola Elordi, Juanjo: El ferrocarril de Santander a Bilbao. 125 años de hermandad vasco-cántabra. Madrid, Abomey-Maquetren, 2021. Pág 139.

-Talleres de hijos de Daniel Zuloaga. No hay año de edición. Pág 25.

-Zaita, Rubio Carmelo. Ferrocarril de Tudela a Bilbao, 1863-2013, historia de una ambición bilbaina. Asociación de Amigos del Ferrocarril de Bilbao, 2013. Pág 10-11.