

Los ferrocarriles y la transformación urbana de Bilbao, 1850-2000. Oportunidades y conflictos¹

Susana Serrano Abad (Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea)

Pedro A. Novo López (Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea)

Obertura del ferrocarril

El transporte público y privado constituye un factor determinante en la extensión y morfología de las ciudades, condiciona y configura su estructura, razones por las cuales tiene un influjo indudable en las formas en que sus moradores se desenvuelven e interactúan en ellas. Ya era así cuando comenzaron a experimentar un crecimiento notable, aunque los usos del espacio urbano fueran mixtos. Las distancias a recorrer aún no eran excesivas, por lo que la mayoría de los residentes acudían a pie a los diferentes quehaceres.

La presencia de redes de transporte público con mayor capacidad de absorción se hizo imprescindible, tanto más, desde el momento mismo en el que surge un espacio central en la ciudad que aglutinaba las funciones institucionales, de representación de la actividad económica y financiera, una urbe que también mostraba su capacidad para influir en los núcleos cercanos, en la periferia, área en la que de forma a menudo desorganizada se mezclaban las actividades industriales con las residenciales. Un momento que cronológicamente podemos situar su arranque definitivo en la primera mitad del XIX.

Es el momento en el que los tranvías y los ferrocarriles entraron definitivamente en la ciudad. Los primeros trazaron sus recorridos en sus calles y avenidas principales, mientras que los segundos se ubicaron *extra muros*, en los ensanches, imponiendo desde entonces una cotidianeidad no exenta de conflictos tal y como veremos más adelante.

Apenas transcurrido unas pocas décadas después, instalados ya en las sociedades modernas y desarrolladas, la movilidad y la accesibilidad de los habitantes adquirieron un rango definitivo, desde el momento en que son consideradas como elementos directamente relacionados con la calidad de vida y como factores de desarrollo económico y social. Ambos aspectos representan un reto cada día mayor para las administraciones públicas, que están obligadas a dar respuestas eficaces a las crecientes demandas ciudadanas. Un transporte que debe tener un carácter multimodal, universal y público, en el que la seguridad, la rapidez, la flexibilidad, la economía y la comodidad son otras cualidades a incorporar a los sistemas, mientras crea o recupera los conceptos de cercanía y proximidad.

En última instancia, el transporte debiera ser un agente fundamental en la ordenación del territorio circundante y de la propia ciudad. El conjunto de funciones que coexisten en una aglomeración urbana requieren una trama de infraestructuras y un sistema de comunicaciones ágil que permita su correspondencia. Desde el punto de vista interno deberían dar curso a la interrelación residencia-trabajo-ocio, con todo lo que conlleva de jerarquía de funciones propias de los distintos núcleos implicados. Mientras que, desde la perspectiva externa, nace de la condición de centralidad de esa aglomeración respecto a los medios con los que cuenta. En última instancia, también debería considerar el incremento de la población, su ubicación en óptimas condiciones atendiendo a la

¹ El trabajo presentado, exclusivamente a efectos de debate en el VI Congreso de Historia Ferroviaria, constituye una primera aproximación de una investigación más amplia actualmente en curso. Únicamente hemos llegado hasta 1930, cuando nuestra pretensión es hacerlo hasta la actualidad, tal y como refleja el título. Por lo tanto es un documento no definitivo y no citable.

accesibilidad y la movilidad, las necesidades y costumbres cambiantes, que deben tener respuesta cumplida en el propio espacio urbano.

Los primeros planificadores del Bilbao moderno de la segunda mitad del XIX tuvieron en cuenta, en sus diseños, la importancia que para el desarrollo económico y social había de tener el ferrocarril, de ahí que éste constituyera un elemento clave en la estructura urbana proyectada. Sin embargo, el espacio fue tratado por las compañías ferroviarias como una estructura limitada, interpretada en términos de flujos mercantiles generados por polos de atracción de distinta naturaleza, tanto externos como internos. En otras palabras, dado que los planes de ensanche del XIX tuvieron como función la de regular la nueva edificación, no la de organizar el territorio en sentido amplio, primaron los intereses de aquéllas, que se *adueñaron* de la ciudad extendiendo sus trazados e instalaciones libremente por suelos aún urbanizables, aplicando el criterio del mínimo esfuerzo en los gastos de primer establecimiento. Un hecho que a la postre provocaría la desatención de los costos sociales que su implantación pudiera tener.

Más allá de los indiscutibles efectos beneficiosos que los ferrocarriles proporcionaron a Bilbao, a su área metropolitana y al conjunto del territorio vizcaíno, también ocasionaron no pocas disfuncionalidades.

La primera y más evidente es que no respondieron a una planificación global. Cada compañía concentró su actividad e intereses en determinadas áreas y segmentos de la economía. Las consecuencias más inmediata fueron:

- 1.- La dispersión de las líneas, incomunicadas entre sí durante décadas.
- 2.- La existencia de trazados casi paralelos, ante la incapacidad de las compañías de compartir parte de sus infraestructuras o el intercambio del material móvil.
- 3.- Su falta de voluntad para armonizar tarifas, que les llevó en ocasiones a entablar una competencia en nada beneficiosa para sus intereses, incluso de los usuarios, especialmente de los mercantiles.

En definitiva, nos encontramos con una tupida y temprana red de ferrocarriles, todos privados y con estación de cabecera en Bilbao, producto de la inversión inicial de compañías y empresarios de finales del siglo XIX que, en última instancia, provocó una redundancia de instalaciones que incidió negativamente en la multiplicación de los gastos de construcción y de explotación.

En segundo lugar, aunque originalmente las primeras líneas ferroviarias que operaban desde o hacia Bilbao no nacieron bajo el moderno concepto de cercanías, no cabe duda que también mostraron características y usos genuinamente urbanos de forma temprana. Es precisamente aquí donde evidenciaron un mayor número de trastornos en la ciudad y para sus moradores. Entre ellos cabe mencionar:

- 4.- La multiplicidad de estaciones (nueve, si exceptuamos las utilizadas por las compañías mineras) con sus correspondientes playas de vías, donde ubicaron de forma solapada las instalaciones precisas de los distintos servicios ferroviarios, tanto para los viajeros y paquetería, como para las mercancías por vagones completos y de pequeña velocidad, amén de otros tinglados (tracción, clasificación, depósito de locomotoras, viviendas de los trabajadores, almacenes anejos, etc.), sin una especialización clara que habría contribuido a una ocupación más racional del suelo urbano.
- 5.- Los itinerarios inamovibles, propios de todos aquellos sistemas que descansan sobre estructuras fijas,- raíles-, y más tarde catenarias.

6.- Relacionado con la anterior y con el hecho de que los ciudadanos debían *cuidarse del tren*, la dificultad más importante estriba en la obligatoriedad de encontrar terrenos para ser usados como corredores exclusivos para el tránsito de los convoyes, que con frecuencia provocaba la necesidad de habilitar numerosos pasos elevados y a nivel que cortaban las calles y avenidas, cuando no la existencia de trincheras o pasillos ferroviarios semi-excavados que dividían física y socialmente los distritos.

7.- Al anterior catálogo podemos añadir la habitual ausencia de interacción entre el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y la multiplicidad de los servicios prestados, con la progresiva ordenación de la ciudad y área metropolitana. O dicho de otra manera, una vez trazadas las líneas y construidas sus instalaciones, constituyeron un elemento a partir del cual se configuró la nueva centralidad de la ciudad. Centro y estaciones ferroviarias devienen en focos de atracción esenciales, invariablemente unidos por calles o avenidas con amplia actividad comercial. Pero aquello que en principio proporcionó sinergias indudables a ambos, con el transcurso del tiempo terminaría por ocasionar perjuicios a la ciudad por la ocupación de áreas estratégicas por parte de las compañías explotadoras del negocio ferroviario.

8.- En última instancia, el hecho de apurar las instalaciones primitivas *ad nauseam* a fin de rentabilizar al máximo las inversiones realizadas antes de su reversión al Estado, en una tesitura de incremento sostenido de la población y de la edificación, terminaron por provocar la aparición de barreras a la expansión. Las creadas por las compañías, que no podían ampliar las estaciones e instalaciones originarias sin incurrir en enormes gastos, desde el preciso momento en que sintieron la necesidad de adquirir los terrenos o propiedades circundantes con el objetivo de adecuar la explotación ferroviaria a las nuevas necesidades surgidas, pero que tampoco deseaban abandonar la centralidad de las mismas y las ventajas que de toda índole le proporcionaban una ubicación estratégica. Mientras que la ciudad tampoco podía recuperar sus espacios centrales y destinarlos a otros usos, precisamente allí donde estaba el nervio y el pulso de las actividades comerciales, financieras y de representación. Ambas terminaron por competir por el espacio.

9.- Por no extendernos en el hecho de que las compañías abordaran tardíamente el cambio de tracción, de vapor a eléctrica, esencial para todos las líneas, especialmente para aquellas con vocación metropolitana, que provocó no pocas molestias a la ciudadanía que veía con disgusto, hastío y temor el desenvolvimiento de las maniobras propias de la explotación ferroviaria cuando se realizaban en la proximidad de las viviendas, por la necesidad de recurrir a pasos subterráneos o elevados para obviar las vías y demás instalaciones, o por la existencia de depósitos y almacenes que devaluaban el valor de las propiedades circundantes.

10.- Algo parecido podemos constatar respecto a la escasa y tardía modernización de los diferentes sistemas de comunicaciones públicos y privados. Instalados en los años cuarenta una vez finalizada la Guerra Civil, y en una tesitura dictatorial y depresiva, el planeamiento urbanístico posterior fue ideado de espaldas a los municipios afectados, pero también a la explosión demográfica y automovilística posterior. Las consecuencias son conocidas; un crecimiento desequilibrado de la ciudad y del área metropolitana, con una jerarquización excesiva de los núcleos periféricos; ausencia de las inversiones necesarias para resolver los problemas circulatorios ocasionados en la ciudad por los omnipresentes coches, etc.

