

# La Estación del Ferrocarril de Santander a Bilbao

Elías Mas Serra

LOS finales del siglo XIX fueron, para Bilbao, un tiempo de importantes transformaciones que se hicieron presentes en todos los dominios de la construcción así como en los cambios económicos y sociales que tuvieron lugar en aquel momento.

Lo hemos visto, desde estas mismas páginas, al hablar de los puentes de la Villa, de la edificación de las nuevas Casas Consistoriales, del Teatro Arriaga, de la Universidad de Deusto o de algunos grupos escolares.

De todo ello se deducía, en cualquier caso, una transformación urbana singular que convertiría la vieja Villa en una nueva ciudad entre las más importantes del Estado.

Pero no fue éste, sólo, el principal de los cambios que se operaron. La aparición del ferrocarril como elemento de transporte, tanto para largas distancias, como en relación a sus usos de cercanías o para el traslado del material de las minas, desde su punto de extracción hasta la Ría, operó unas incipientes mutaciones en el territorio de lo que, hasta aquel momento, había sido un mundo rural relativamente deshabitado y apacible.

Hay que puntualizar, además, que la propia Ría veía incrementado su uso, mejorada su navegabilidad y aumentado el número de cargaderos, muelles e instalaciones vinculadas a una utilización portuaria. Todo ello la convertía en el elemento estructurador geográfico, económico y espacial de lo que sería, en el futuro, la importante conurbación del Área Metropolitana de Bilbao.

## El Ferrocarril de Santander a Bilbao

Es interesante contemplar, en este sentido y dentro de la estructura urbana de Bilbao, el conglomerado de estaciones de ferrocarril que se formaron junto al estribo suroeste del puente del Arenal.

En primer lugar, y superada la primera mitad del siglo XIX, apareció la fundamental instalación del trazado Tudela-Bilbao, con su estación en Abando, que permitió la conexión de la Villa con Madrid, Zaragoza y Barcelona evitando, así, el aislamiento de aquella con los principales núcleos urbanos, políticos y económicos de la Península.

Junto a la citada de Abando, en el muelle de la Naja, se inauguró, el 24 de septiembre de 1888, la correspondiente estación de la línea entre Bilbao-Portugalete. En fin, a finales del siglo XIX y, prácticamente, iniciado el siglo XX se ubicaría, en la misma zona, sobre los andenes del ferrocarril a Portugalete y junto a aquella primera de la línea Tudela-Bilbao, la correspondiente Terminal del trayecto del tren que unía Santander con la urbe vizcaína.

La Estación del Ferrocarril de Santander, conocida, también, co-

mo de la "Concordia", fue edificada en 1898 con la conclusión del tramo de 6 km entre Zorroza y el mismo Bilbao. Con ello, a su vez, se daba término al conjunto del trazado de la red de vía estrecha entre la capital de la Montaña y la Villa del Nervión.

Hay que decir, aquí, que tal trazado se realizó en diferentes fases que se iniciaron en 1887 con la concesión de la línea Santander-Solares, proyectada en ancho normal.

Sucesivamente se procedió a los tendidos de los trayectos entre Zorroza y Balmaseda -de 27 km y en el ancho de 1 metro- que entró en funcionamiento en 1890 y el de Zalla-Solares en 1896 -que unió los dos primeros trazados- procediéndose, con posterioridad, a convertir el tramo entre Santander y Solares en un ramal de vía estrecha y a concluir, definitivamente, el trayecto con la ya referida fase entre Zorroza y Bilbao.

Todas estas explotaciones, inicialmente parciales, se reunieron en la denominada "Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao" cuyo remate encontró digno colofón en la estación bilbaina que nos ocupa.

Ciertamente, tal como se argumenta en la *Guía de Arquitectura de Bilbao*, editada por el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro en 1993, las características y

## La Estación de Santander, conocida también como de la "Concordia" se edificó en 1898



Su particular galería porticada se constituye en andén y sala de espera de la terminal

tipología de la Estación son relativamente singulares e infrecuentes y su organización tiene sus antecedentes en estaciones de tren extranjeras (Inglaterra y Alemania) más que en soluciones diseñadas en España.



La estación proporciona una excelente imagen del ejercicio estilístico desarrollado por Achúcarro



Su original fachada es uno de sus rasgos más distintivos

coincidencia de los diferentes trazados ferroviarios anticipa, en cierta manera, la concepción más tardía diseñada por Ricardo Bastida en el "Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes" y, aún más allá en el tiempo, con la proyectada estación intermodal de Abando.

## El Edificio

El proyecto de la Estación, en los aspectos relativos a la ingeniería, fue llevado a cabo por Valentín Gorbeña en 1893, en tanto que la solución arquitectónica, que daría forma al definitivo edificio, fue encomendada a Severino Achúcarro, "el viejo maestro del Ensanche" tal como le denominó Juan Daniel Fullaondo.

Hizo, Achúcarro, un diseño de gran interés, coherente con la evolución de su propia arquitectura desde el eclecticismismo, presente en el edificio de la Sociedad "El Sitio" (1890), a sus últimas aportaciones modernistas, como las de las casas de vecinos de Sota (1901) y Echevarrieta-Larrinaga (1902), en las que algunos de sus gestos estilísticos ponen de manifiesto el parentesco o el entronque entre tales obras y el más singular proyecto de la Estación.

Dos cuestiones, en realidad, significan al edificio de manera llamativa. Se trata, en primer lugar, de su original fachada y, en segundo lugar, de su particular galería porticada que se constituye en el andén y sala de espera de la Terminal ferroviaria.

A ello se une, en otro contexto,

la utilización de las nuevas tecnologías relativas a la construcción en acero, presentes y puestas en evidencia en las últimas restauraciones. En este sentido, la Estación de Santander reúne una serie de presupuestos arquitectónicos y de lenguaje que la hacen paradigmática en relación a los dictados que definen o están en la base de la arquitectura más avanzada en aquellos momentos.

Así, algunos elementos formales, unidos a la disposición tecnológica de las estructuras portantes de la edificación, nos conducen a una percepción del conjunto de la construcción en términos similares a lo que las nuevas técnicas de construcción supusieron, por ejemplo, para los edificios de la Exposición Universal de París de 1889.

A pesar de su no muy buen estado de conservación, en algunos de los elementos metálicos ornamentales exteriores, la estación de Santander sigue proporcionando, hoy por hoy, una excelente imagen del ejercicio estilístico desarrollado por Severino de Achúcarro.

Su fábrica en piedra mantiene, en pleno siglo XXI, sus fundamentales características y las labras originales en muy buenas condiciones, a pesar de las diferentes intervenciones, unas más afortunadas que otras, que a lo largo del tiempo se han dado en este indiscutible monumento bilbaino.

En estos momentos se está procediendo, además, a una reforma para mejorar algunos de los aspectos de la Estación en relación a sus ámbitos posteriores y a su presencia en el entorno de la zona de la Bolsa de Valores y en continuidad, asimismo, con los espacios contiguos a la Estación ferroviaria de Abando.

Es de desear, en cualquier caso, que la sensibilidad, presente en la indiscutible calidad de la obra de Severino Achúcarro, se mantenga en las nuevas transformaciones para que el valor arquitectónico de esta muestra de nuestro patrimonio edificado, se preserve como referencia y ejemplo de la acusada voluntad de modernidad y, a la vez, de comedido presente, sin lugar a dudas, en la obra, en general, del citado arquitecto y, en particular, en esta que constituye una de sus mejores y más afortunadas manifestaciones.