ACTO PRIMERO

Escena primera. El alboroto de la ansiada expansión de Bilbao (1861-1905)

Tras años de gestiones, la Ley de 7 de abril de 1861 reconocía la expansión de Bilbao y otorgaba a la villa el derecho de llevarla a cabo en detrimento de las anteiglesias próximas de Abando y Begoña. Las 32 hectáreas de superficie del Bilbao originario resultaban ya insignificantes

para una población que alcanzaba los 18.000 habitantes y unas actividades comerciales e industriales que, ante la escasez de suelo, habían ido ocupando los terrenos ribereños de las anteiglesias mencionadas, así como de la de Deusto. Los males de esta “ciudad ahogada”, de elevada densidad demográfica y con un grado de saturación que atenazaba al casco urbano ², se perpetuaban desde finales del siglo XVIII. De ahí que los elementos propios del Bilbao portuario y comercial, astilleros de ribera, industrias auxiliares navales, locales comerciales y almacenes, fondeaderos y diques hubieran ido ocupando los suelos de la ribera de Abando, en su discurrir desde La Peña hasta Zorroza, e inclusive hubieran “saltado” a la ribera de Deusto. El primer enlace ferroviario, el ferrocarril que permitiría conectar Bilbao y su puerto con la meseta castellana y el Ebro, se hallaba en construcción en aquella significativa fecha, dando comienzo su explotación en 1863. Su ejecución sólo había sido posible estableciendo su emplazamiento en terrenos de la anteiglesia de Abando colindantes con los muelles y con el puente de Isabel II (1845-1848) que, a su vez, conectaba con el casco urbano bilbaíno³. De ello derivaría el fuerte incremento de población en la anteiglesia a lo largo de la década de los años 60, como se aprecia en el cuadro adjunto.

Evolución de la población de Abando, Begoña y Bilbao, 1787-1869

AÑOS	BEGOÑA	ABANDO	BILBAO
1787 ⁴	1.160	1.585	9.500
1821	1.565	2.235	12.469
1857	3.788	4.739	17.923
1860	4.535	5.079	17.969
1869	5.167	8.058	18.417

Fuente: Cárcamo, J. (ed.) *Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao 1876*. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, Bilbao, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, 1988, p. 70-71.

De acuerdo con dicha Ley de ampliación de límites jurisdiccionales, fue encomendada la formación de un proyecto de Ensanche al Ingeniero Provincial de Vizcaya, Amado Lázaro, que concluyó sus trabajos en 1862. En su Plan de Ensanche, Amado Lázaro, influenciado por Cerdá, trazó una planta similar a la del Ensanche de Barcelona, una retícula en base a manzanas que rellenaban los brazos de una cruz formada por dos grandes avenidas, ordenadoras de las calles. La principal de ellas -de 50 mts. de ancho- partía de la estación de ferrocarril, foco de concurrencia, avanzando en dirección E.O. Amado Lázaro puso especial énfasis en el enlace de dicha estación con el puerto, “así como en la acertada disposición de la Dársena y de los Docks para garantizar el buen

² SANTANA, A. “La racionalidad de la arquitectura neoclásica bilbaína: soluciones para una ciudad ahogada”, en J. M. González Cembellín y A. Ortega (eds.) *Bilbao, arte e historia*, Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, 1990, p. 259. Según datos que ofrece dicho autor, el Bilbao de fines del siglo XVIII llegó a alcanzar una densidad que rondaba los 1.800 habitantes por hectárea, lo que constituía “una proporción dramática si se compara con las cifras que entonces ofrecían las ciudades más populosas del Señorío, como Durango (388 habs./ha.), Portugalete (377 habs./ha.) u Orduña (361 habs./ha.).

³³ A petición del Ayuntamiento de Bilbao, su construcción fue aprobada por R. O. de 18.04.1845. Dicho puente formaba parte de un proyecto más amplio, el camino Bilbao a Balmaseda, dentro del cual el Arenal era un ramal.

⁴ Los datos de Abando y Begoña son los correspondientes al año 1797, según figura en la Memoria del Plan de Ensanche de Bilbao.

funcionamiento del movimiento portuario”⁵. Como han señalado J. Cenicacelaya e I. Saloña, Lázaro cuidó “la correcta ubicación de los muelles y del ferrocarril [en construcción], con una conciencia de la necesidad de claridad funcional”, destinando los terrenos residuales del ensanche, localizados bajo el escarpe al borde de la ría, para industrias y actividades portuarias que se organizaban en lotes⁶. Tras un período de crisis, se vislumbraban a inicios del segundo tercio del XIX los síntomas de un despegue en el que el puerto y el ferrocarril asumían el papel motor del desarrollo económico de la villa, y Lázaro en su proyecto de ensanche de población no se abstraía de considerarlo. El Plan fue finalmente rechazado y se acometió un nuevo expediente en el que se fijaba una reducción de la superficie a anexionar de las anteiglesias de Abando y Begoña. Las 254 hectáreas que preveía Amado Lázaro para la ampliación de la ciudad se redujeron a 154.

Fue el 19 de diciembre de 1869 cuando el Ministerio de la Gobernación ordenó al gobernador civil, Miguel Rodríguez Ferrer, dar posesión al Ayuntamiento de Bilbao de los nuevos límites a costa de las mencionadas anteiglesias, acto de posesión que tuvo lugar el 2 de abril de 1870, haciéndose entrega al alcalde Félix Aguirre del bastón de mando. En adelante, comenzaba la expansión territorial de Bilbao con las sucesivas anexiones; de Abando obtenía entonces 80 hectáreas y de Begoña 78, lo que hacía una superficie total para Bilbao de 190 hectáreas. En noviembre de 1871 fueron designados por el Ayuntamiento los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro para elaborar un nuevo plan de Ensanche, trabajos que concluyeron en 1873, pero cuya aprobación, debido a la guerra, se retrasó hasta 1876.

Dicho Plan de Ensanche, al igual que los ensanches del s. XIX, nacía con la función específica de ordenar el crecimiento de la población, luego prácticamente estaba dirigido a regular la edificación. No obstante, la particularidad del bilbaíno reside en que planteaba intervenciones para impulsar aquellos elementos que estaban llamados a propiciar el crecimiento económico de la nueva ciudad, esto es, ríay puerto y los enlaces ferroviarios, en estrecha conexión. Si ya Amado Lázaro en su proyecto había tenido en cuenta la funcionalidad de los mismos en la urbanización de la nueva población, los autores del nuevo plan hacían descansar en ellos la estructura básica del ensanche al crear las principales arterias de viabilidad y tráfico en función de dichos focos de actividad -el puerto y las estaciones de ferrocarriles-. Así pues, dicha estructura se apoyaba en un eje o arteria principal, base para el trazado de las vías secundarias y del resto de la edificación, y por tanto, éstas secundarias quedaban subordinadas a dicha vía urbana principal. Esta vía principal partía de la encrucijada de las calles Estación (hoy Navarra), Sierra (actual Buenos Aires) y de la carretera a Balmaseda (hoy Hurtado de Amézaga), encrucijada donde radicaba también la estación del ferrocarril y punto de enlace con los muelles de la ría y el puente que conectaba con el casco antiguo de la villa. Cruce decisivo para Bilbao dado que “era el encargado de aglutinar y expeler el tráfico que posteriormente se repartía por las arterias más importantes del Ensanche”⁷. La Gran Vía proyectada concluía en el Asilo de San Mamés, en cuyos bajos se localizaba el fondeadero de Olabeaga, que a su vez contaría con una nueva estación ferroviaria. Es decir, esta arteria cumplía con las condiciones de emplazarse en un centro de movimiento de la población y en un foco de actividad y de tráfico, así como de hallarse ligada a la viabilidad externa (calle Hurtado de Amézaga, calle San Mamés y avenida del Asilo de San Mamés) de la población, constituyendo éstas las bases para el trazado de dicha arteria principal como queda expresado en el Capítulo III, apartado III del Plan:

⁵ GONZÁLEZ PORTILLA, M. (Dir.) *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Bilbao, Fundación BBV, 1995, pp. 340-343. Amado Lázaro, Ingeniero Provincial de Vizcaya, había elaborado en 1854 el proyecto de Ensanche de la villa de Portugalete y había dirigido las obras de la ría y el puerto, coordinando asimismo las del camino del Campo Volantín y de Deusto.

⁶ CÁRCAMO, J. (ed.) *Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao 1876*. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, Bilbao, Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, 1988, p. 15.

⁷ GONZÁLEZ PORTILLA, M. (Dir.) *Bilbao en la formación ...*, op. cit., p. 351.

“1º El punto de partida de una gran vía debe situarse en un centro de movimiento de la población existente, y de manera que ofrezca un enlace cómodo con la misma.

2º El término de la arteria debe también emplazarse en un foco de actividad y tráfico, como un puerto, un centro fabril o un pueblo.

3º Debe hallarse ligada a la viabilidad externa y rural, para lo cual conviene que la estación o estaciones de los ferrocarriles, así como las carreteras que existen en la localidad, se hallen próximas y ofrezcan un fácil acceso”⁸.

Por otra parte, merecía un capítulo específico en el Plan el emplazamiento de nuevo puerto, muelles y línea de ferrocarril, nuevo ferrocarril que había de servir de prolongación al Tudela-Bilbao, continuando por los “principales surgideros” hasta enlazar con el de Portugalete (Olabeaga). Sus vías estaban destinadas a dar servicio a las faenas de carga y descarga de los muelles.

En definitiva, la ciudad se configuraba como un ente que albergaba dos realidades, dos espacios contrapuestos, el residencial y el portuario. Si el primero, el ensanche residencial, incluía la estación de Abando, que con el tiempo obstaculizaría su crecimiento y plantearía serios problemas circulatorios en el casco urbano, el segundo era recorrido por el trazado del ferrocarril que, aunque no comprometía a la ciudad por quedar a orillas de la ría y desgajado de la misma por el desnivel existente, venía de la misma manera incrementar los problemas de tráfico en el que constituía entonces el centro neurálgico bilbaíno.

Al tiempo que el Plan de Ensanche iniciaba su marcha, se acometía la reforma integral de la ría y puerto de Bilbao, una vez constituida la Junta de Obras del Puerto de Bilbao (1877), autorizada la recaudación de arbitrios para su financiación y designado el ingeniero Director que había de encargarse de la misma, Evaristo Churrua. Con las obras de mejora y modernización de la ría y puerto interior de Bilbao, se dispuso de un muelle y una zona de servicio portuaria continuos y en condiciones desde Ripa hasta Zorroza⁹, lo que permitiría el trazado del ferrocarril Bilbao-Portugalete, que se inauguró en 1888, contando con estación en Ripa.

Por estas fechas, concretamente en 1890, la anteiglesia de Abando se incorporaba en su totalidad al municipio bilbaíno y, en consecuencia, seis años después se iniciaba el proceso de ampliación del Plan de Ensanche, que incluiría los nuevos terrenos anexionados de Basurto, Olabeaga y Zorroza. Dicho proceso se demoró hasta quedar fijados los límites del nuevo plan, que finalmente fue la línea del ferrocarril de Santander, y someterse a concurso público la elección del proyecto, resultando ganador en 1905 el de Federico Ugalde. Un proyecto que suponía dar continuidad al anterior de Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro al primar la cuadrícula, y en el que no había “ninguna referencia a la definición de la estructura del territorio mediante la trama circulatoria y a la zonificación”, como tampoco preocupación alguna por caracterizar el diseño de la ciudad según las peculiaridades del territorio”¹⁰. Para entonces ya se había ejecutado la línea ferroviaria de Cantalojas a Olabeaga, de la cual no se había preocupado F. Ugalde en su proyecto. Dicha línea se incorporaba en el nuevo Plan de ampliación del Ensanche sin adaptación alguna de la trama urbana a su trazado que, en consecuencia, rompía la cuadrícula, adaptación que, por el contrario, la habían planteado Pedro Guimón y Ricardo Bastida en su proyecto de extensión, presentado también a concurso, pero desestimado. El ramal de Cantalojas a Olabeaga con el tiempo, además de constituir un elemento de

⁸ CÁRCAMO, J. (ed.) *Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao...*, op. cit., p. 88.

⁹ El cierre de la isleta de Uribitarte y su unión a la ribera se habían practicado con anterioridad, en 1869-1870.

¹⁰ AZPIRI, A. *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, 2000, p. 70.

segregación socio-espacial en el sector sur de la ciudad -barrio de Rekalde fundamentalmente-, fracturó también la organización de la edificación del segundo ensanche, que se vio atravesado a cielo abierto por una profunda trinchera.

Escena segunda. Los ecos del ferrocarril se cuelean en la ciudad.

A Bilbao afluyen dos líneas de vía ancha. La primera de ellas fue la Compañía de Ferrocarriles de Tudela a Bilbao, línea que se debe al tesón y al esfuerzo financiero de comerciantes e industriales de la villa en su afán de no verse relegados de los grandes ejes comerciales de la península¹¹. En 1863 dio comienzo su explotación, que realizó de manera independiente hasta 1878. Ese año fue adquirida por la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España, manteniendo la gestión y explotación hasta su incorporación en RENFE en 1941. Es indudable que por las características propias de esta línea, que presentó un tráfico de mercancías y viajeros de largo recorrido, no se le puede considerar como suburbano. No obstante, a partir de la década de los años veinte, el enlace entre Bilbao y Orduña sí adquiere también un carácter de línea de cercanías.

Pero el aspecto que más nos interesa es el relativo a sus instalaciones en Bilbao. Concretamente a la ubicación de la estación. Construida en 1862 según un proyecto del ingeniero Charles Vignole, era indudable que no podía erigirse en el casco antiguo de la capital vizcaína. La razón no era otra que la inexistencia de espacio urbano lo suficientemente amplio como para albergar las vías e instalaciones necesarias para desarrollar su tráfico con el suficiente desahogo. La posibilidad de construirla en las afueras de la jurisdicción de Bilbao tampoco resultaba atractiva. Sus promotores eran conscientes de la importancia que tenía ubicar los servicios ferroviarios lo más cerca posible de la ciudad y de los tráficos marítimos y mercantiles. Esto es, en la cabecera de los muelles que gestionaba el Consulado de Bilbao (a partir de 1872, Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao), que se prolongan a lo largo de la ría en algo más de 14 kilómetros y en ambas márgenes.

La solución fue edificarla en la orilla izquierda, en terrenos pertenecientes a la jurisdicción de Abando, unidos ambos municipios mediante el Puente de Isabel II (hoy Puente del Arenal) Pero no a la altura de la ría, la mejor ubicación desde el punto de vista de la explotación, en contacto con los tinglados portuarios, sino a unos veinte metros de desnivel sobre ésta, y en un plano superior al nivel de la calle mediante el uso de rampas que permitían el acceso de personas y carruajes. La razón no pudo ser otra que la negativa del Consulado para que cediera parte de los muelles. Y señalamos esta circunstancia en tanto que la salida y llegada de convoyes desde o hacia Bilbao, una vez superada la playa de vías, se efectuó mediante la excavación de un túnel de cerca de un kilómetro de longitud. La compañía también tuvo que superar duras negociaciones con los propietarios de las fincas y edificios preexistentes. El objeto de las mismas fue que éstos admitieran acciones del ferrocarril como forma de pago. Para evitar mayores desmontes, actuaciones que a buen seguro hubieran encarecido aún más los ya de por sí elevados gastos de primer establecimiento, la estación se construyó en la denominada plaza de España (hoy plaza Circular) y en el arranque de la Gran Vía don Diego Lope de Haro, diseñadas ambas años más tarde en el Plan de Ensanche¹², sobre un zócalo de unos 8 metros de altura para así obviar el desnivel existente. De ese modo, las vías pudieron distribuirse de forma paralela y a lo largo de la calle Hurtado de Amézaga, que también presentaba un importante desnivel. Aún con todo, y para garantizar su conexión con los tinglados portuarios existentes en el muelle de

¹¹ GONZALEZ PORTILLA M.; MONTERO, M.; GARMENDIA, J. M.; NOVO LÓPEZ, P. A.; MACIAS O.: *Ferrocarriles y desarrollo del mercado en el País Vasco (1856-1914)* Servicio Editorial de la Universidad del País vasco. Leioa 1995.

¹² Elaborado por Achúcarro, Hoffmeyer y Alzola en 1873.

Ripa, la compañía construyó una rampa de 37 milímetros por metro lineal, un fuerte desnivel sin duda, que dificultaba las operaciones de tracción, pero que permitía que los vagones de mercancías fueran entibados directamente desde los barcos fondeados en la ría. Dicho enlace se conservó operativo hasta el año 1938. La decisión de ubicar la estación en el punto señalado traerá no pocos prejuicios, tanto a la compañía, como a la propia ciudad, tal y como tendremos ocasión de señalar.

En cualquier caso, la estación se convirtió de manera inmediata en el *Caballo de Troya* bilbaíno respecto a los municipios vecinos. A partir de ese momento fue cuando se intensificaron los proyectos expansionistas de Bilbao, que tienen su primera actuación con la anexión parcial de Abando y Begoña en 1870, que se convierte en total para el primero de ellos en el año 1890, completada en 1924 con el segundo y con la absorción de los hasta entonces municipios de Deusto y Erandio. Los planes de Ensanche considerarán a la estación del Ferrocarril de Tudela a Bilbao como uno de los ejes de expansión y crecimiento de la nueva ciudad¹³, amén de convertirla en el centro neurálgico donde se acumularía los diversos centros de poder, los negocios y la mayor accesibilidad y tráfico de la villa.

La segunda línea de vía ancha establecida en Bilbao fue la de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. No este el lugar más apropiado para desarrollar las vicisitudes por las que atravesó este proyecto, iniciado en sus primeras formulaciones en el año 1858, y que han sido analizadas en anteriores trabajos¹⁴. Si nos interesa resaltar que del conjunto de líneas construidas fue, sin el menor género de duda, la que mayor trascendencia tuvo. Los cambios radicales que suceden en el último cuarto del siglo XIX en el País Vasco en general y en Bizkaia en particular, proporcionaron un nuevo significado social y económico a esta línea. Desde el inicio de su explotación en 1888 fue uno de los ejes principales sobre los que se apoyó la economía vizcaína, al articular las comunicaciones de las industrias radicadas en la margen izquierda de la ría con el mercado nacional, la que facilitó el transporte de mineral de hierro desde los veneros ubicados en Bilbao hasta los embarcaderos, además de convertirse en un vehículo imprescindible para las numerosas personas que habitaban en la mencionada orilla. Cuando Pablo de Alzola, el ingeniero que la proyectó y director gerente de la compañía, afirmaba que *la vía de Portugalete se asemeja, por la densidad de la población y los elementos de vida de la zona que recorre, a los ferrocarriles metropolitanos del interior y arrabales de las grandes ciudades*¹⁵, sin duda reflejaba una realidad palpable respecto al volumen de mercancías y viajeros movilizados año tras año, pero no en cuanto a la forma en que fue construida. O dicho de otra manera, no era un metro *strictus sensus*

Efectivamente, estos planteamientos fueron los que recogió Federico de Solaegui, quien solicitaba en 1871 la concesión. La paralización forzosa que sufrieron todas las actividades inversoras provocada por la Guerra Carlista, o por el hecho de que fuera solicitada por otra

¹³ “Desde luego, dicha estación ha sido mirada por nosotros como un centro notable, tal vez el de mayor importancia que ha de existir en el porvenir de Bilbao. Hubiera sido un absurdo el no tener presente sus condiciones de emplazamiento y construcción, para ligarla convenientemente con la población en proyecto” Lázaro, Amado, 1988. *Memoria descriptiva sobre el proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao*. Vitoria, Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco (Rep. del original). Pág. 145. También son muy numerosas las referencias que el Plan de Ensanche de 1873 hace a la estación de Abando y otras que se construyeron. Ver, *Memoria del proyecto de Ensanche de Bilbao*, presentada por los ingenieros Pablo de Alzola y Ernesto Hoffmeyer, junto con el arquitecto Severino de Achúcarro. Imp. E. Delmas. Bilbao, 1878, pág. 59-63 y 72-74, entre otras.

¹⁴ NOVO LÓPEZ, Pedro A. Los ferrocarriles de Bilbao a Portugalete y Bilbao a Las Arenas en el contexto de la vertebración espacial y social de ambas márgenes de la Ría del Nervión. Ernao, Revista de historia de Eukal Herria, Euskal Historiazko Aldizkaria. Septiembre, 1993, pág. 41-91

¹⁵ Memoria presentada por el Consejo de Administración del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete a la Junta General de Accionistas, celebrada el 30 de mayo de 1890. Imp. Casa de la Misericordia, Bilbao, 1890, pág. 8.

persona¹⁶, repercutieron en el retraso de la puesta e marcha del proyecto. Solaegui obtenía la concesión definitiva¹⁷ en 1881, aunque la cedía casi de inmediato a la Compañía Anónima del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete¹⁸, cuyos máximos exponentes eran José M.^a de Arteche y Pablo de Alzola.

En el primer proyecto, firmado en 1872, la línea partía desde el muelle de Uribitarte y de forma paralela a la calle del mismo nombre. Llamo la atención sobre este hecho en tanto que su construcción se debe también a Pablo de Alzola, que desde 1869 desempeñaba labores de ingeniero de caminos para el Consulado de Bilbao, cargo que abandonó tres años después, precisamente para dedicarse a las actividades privadas. Un emplazamiento relativamente alejado del centro de la población, razón por la cual el proyecto definitivo de la línea partiría desde Ripa. Para ello tuvo que vencer las reticencias de destacados concejales del ayuntamiento de Bilbao, que llegaron a solicitar que se dejara sin efecto los planteamientos de la compañía de emplazar la vía por la calle de Uribitarte. Finalmente se llegó a un acuerdo con Norte para que utilizaran parte de los terrenos e instalaciones que la compañía tenía en Abando, una vez sobrepasado el puente de Isabel II. También contó con informes favorables emitidos por la Diputación Foral de Vizcaya, institución que reconocía *la utilidad y conveniencia pública de la obra proyectada, así como el emplazamiento que a la misma tratan de darle*¹⁹. Del mismo modo debió facilitar las cosas el hecho de que el propio Alzola fuera elegido alcalde de Bilbao en 1877, inmediatamente después de finalizada la II Guerra Carlista, cargo que ocupó durante apenas dos años²⁰. En última instancia, también en el año 1872, un grupo de comerciantes, mineros, navieros e industriales se unían para formar la Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao. El objetivo común eran terminar con la situación de bloqueo en que se encontraban las diversas instalaciones portuarias, para adecuarlas a las nuevas necesidades requeridas por la actividad industrial y minera que comenzaba a desplegarse en la villa. Esa situación de *impasse* sería aprovechada por Alzola para ubicar la estación en el punto deseado. Esto es, junto al Puente de Isabel II y en el arranque de la calle Bailén, en el mismo centro de Bilbao, dado el carácter urbano que desde sus inicios presentó la línea.

A lo largo de 12 kilómetros hasta Portugalete²¹, las vías discurrían casi paralelas a la ría. Efectivamente, desde el muelle de Ripa, donde se edificó la estación provisional en un principio y definitiva a partir de 1890, el trazado continuaba por la calle y muelle de Uribitarte, para llegar a Olabeaga mediante la construcción de un túnel. Además de las vías generales y apartaderos de la estación, Olabeaga se convertirá desde el principio en un nudo ferroviario muy destacado. Y es que al mencionado barrio bilbaíno afluirían las vías que facilitaban el transporte de los minerales de Oiargan y San Miguel de Basauri, así como del coto minero de Miribilla²², que desde La Casilla

¹⁶ Nos estamos refiriendo a Manuel Allende. Ver Boletín oficial de la Provincia de Vizcaya. Año 1871, n.º 56, pág. 229-230,

¹⁷ Real Orden de 15 de junio 1881.

¹⁸ Félix de Urribarri (notario) Archivo Histórico Provincial de Vizcaya. Protocolo n.º 1.086, folios 527-531.

¹⁹ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia. Sección administrativa, carpeta n.º 1.620-11, expediente n.º 9 y 12

²⁰ No fue la única responsabilidad política que ejerció. Entre 1879 y 1886 fue Diputado provincial y presidente de la Diputación de Vizcaya en 1890.

²¹ En 1927 la Junta de Obras del Puerto financiará la extensión de la línea hasta la localidad de Santurtzi y el puerto exterior.

²² El ramal de Cantalojas a Olabeaga facilitaba el transporte de mineral desde las instalaciones que a tal fin se construyeron en la Casilla. Más concretamente a las minas Abandonada y Malaespera mediante una vía de 75 cm. que se dirigía hasta el monte Miribilla, un segundo hasta la mina san Luís, así como un tranvía aéreo a la mina del Morro.

llegaban hasta los muelles y fondeaderos levantados allí. Efectivamente en 1890 se presentó el proyecto²³ para construir un ramal desde el puente de Cantalojas, contiguo a la estación de Abando, pasando por La Casilla y hasta Olabeaga²⁴. Aunque no estaba previsto en un primer momento, el incremento paulatino del tráfico de mercancías y minerales²⁵ hacía muy aconsejable su construcción, sirviendo además de enlace con las instalaciones que Norte tenía en Abando. Hasta su puesta en servicio en 1895, el transporte combinado entre ambas compañías se realizaba mediante el pequeño ramal, más bien la rampa, que unía las estaciones de ambas en Ripa. Las pésimas condiciones en que se realizaba el servicio debido a la fuerte desnivel que había que salvar, originaba continuos retrasos en la marcha de los convoyes, cuando no accidentes y averías de las mercancías.

Pero lo que es más importante para nuestros propósitos actuales. La explicación del mencionado ramal se realizó de manera tal que pudiera albergar una doble vía, incluso tres en algunos tramos. Pero además dio lugar a una enorme trinchera, a una *herida abierta* de más de 3 kilómetros de longitud que cruzaba y dividía la parte final del Ensanche de 1876, con la extensión efectuada por el denominado Plan Ugalde aprobado por el Ayuntamiento en 1907. A la postre y hacia finales de 1920 el ramal constituirá un elemento de segregación espacial y social de los futuros barrios del sur de Bilbao, especialmente de Irala, San Adrián, Iturrigorri, Rekalde, La Casilla y Basurto. Sobre esta cuestión volveremos más adelante, pero es suficiente señalar que la vía cortaba en varios puntos y entre otras, las futuras avenidas de Gregorio Balparda (hoy Autonomía), María Díaz de Haro y Doctor Areilza, las calles de Luis Briñas y Gordoniz, así como la denominada provisionalmente gran alameda de cierre (hoy Sabino Arana) Lo mismo podemos decir respecto a los Ferrocarriles de Santander a Bilbao y su estación de mercancías de Amezola, el ramal de la Industrial a Azbarren, así como las vías de los ferrocarriles mineros ya señalados. Para todos estos cruces fue necesario habilitar numerosos pasos a nivel que cortaban la rasante de las calles, y construir pasos elevados, con los perjuicios ocasionados para el normal desenvolvimiento de la vida cotidiana de los habitantes de los mencionados barrios, cuyas viviendas se entremezclaron con almacenes, actividades industriales e incluso balsas de decantación de mineral, propiciando un ambiente degradado.

En 1924, un año a tener en cuenta, Norte compraba la mayor parte del capital de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Aunque no integró la gestión y explotación de ambas compañías, los planes que la gran compañía española comenzó a poner en marcha en Bilbao a partir de entonces tuvieron en cuenta la necesidad de agrupar los servicios de ambas líneas en una misma estación, Abando. El resto de líneas construidas en Bizkaia fue de vía estrecha, aunque bien pudiera haber sido de otra manera.

*Es bien sabido que si la opinión pública hubiese estado bien dirigida, el camino de Miranda no hubiese tenido la dirección que hoy tiene, sino que atravesando el centro del Señorío, hubiera ido a empalmar en el de Norte en otro punto más conveniente a los intereses generales del País (...)*²⁶ La extensa cita muestra que el Ferrocarril de Tudela a Bilbao no colmaba las necesidades que Bizkaia

²³ Ver Real Orden de 8 de julio de 1891. Archivo General de la Administración del Estado, fondo de obras públicas, cajas, 820, 9685 y 13137.

²⁴ Gaceta de Madrid. Año CCXXX, n.º 210, correspondiente al 29 de julio de 1891. Tomo III, pág. 347.

²⁵ Una muestra de la importancia que llegó a tener el ramal de Cantalojas a Olabeaga la proporciona el tráfico generado. En 1897, apenas dos años después de su puesta en servicio, de las algo más de 500 mil toneladas movilizadas, 253 fueron de minerales arrastrados por el mismo, así como de 70 mil toneladas de mercancía en general procedente de Norte o destinada a su estación de Abando. Gaceta de los Caminos de Hierro, Año XLIV. 28 de agosto de 1899, n.º 35, pág. 416.

²⁶ Dictamen de la Comisión permanente y de hacienda de la Diputación Provincial de Vizcaya. Ver Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia, sección administrativa, carpeta n.º 1611-1, expediente n.º 3.

demandaba en materia de infraestructura de comunicaciones. La opinión vertida por la institución foral no era la única. Un conjunto de propietarios e industriales dirigidos por Juan Timoteo de Ercilla y Cenarruzabeitia, alcalde de Durango, iniciaba en febrero de 1872 los trámites necesarios para la obtención de una concesión para un ferrocarril que, desde Bilbao y pasando por la mencionada localidad de Durango, se dirigiera más tarde por el litoral hasta Bermeo y la costa guipuzcoana. La concesión definitiva se retrasará unos años²⁷. Pero los que nos interesa subrayar es que estaban obligados a ejecutar las obras desde el empalme de la línea de Tudela a Bilbao, situado en Dos Caminos (jurisdicción del municipio de Basauri), hasta Durango, pasando previamente por Zornoza. En otras palabras, con un ancho de vía idéntico al Tudela. La concesión era transferida finalmente a favor de Francisco Nicasio de Igartua²⁸, a quien se le debe la publicación del primer proyecto²⁹, así como la constitución y presidencia de la sociedad. Igartua había llegado a un acuerdo previo con la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao para que ésta explotara la línea, lo que hacía innecesaria la adquisición de material móvil y la construcción de una estación en Bilbao. La quiebra de la compañía y su absorción por parte de Norte terminaría por trastocar los planes iniciales. El Ferrocarril Central de Vizcaya sería finalmente una realidad, pero con planteamientos radicalmente distintos desde el punto de vista constructivo. En otras palabras, para disminuir los gastos de primer establecimiento, las obras de explanación, de fábrica, etc., se efectuarían para vía estrecha, una decisión que marcaría el inicio de dos modelos ferroviarios diferenciados en toda la cornisa cantábrica. Y lo que es más importante para nuestros propósitos, requería la extensión de la línea hasta Bilbao y la construcción de una estación cabecera. El lugar elegido sería Atxuri.

Igartua deseaba establecer desde un principio la estación en un lugar céntrico, pero la estrechez de las calles del casco viejo bilbaíno y el *amontonamiento* de las casas hacía imposible acercarla a los numerosos almacenes situados en la orilla derecha de la ría. Para paliar en lo posible estas dificultades y la distancia entre Atxuri y el boulevard del Arenal, separados apenas por dos kilómetros, solicitó en 1880 el establecimiento de un tranvía a vapor con el objeto de unir la estación con los almacenes y muelles³⁰, así como para facilitar el traslado de los viajeros. Un año más tarde modificaba su proyecto. Si en un principio el tranvía arrancaba de Atxuri y llegaba hasta La Sendeya, ahora pretendía llevarlo hasta La Salve, donde la Junta de Obras del Puerto estudiaba la posibilidad de construir nuevos muelles y embarcaderos. Ambas iniciativas fueron desechadas. Tanto el Ayuntamiento de Bilbao, como la Comisión Provincial de Caminos de la Diputación Provincial de Vizcaya, se opusieron a tales planteamientos. La razón no fue otra que *la estrechez de las calles por donde hubiera discurrido, máxime teniendo en cuenta que el tranvía urbano ya (estaba) construido y en explotación en parte del trecho que ambos proyectos solicitaban*³¹. Pero también ante la imposibilidad de la compañía recién constituida de abordar simultáneamente la financiación del ferrocarril y del tranvía.

²⁷ Real Orden de 29 de diciembre de 1877. Gaceta de Madrid, 4 de enero de 1878.

²⁸ Copia de la escritura de la fundación de la sociedad anónima denominada Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya, de Bilbao a Durango. Serapio Urquijo, notario público del Colegio Territorial de Burgos. Bilbao, 26-11-1881

²⁹ AGA. Sección obras públicas, sig. n.º 27332.

³⁰ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia. Sección de obras públicas. GK-DC-1694. Proyecto de tranvía para el servicio de los muelles de Bilbao.

³¹ Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia. Sección administrativa, carpeta 1626-18. Tranvía Urbano de Bilbao. Desde 1876 la Compañía del Tranvía de Bilbao a Las Arenas explotaba una línea entre ambas localidades. En 1880 presentaba ante la Diputación cuatro proyectos de ampliación, que discurrirían por diversas calles del casco viejo y el ensanche. GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (Dir) *Bilbao en la formación del País Vasco contemporáneo (Economía, población y ciudad)* Fundación BBV, pág. 494 y ss. Bilbao, 1995

La construcción de la estación en Atxuri, así como del resto de instalaciones precisas para la explotación del Ferrocarril Central de Vizcaya, tampoco estuvo exento de dificultades.

Unas de índole económico, en tanto que la compañía tuvo que efectuar compras de un elevado número de inmuebles habitados, que incrementaron los gastos de primer establecimiento. También contribuyó sobremanera a su aumento, la construcción de un muro de 500 m. de longitud y 5 m. altura a lo largo de los muelles, así como la excavación y revestimiento del túnel de Miraflores, de 313 m. de longitud, por el que accedían los convoyes a y desde la villa.

Otros de índole administrativo, en este caso, con la corporación. Desde hacía tiempo el Ayuntamiento de Bilbao venía dedicando una atención especial a Atxuri. Un barrio abigarrado, muy poblado, donde estaba ubicado el Hospital Civil de Bilbao³², y lugar reservado por el municipio para levantar escuelas para niños, lavaderos y baños públicos, además de la extensión del paseo de Los Caños a lo largo del muelle de Ibeni, uno de los pocos lugares donde los bilbaínos podían disfrutar de un área ajardinada. La decisión del consejo de administración del Central de establecer una vía de servicio en la zona de los muelles, petición que fue elevada ante el Ministerio de Fomento³³, o la propia del consistorio de construir un depósito de aguas encima del túnel de Miraflores, contribuyó a agriar aún más si cabe las relaciones entre ambas partes. Tal es así, que en agosto de 1884 la corporación municipal ordenaba a la compañía que en el plazo de una semana dejara expedita una franja de cuatro metros de ancho a lo largo del muelle, cercara los terrenos donde debía emplazarse la estación y estableciera un paso a nivel que diera acceso al mencionado Paseo de Los Caños. La posibilidad de que el Ayuntamiento subastara los terrenos inmediatos, dificultando de facto los proyectos de la compañía de situar en ese punto la estación cabecera y demás tinglados ferroviarios, constituye el punto álgido de la polémica. La intervención del Consejo de Estado y del Ministerio de Fomento³⁴ propiciaron un arreglo final³⁵ entre las partes en 1892, aunque la construcción de la estación definitiva³⁶ se retrasó hasta el año 1914.

Aquí no terminaban los problemas. En los suburbios de Atxuri confluían los dos caminos principales de entrada y salida de Bilbao. Nos referimos a los accesos hacia la meseta castellana a través del camino de Balmaseda, que discurría hacia la villa por Bilbao la Vieja y el puente de San Antón, área donde también se ubicaban los muelles de Urazurrutia y Marzana. En segundo lugar y por la orilla derecha de la ría, en este caso a través del alto de Miraflores, se accedía a la carretera del valle de Arratia y su extensión hacia la frontera con Francia. En definitiva, un área de la villa degradada, donde proliferaban las actividades industriales, portuarias y de almacenaje, un nudo de

³² BEASCOECHEA GANGOITI, José. M.^a. La construcción del nuevo Hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao, en GONZÁLEZ PORTILLA, M., ZARRAGA SANGRONIZ, K. *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya 1884-1936*. Bilbao, 1998.

³³ Consejo de Administración del Ferrocarril Central de Vizcaya. 6-2-1883.

³⁴ Nos referimos a la Real Orden de 10-11-1884, que permitía a la sociedad la ocupación de parte del muelle de Ibeni; la Real Orden 31-3-1885, que sancionaba la ocupación de nueve metros en la zona marítima del mencionado muelle; y las Reales Ordenes de 23-3-1885 y 1-5-1885, concediendo a la compañía el permiso para establecer e paso a nivel en el Paseo de los Caños y la utilidad pública de los terrenos existentes entre el cierre de la estación y las escuelas públicas de Atxuri.

³⁵ Acuerdo de transacción entre el Ayuntamiento de Bilbao y el Ferrocarril Central de Vizcaya, de Bilbao a Durango. Calixto de Ansuategui, notario del Colegio territorial de Burgos. Bilbao, 7-11-1892.

³⁶ Para la construcción de la estación de Atxuri, la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, nombre adoptado tras la fusión en 1906 entre el Central de Vizcaya, el Ferrocarril de Durango a Zumárraga y el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián, abrió un concurso para su diseño y ejecución que fue ganado por el arquitecto José M.^a Smith. Las características arquitectónicas de la estación, así como las relativas al resto de instalaciones (incluidas cafetería y hotel) pueden verse en la Gaceta de los Caminos de Hierro, año 1912, n.º 2884.

comunicaciones terrestres y marítimas, que sin duda favorecía el negocio ferroviario, pero que complicaba de manera notable la convivencia con las actividades residenciales. *Si el Ayuntamiento realiza las mejoras proyectadas, el barrio de Atxuri quedará hermo­seado y a su aparien­cia de arrabal destartado, sustituirá la de barrio vistoso y agradable.* Quién así se manifes­taba era José M.^a Smith, arquitecto y artífice de la estación de cabecera del Central, unos deseos que no se vieron correspondidos por las actuaciones municipales.

Otra de las compañías que logró construir una estación cabecera en Bilbao, más concretamente en Abando, fue el Ferrocarril de Santander a Bilbao, también a costa de enormes desembolsos económicos.

El tan ansiado proyecto de Pablo de Alzola del Ferrocarril del Cantábrico, un encargo efectuado en 1882 por el Crédito General de Ferrocarriles, terminó siendo una realidad bien distinta a la planteada por el multifacético ingeniero guipuzcoano. Efectivamente, *existía verdadera impaciencia entre los santanderinos por hacer el primer viaje en ferrocarril entre las dos capitales (...)*³⁷. Pero contra lo que cabía esperar, no sería trazado por la costa tal y como habían insistido los planteamientos más avanzados, sino por el interior, mediante la prolongación de las líneas del Cadagua y de Solares. En otras palabras, la labor de desgaste efectuada por el Ferrocarril Central de Vizcaya, interesada en que la prolongación hacia Guipúzcoa y Cantabria lo fueran mediante la vía estrecha, así como la constitución de pequeñas compañías que fueron explotando paulatinamente los nichos económicos más rentables del trayecto, mediante construcciones que minimizaban al máximo los gastos de primer establecimiento, hicieron poco menos que imposible que los capitales afluyeran a otros que luchaban contra intereses estrechos y localistas, que no reparaban en las virtudes que presentaban aquellos otros de carácter globalizador para las comunicaciones transversales.

Ese fue el caso del Ferrocarril de Zorroza a Balmaseda, que transcurre por la cuenca del río Kadagua³⁸, una de las vías tradicionales utilizadas por el comercio vizcaíno en su relación con el mercado nacional. En 1888 sus promotores obtenían la concesión por un período de 99 años para la construcción y explotación de la mencionada línea³⁹, declarada de utilidad pública y sin subvención directa del Estado. Nos referimos a Víctor Chávarri, Ramón Bergé y Enrique Aresti⁴⁰, junto con Juan J. Eguía, procurador de Balmaseda, Fernando Carranza y destacados propietarios del área. Los trámites se resolvieron rápidamente. En ello tuvo que influir, sin duda, la figura de Chávarri, que no en vano fue Diputado a Cortes por el distrito de Balmeseda desde 1886 hasta 1890, además de Senador en diversas legislaturas.

Los planteamientos constructivos de los ferrocarriles de vía estrecha requerían un desembolso no muy elevado de capitales. Pero hay más. El trazado elegido por la línea del Cadagua, de apenas 28 kilómetros de longitud, con desnivel de 130 metros entre las cabeceras, que únicamente requirió la excavación de un túnel de 60 metros de longitud y cuatro puentes de hierro, amén de instalaciones

³⁷ AGA. Sección obras públicas. Proyecto de Ferrocarril del Cantábrico de Solares a Castro con ramal a Santoña. Caja n.º 27392.

³⁸ SERRANO ABAD, Susana. *El Kadagua y los desequilibrios territoriales de la industrialización de la Ría de Bilbao. (1830-1985)* Ediciones Beta III Milenio, S.L. Bilbao, 2010.

³⁹ Gaceta de Madrid. Año CCXXVII, n.º 324, de 24 de noviembre de 1888. Tomo I, pág. 589-93.

⁴⁰ Víctor Chávarri, a título personal o a través de empresas familiares, era propietario de minas en Ollargan, Zaramillo y en la propia bahía de Santander, entre otras. Junto con Ramón Bergé y Enrique Aresti, constituían en 1893 la Papelera del Cadagua, en Aranguren, además de participar en el accionariado del Ferrocarril de Zalla a Solares (1893) y en la Compañía del Ferrocarril de Santander a Bilbao (1894). NOVO LÓPEZ, Pedro A. *Los Negocios del ferrocarril. Inversiones y rentabilidad en las compañías ferroviarias vascas*. Bilbao, Beitia Ensayo. Bilbao, 1996. ALONSO OLEA, Eduardo J. *Víctor Chávarri (1854-1900) Una biografía*. Donostia-San Sebastián, 2005. Eusko Ikaskuntza.

y edificios de viajeros muy sencillos, en muchos casos apeaderos, así lo ponen de manifiesto. Pero el principal error a la postre y desde el punto de vista de la explotación, inaugurada el 29 de noviembre de 1890, fue la construcción de la estación de partida en el barrio bilbaíno de Zorroza, aprovechando para ello las instalaciones que en ese punto disponía el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

No eran pocos los intereses industriales desplegados a lo largo del propio río Kadagua⁴¹. Tampoco debemos desdeñar los acuerdos firmados por la compañía con el Ferrocarril Hullero de La Robla⁴², para que el primero de ellos arrastrara desde Balmaseda hasta Zorroza los vagones carboneros y de mercancías generales, así como los coches de viajeros provenientes de León y Palencia, tráficos que también contribuyeron en la cuenta de resultados de los primeros años de explotación⁴³. Pero la ruptura de los acuerdos entre ambas compañías en 1902, motivado por el incremento del canon cobrado y que llevó al ferrocarril minero a prolongar su línea desde Balmaseda a Lutxana, fue una decisión que contribuyó a la caída de los tráficos y al incremento de los gastos de explotación.

Precisamente, una de las primeras decisiones de envergadura tomadas por el consejo de administración de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao⁴⁴, constituida en 1894 con la matriz de las tres líneas que comunicaban ambas capitales⁴⁵, fue construir un ramal entre Zorroza y Bilbao. La prolongación hasta Bilbao era el complemento necesario para recuperar los tráficos perdidos y competir en igualdad de condiciones con las otras compañías. Deseosa de buscarse un sitio lo más céntrico posible, en Abando, lugar elegido para levantar una estación de viajeros con la necesaria amplitud e independencia, no escatimaron esfuerzos. Las dificultades de ejecución de los apenas 5 kilómetros que separan ambos puntos, junto con los desembolsos que debía ocasionar, habían impedido al Ferrocarril del Cadagua abordarlos. Concretamente, 680.000 pesetas por kilómetro, cantidad que no deja lugar para la duda respecto a la magnitud de los trabajos⁴⁶.

Desde la estación de Zorroza, el ramal transcurre paralelo a la ría, al camino de sirga por la parte inferior y a la carretera de Santander por la superior, razón por la cual tuvieron que construir un enorme talud, excavar pequeños túneles y levantar muros de contención antes de llegar a la estación de Basurto. Desde ese punto y mediante una trinchera abierta, el trazado continúa hasta La Casilla y Amezola, donde se instalará una playa de vías destinada a albergar los vagones de pequeña velocidad, almacenes, grúas, depósitos de locomotoras y demás tinglados en una parcela de 44.222 m², contribuyendo aún más si cabe al aislamiento de los mencionados barrios y de Rekalde⁴⁷. Desde

⁴¹ NOVO LÓPEZ, Pedro A. *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País vasco (1845-1910)* Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao, 1995

⁴² FERNÁNDEZ DÍAZ-SARABIA, Pedro. El Ferrocarril de La Robla, en *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*. MUÑOZ RUBIO, Miguel (dir) Fundación de Ferrocarriles Españoles. Madrid, 2005.

⁴³ Concretamente, el reparto de un dividendo del 11%. Gaceta de los Caminos de Hierro. Año XXXVIII, n.º 27, correspondiente al 2 de julio de 1893. Pág. 317-318.

⁴⁴ Francisco Hurtado de Saracho. Notario. Constitución de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. 7 de julio de 1894.

⁴⁵ Nos referimos al Ferrocarril del Cadagua, de Zorroza a Balmaseda, la Sociedad Constructora del Ferrocarril de Zalla a Solares y de la Compañía del Ferrocarril de Santander a Solares..

⁴⁶ El presupuesto total de las obras, incluido el material móvil ascendía a 3.395,182 pesetas, un 53% más elevado que el enviado al Ministerio de Fomento para su aprobación. Ver, AGA. Sección obras públicas, caja n.º 28263. Gaceta de Madrid. Año CCXXXIV, n.º 151, de 31 de mayo de 1895. Tomo II, pag. 788-789. Pliego de condiciones particulares con arreglo a las cuales ha de otorgarse la concesión del Ferrocarril de Bilbao a Zorroza.

⁴⁷ Recordar que en el año 1895 se inauguró el Ramal de Cantalojas a Olaveaga, del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, que también transcurre por los barrios de Basurto, La Casilla y Rekalde.

la estación de mercancías y hasta La Concordia⁴⁸, lugar donde se construyó la estación de viajeros⁴⁹, las obras realizadas fueron especialmente complejas. Concretamente, para evitar el costo de expropiaciones de viviendas y solares en el Ensanche, excavaron un túnel revestido de 180 metros de longitud y de anchura suficiente para albergar una doble vía entre el puente de Cantalojas y la plaza de toros⁵⁰, discurriendo parte de él por debajo de las vías de Norte⁵¹. El ramal y con él la totalidad de la línea entre Santander y Bilbao, entró en servicio el 21 de julio de 1898. Construida en principio para servir de nexo entre las líneas generales, la actividad desplegada por este ramal obligó a la compañía a instalar doble vía hasta Zorroza⁵², y más tarde hasta las estaciones de Santa Agueda e Irauregi⁵³.

Simultáneamente, la compañía abordó la construcción del ramal denominado La Industrial a Azbarren⁵⁴. Con algo más de 7 kilómetros de longitud, resultó fundamental para combinar los tráficos de la totalidad de las líneas de vía estrecha que operaban en Bilbao, tanto los que provenían de Santander y La Robla, como los originados por el Central de Vizcaya, así como los procedentes del coto minero de Bilbao⁵⁵. El costo final del ramal, una vez concluidas todas las obras en 1906, fue de 2,7 millones de pesetas⁵⁶. Pero a nosotros nos interesa subrayar que la apertura de una nueva trinchera⁵⁷ para albergar la vía, así como apartaderos, balsas y depósitos para la recepción de las

⁴⁸ Los terrenos de la Concordia eran propiedad de Norte en su mayor parte. Las negociaciones entre ambas para establecer el precio de los solares fueron duras. Recordar al respecto que la estación está enclavada en el arranque del Ensanche, razón por la cual la compañía tuvo que abonar 735.000 pesetas por los 4.790 m² necesarios, mientras que el desembolso por Amézola sumó 271.034 pesetas.

⁴⁹ La entrada en la estación se realiza por la calle Bailén. En el vestíbulo se encontraba el despacho de billetes y la facturación de equipajes, mientras que en el piso superior se destinó a tres vías y dos andenes de 105 metros de longitud y 6 de ancho. Gaceta de los Caminos de Hierro. Año XLII, n.º 27 correspondiente al 4 de julio de 1897, pág. 318-319.

⁵⁰ En las inmediaciones de la misma y de la estación de Amézola, en 1924 Norte construiría también una estación de mercancías.

⁵¹ Aunque la estación de La Concordia era básicamente utilizada para el servicio de viajeros, también tuvo otras funciones. El servicio combinado de mercancías de pequeña velocidad entre Norte y Santander a Bilbao se realizó, al menos hasta 1924, mediante el transbordo, utilizando para ello un *estrelladero* (o rampa) paralela a la que la primera de las compañías citadas tenía establecido para unir la estación de Abando y el muelle de Ripa. Durante el año 1917 el tráfico de mercancías entre ambas habría sido superior a las 15.300 toneladas, requiriendo alrededor de 3.000 vagones de vía ancha y el doble de estrecha. Esta era una razón suficiente que justificaba la petición de ambas compañías de sustituir el trasbordo alargando el ramal de la Industrial a Azbarren hasta la estación de mercancías de Norte en Dos Caminos.

⁵² AGA. Sección de obras públicas, caja n.º 28394.

⁵³ AGA. Sección de obras públicas, caja n.º 13391.

⁵⁴ Su origen estaban en el barrio bilbaíno de Basurto, para llegar hasta Ariz, municipio de Basauri. Ver Congreso de los Diputados. Diario de Sesiones de las Cortes correspondiente al 1 de mayo 1895, pág. 3.280.

⁵⁵ El carácter minero del ramal queda de manifiesto a tenor del material móvil propuesto en la memoria remitida al Ministerio de Fomento. Concretamente, 2 locomotoras, 4 furgones, 12 coches de viajeros de distintas clases, 4 furgones para animales, 30 vagones para mercancías generales y 60 para el transporte de minerales. AGA. Sección de obras públicas, estante especial n.º 219.

⁵⁶ Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. Memoria aprobada en junta general ordinaria celebrada el 1 de junio de 1907.

⁵⁷ Para disminuir en lo posible las indemnizaciones, la compañía tuvo que excavar tres túneles, Iturigorri, San Adrián y en el monte Oiorgan, así como los viaductos de La Peña y el barrio de Buya.

venas explotadas en las minas Malaespera, Monte Fuerte y Sífide, suponía otra fractura más en el abigarrado tejido urbano de los mencionados barrios del sur de Bilbao.

Las inversiones y esfuerzos financieros llevadas a cabo por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, cuyo objeto era adecuar las líneas explotadas a los nuevos requerimientos económicos y sociales, continuó durante las primeras décadas del siglo XX. Prueba de ello fue la adquisición en 1901 de los Ferrocarriles de Bilbao a Las Arenas y Plentzia.

Las excelentes condiciones naturales de los arenales existentes en la margen derecha de la Ría de Bilbao, así como las ventajas obtenidas en la adquisición de numerosos terrenos en Leioa⁵⁸ y Getxo, calificados como comunales y exentos de interés agropecuario al estar situados en zonas inundables, hicieron de los municipios citados un lugar idóneo para su planificación como área de esparcimiento y atracción de población acomodada durante la temporada de baños. Así lo entendieron los hermanos Eduardo y Ezequiel Aguirre al constituir en 1864 la “Sociedad Viuda de Máximo Aguirre e Hijos”. Cuatro años más tarde creaban la “Sociedad de Baños de Mar Bilbaínos”. La intencionalidad era bien clara. La compra de terrenos a bajo coste, su saneamiento, para con posterioridad venderlos como parcelas para la edificación de residencias veraniegas en Las Arenas destinadas a la burguesía bilbaína⁵⁹. El ferrocarril constituía un instrumento idóneo para revalorizar esas propiedades, además de posibilitar una comunicación rápida y cómoda para la población flotante que se dirigía a los establecimientos de baños⁶⁰. De hecho, desde 1877 se explotaba con éxito un tranvía de tracción animal entre Bilbao y Las Arenas⁶¹, ampliado en 1881 hasta Algorta⁶². Esta circunstancia no impidió que inversores bilbaínos, encabezados por la familia Aguirre, promovieran la construcción de un ferrocarril. Las razones fueron varias. Desde luego, los 65 minutos que se empleaban para realzar la totalidad del trayecto, *tanto tiempo invertido en tan reducido recorrido es poco aceptable, ni con las necesidades de una zona comercial, ni con las exigencias de un camino de recreo y de lujo*⁶³ Pero sobre todo el hecho de que la compañía del tranvía no estuviera en manos de la familia Aguirre⁶⁴.

⁵⁸ GONZALEZ PORTILLA, M. (DIR) y otros. *Nacimiento y desarrollo de la ciudad industrial. Leioa, De la sociedad industrial a la sociedad posindustrial (1880-2000) Industrialización, urbanización, inmigración e innovación social*. Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Leioa, 2010

⁵⁹ BEASCOECHEA GANGOITI, José María. *Propiedad, burguesía y territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)* Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Leioa 2007.

⁶⁰ “A todos los viajeros que nos visitan, desde el monarca hasta el más modesto fontanero, les obsequiamos con un paseo a Las Arenas o Portugalete, donde se respiran las frescas brisas del mar y se presencia el animado y pintoresco espectáculo cuya vista ofrecen muy pocos puertos de baños”. PEÑACERRADA, J. Bilbao Puerto de Baños. *El Ferrocarril de Bilbao a la Avanzada de Algorta*. Imp. Juan E. Delmas. Bilbao, 1872, pág. 8.

⁶¹ Diputación Foral de Bizkaia. Carpeta n.º 1627-19, expediente n.º I. Tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta.

⁶² AGA. Sección de obras públicas, caja n.º 27316. Proyecto de segunda vía entre Bilbao y Las Arenas, con ramales a los muelles de La Salve, Deusto y Elorrieta

⁶³ IBARRETA, Adolfo. *Memoria del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas*. Imp. Casa de la Misericordia. Bilbao 1882, pág. 7.

⁶⁴ De las 2000 acciones emitidas por la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a las Arenas, la familia Aguirre controlaba 650, esto es, el 32,5% del capital social. Además, recibieron una serie de compensaciones cuando transfirieron la concesión. Ver URRIBARRI, Félix. Escritura de construcción, estatutos y acta notarial de la Compañía del Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas. Imp. de la Revista Mercantil de Bilbao, 1882.

Para los propósitos y objetivos de nuestro trabajo tiene más interés el análisis de los factores que condicionaron la construcción de la línea férrea a su paso por Bilbao⁶⁵. Nos referimos a la concurrencia con otros ferrocarriles y tranvías que explotaban nichos similares⁶⁶. Si añadimos el hecho de que la mayoría del movimiento de viajeros al que podía aspirar el Ferrocarril Económico de Bilbao a Las Arenas debía producirse durante la temporada estival, junto con la necesidad de atraer capitales que rindieran algunas utilidades a los inversores, el trazado fue planteado⁶⁷ para que los costos de primer establecimiento se redujeran a los mínimos posibles. Y entre ellos nuevamente, la errónea decisión de no llevar la estación de cabecera al centro de Bilbao. En tal sentido debemos insistir en que por las mismas fechas se estaba efectuando el primer ensanche de la villa, que ocasionó el inmediato encarecimiento de los solares en Abando. Tampoco es necesario insistir en la necesidad que los ferrocarriles suburbanos tienen de establecerse en el mismo centro de las ciudades, máxime cuando sus competidores más cercanos así lo hacían.

La estación de arranque se ubicó finalmente en San Agustín, detrás del edificio consistorial, a la que llegaban los viajeros después de subir 66 escaleras, mientras que la paquetería y el resto del tráfico de gran velocidad era verificado mediante una rampa de acceso construida a tal fin. El trazado continuaba cercano al matadero municipal, en cuyas proximidades se instalaría una cochera y la playa de vías de pequeña velocidad, para continuar hacia Deusto, atravesando previamente el Campo de Volantín, barrio bilbaíno salpicado de palacios y chalets donde residía buena parte de la burguesía de la villa.

La explotación del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas comenzó el 1 de julio de 1887. Aunque tuvo que vencer numerosas dificultades, tanto el movimiento de viajeros y en menor medida el tráfico de mercancías fueron positivos durante los primeros años⁶⁸. Pero la apertura en 1888 del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, que aunque discurría por la orilla izquierda de la ría supuso la entrada en liza de otro competidor, y especialmente, la electrificación del tranvía de Bilbao a Las Arenas y Algorta en 1897, repercutió muy negativamente en la explotación. Recordar a tal efecto, que el tranvía partía desde el mismo centro de Bilbao, en el boulevard del Arenal, efectuando un sinfín de paradas por el casco urbano y demás municipios que encontraba a su paso, junto con frecuencias de apenas veinte minutos. Mientras tanto, los usuarios del Ferrocarril de Bilbao a Las

⁶⁵ La proposición de ley que autorizaba la construcción de un ferrocarril de vía estrecha de Bilbao a Las Arenas, declarada de utilidad pública pero sin subvención del Estado, fue presentada en el Congreso de Diputados en la legislatura de 1882-83. Ver Diario de Sesiones de Cortes. Página 2484, apéndice undécimo al n.º 109.

⁶⁶ Concretamente, al tranvía de Bilbao a Las Arenas, al Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, así como al propio tranvía que discurría por la margen izquierda de la ría, entre Bilbao y Santurzi. Ver, El transporte urbano en la comarca del Gran Bilbao, (1930-2000) en, GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (Dir) y Otros. *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao. Volumen I: Segunda industrialización, inmigración y capital humano ; Volumen II: Infraestructuras, espacio y recursos*. Fundación BBVA, Bilbao, 2009

⁶⁷ Coincidiendo con la construcción de la red secundaria de ferrocarriles en el País Vasco, los dos ingenieros de caminos a los que se debe la mayor parte de su ejecución, Adolfo de Ibarreta y Pablo de Alzola, dirimieron sus planteamientos radicalmente distintos en la prensa. El primero de ellos, defendiendo la viabilidad de los ferrocarriles métricos, a tenor de los rendimientos a los que podían aspirar y a las características topográficas y accidentalidad del terreno por donde discurrían. Mientras que Alzola se decantó por la vía ancha, con condiciones similares a las efectuadas por las grandes líneas radiales, con las cuales debían conectarse de manera ágil y evitando en lo posible los transbordos de viajeros y mercancías. El debate puede seguirse en la Gaceta de los Caminos de Hierro. “Los ferrocarriles del Cantábrico deben ser de vía estrecha”, por Adolfo de Ibarreta, gacetas n.º 8 al 52, correspondientes al año 1885 y al 1 al 11 del año 1886. “Ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha”, por Pablo de Alzola, en los mismos números anteriormente citados, así como en los ejemplares 50 al 52 del año 1888 y 1 al 7 del año 1889.

⁶⁸ NOVO LÓPEZ, Pedro A. *Infraestructura ferroviaria y modelo económico del País vasco (1845-1910)* Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao, 1995.

Arenas debían desplazarse hasta Matiko, ascender un buen número de escaleras para acceder a los andenes, amén de presentar un servicio menos regular en las salidas. Quizá la única ventaja del ferrocarril respecto al tranvía estaba en la mayor rapidez y comodidad del primero respecto al segundo.

En 1901, tanto la línea de Bilbao a Las Arenas como la de Las Arenas a Plentzia eran adquiridas por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao. La iniciativa partía de un grupo empresarial⁶⁹, que además de ocupar puestos relevantes en su consejo de administración, tenía intereses en el desarrollo urbanístico de Neguri, barrio de Getxo que atravesaba la vía férrea.

Pero lo que más nos interesa a nosotros, convencidos de la rentabilidad de la totalidad de la línea, la compañía realizó un enorme esfuerzo inversor para adecuarla a las nuevos requerimientos. Introdujeron numerosas mejoras, tanto en lo que respecta a la compra de material móvil suficiente, como al perfeccionamiento del trazado y el establecimiento de doble vía entre Bilbao y Las Arenas⁷⁰. Pero lo que es más importante, abordaron la construcción de una estación en el centro de Bilbao, mediante un ramal entre Matiko y La Esperanza, en la trasera de la iglesia de San Nicolás y junto al Arenal. La apertura de los escasamente 1.200 metros que separaban ambos puntos, de gran complejidad técnica, en tanto que requirió excavar varios túneles de más de 877 metros, evitando de ese modo las expropiaciones de numerosos inmuebles, eran absolutamente imprescindibles si la compañía quería rentabilizar la totalidad de la línea. El Ferrocarril de Las Arenas conseguía finalmente *entrar* en la ciudad, eso sí, con un presupuesto cercano al millón de pesetas⁷¹. En 1913 la compañía extendía el ramal hasta Azbarren, pudiendo de este modo unir la explotación de la totalidad de sus líneas en la estación de mercancías que tenía en Ariz, lugar donde también finalizaba el ramal de La Industrial⁷².

El casco viejo también fue el lugar elegido para ubicar la estación cabecera del Ferrocarril de Bilbao a Lezama. La concesión era aprobada por Real Orden de 30 de abril de 1890, con un proyecto que sufriría numerosas modificaciones antes y después de comenzar la explotación de la totalidad del trayecto. La línea permitía unir la capital bilbaína con el vecino valle de Asua.

El primero de los replanteamientos tuvo un carácter especulativo. Su origen está en la decisión del Ayuntamiento de Bilbao de abrir un concurso destinado a recibir propuestas para construir un cementerio que sustituyera al ubicado en las Calzadas de Mallona. La propuesta de la compañía de vender terrenos cercanos a la futura estación de Derio, aceptada por el consistorio, trajo consigo la primera de las modificaciones. Pero también ligó durante muchos años sus destinos, en tanto que la línea fue utilizada para el transporte de cadáveres entre la estación de Bilbao, donde se habilitó una capilla a tal fin, y el cementerio bilbaíno de Derio.

El resto de modificaciones del trazado están ligadas a las enormes dificultades orográficas que tuvo que salvar el trazado. El presupuesto inicial de construcción, estimado en 1.125.000 pesetas para abordar los apenas 13 kilómetros de longitud que separa ambas cabeceras, muestra una vez más los obstáculos que debieron vencer.

⁶⁹ Nos referimos a Enrique Aresti, vicepresidente (1894-1899) y presidente (1900-1906, 1911-1935) de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao; Valentín Gorbeña, que ocupó encargo de director gerente entre 1894 y 1899; José Ignacio Amann, con la misma responsabilidad desde 1900 a 1919. ORMAECHEA, A. M. *Ferrocarriles en Euskadi. 1855-1936*. Eusko Trenbideak. Bilbao, 1898.

⁷⁰ AGA. Memoria del proyecto de doble vía de la línea de Bilbao a Las Arenas. Caja n.º estante especial 198.

⁷¹ AGA. Memoria del proyecto de ramal de Matiko a La Esperanza. Caja n.º 28310.

⁷² En ese mismo punto arrancaba un pequeño ramal a Dos Caminos, jurisdicción de Basauri, donde Norte y vascongados compartía una estación de clasificación de mercancías.

La línea partía de unos terrenos que el Estado cedía a la compañía, situados en los jardines de la plaza del Instituto Vizcaíno, lugar escogido para construir la estación de viajeros por su proximidad a las Calzadas de Mallona, y a fin de facilitar el acceso a la misma desde uno de los puntos más céntricos del casco viejo de la villa⁷³. En la rasante horizontal de la estación de apenas 150 metros, que nos proporciona una idea clara de lo constreñido y abigarrado del lugar, fueron emplazadas dos vías,-general y de maniobras-, unidas por una placa giratoria. El andén corría a lo largo de esas vías en una longitud de 100 metros. De la vía general partía otra para el servicio del muelle de mercancías, de la cual arrancaba una tercera vía apartadero para el depósito de material y una cuarta de apenas 25 metros, que serviría para instalar una locomotora. El edificio de viajeros constaba de tres pisos. En la primera planta, a la altura de la explanación, era destinada a diversas dependencias como despacho del jefe de estación y de equipajes, sala de descanso, así como la salida y llegada de viajeros, a la que se accedía después de ascender dos tramos de escaleras que daban acceso al vestíbulo, portería y despacho de billetes. El segundo piso fue destinado a la vivienda del director de la compañía, mientras que el tercero era reservado para la del jefe de estación y oficinas. El acceso al muelle descubierto de carga, de apenas 20 metros de longitud, se hacía mediante una rampa con pendiente del 8%, que desembocaba en la calle Iturríbide.

El trazado continuaba hacia Begoña, mediante la construcción de un túnel en curva de 194 metros de longitud, que inicialmente no estaba previsto, pero que fue necesario excavar para salvar las fuertes pendientes del barranco de Iturríbide. Un par de detalles serán suficientes para arrojar luz respecto a las dificultades técnicas de ejecución que tuvieron que vencer. Los apenas 1.468 metros de longitud que separan ambas estaciones, eran cubiertos mediante nueve alineaciones rectas y ocho curvas de 80 metros de radio⁷⁴, con rampas que se aproximaban al 4%. No obstante, la compañía consideraba imprescindible levantar un apeadero en Begoña, por entonces municipio independiente, pero que dada su vecindad con las calles de Bilbao y por la ubicación de la Basílica, entendía debía proporcionar un importante contingente de viajeros. La línea continua su trazado lamiendo las fuertes laderas del monte Archanda, en cuya divisoria de aguas se levantaría otro apeadero, antes de descender hacia el valle de Asua. Precisamente, este tramo fue el primero que entró en servicio, antes de que construyeran el tramo entre Bilbao y Begoña, cuyo trazado fue modificado por Real Orden de 20 de septiembre de 1891. Las últimas modificaciones fueron introducidas⁷⁵ en 1902 y en 1908. Consistieron básicamente en un nuevo trazado entre Begoña y Derio, que permitía la conexión con el Ferrocarril de Lutzana a Mungia, evitaba cruzar la cima del monte Archanda, además de transcurrir por las jurisdicciones de Begoña, Sondika, Loiu y Zamudio. Y lo que es más importante, fue sustituida la tracción de vapor por la eléctrica en el trayecto entre Bilbao y Begoña⁷⁶. La nueva apertura al público tuvo lugar el 30 de octubre de 1912.

ACTO SEGUNDO

Escena primera. El rumor de los proyectos fallidos de reforma de la ciudad.

Al iniciarse el siglo XX Bilbao es una ciudad que alcanza los 100.000 habitantes, ha más que duplicado la población de 1876; su centro neurálgico se desplaza del casco antiguo hacia la plaza

⁷³ AGA. Ferrocarril de Bilbao a Lezama. Proyecto de estaciones y apeaderos. Caja n.º 1387.

⁷⁴ Verticalmente considerado, disponía de 5 rasantes. La primera horizontal en 156,75 metros; la segunda una rampa de 0,0385 en 548,40 metros; la tercera rampa de 0,020 en 167,52 metros; la cuarta rampa también de 0,0387 en 505,52 metros.

⁷⁵ En los cambios introducidos debió influir el mortal accidente ocurrido el 7 de julio de 1895, fecha en la cual descarriló un convoy mixto que llevaba 43 personas. Únicamente sobrevivieron cuatro de ellas.

⁷⁶ AGA. Proyecto de cambio de tracción en el trazado antiguo del Ferrocarril de Bilbao a Lezama, en la sección comprendida entre las estaciones de Bilbao y Begoña. Caja n.º 1049.

Circular, en el entorno de la estación de Abando, centro que soporta un elevado trasiego de personas, vehículos y mercancías ⁷⁷, y le acucian problemas de salubridad, higiene, vivienda, circulatorios, etc.

Evolución de la población de Bilbao 1877-1975

Años	BILBAO
1877	39.695
1887	60.421
1900	93.250
1910	106.592
1920	131.827
1930	161.987

Fuente: González Portilla, M. (Ed.) *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2009, Vol. II, p. 81.

A lo largo del primer decenio se plantearon diversas reformas internas, vistas las posibilidades que ofrecía la Ley de Reforma Interior de 1895, que permitía a los ayuntamientos la renovación de las mejores zonas de la ciudad obteniendo con las operaciones ganancias sustanciosas. Las mismas se contemplaron como operaciones urbanísticas e inmobiliarias, sin que ninguna alcanzara su aprobación. Llegados a 1916 y dada la sequía de proyectos de reforma, por iniciativa del Colegio Oficial de Arquitectos de Vizcaya se convoca un concurso para acometer la reforma del casco viejo y de su enlace con el Ensanche, al cual sólo se presentó la propuesta de Pedro Guimón. Proyecto éste más completo que los anteriores y que recogía la preocupación de mejorar los problemas de tráfico que se generaban en el centro de la ciudad, desde la estación del ferrocarril en dirección al casco viejo y Achuri. Sin duda, estamos hablando del espacio donde confluían los barrios más populosos de Bilbao, casco viejo, San Francisco y Ensanche, y las principales viales. De manera que el primer punto que tenía en cuenta era la conexión del casco viejo con el Ensanche, dando más amplitud a la calle Estación y al puente del Arenal, para aminorar “el torrente que se precipita por el puente” y que “va a estrellarse contra el Boulevard”. A su llegada a la calle Correo se abría una plaza semicircular y de aquí arrancaba una gran vía hasta San Antón. El resultado de ello era la conexión de las estaciones de Norte, Santander, Portugalete y Atxuri, al tiempo que facilitaba el acceso a esta nueva gran vía a las estaciones del ferrocarril de Lezama y del de Las Arenas, con el ensanchamiento de la calle Cruz. Este nuevo eje era una continuación de la Gran Vía del Ensanche, quedando ambas orillas bien conectadas. El proyecto fue remitido al Ayuntamiento, que optó por archivarlo.

⁷⁷GONZÁLEZ PORTILLA, M. (Dir.) *Bilbao en la formación ...*, op. cit., pp. 509-510. El cómputo de vehículos realizado desde las seis de la mañana hasta las siete de la tarde del día 16 de mayo de 1896 contabilizaba algo más de 2.000 vehículos especialmente entre las calles Estación, Bailén y Amistad; de los 1.048 ascendentes, el 23,5% habían tomado a esta última calle para dirigirse a los muelles, aduana, alhóndiga y parte baja del Ensanche, el resto, 76,5% había continuado hacia la plaza de la Estación, penetrando el 26,6% en las instalaciones del ferrocarril, mientras que la Gran Vía recogía el 28,5% y el resto había subido a la calle Hurtado de Amézaga. El movimiento descendente había sido similar, con 1.050 vehículos. Además, cruzaba el puente el tranvía urbano de tracción animal y el tráfico de mercancías transportadas oscilaba entre las 41.363 tn. del año 1898 a las 55.233 tn. de 1904.

Bilbao, población y división en distritos (1915)

Distritos	Superficie has.	Habitantes	Densidad hab./has.
Casas Consistoriales	67,91	11.827	174,16
Santiago	12,50	9.395	751,6
Achuri	51,50	10.800	209,71
Bilbao la Vieja	565	8.524	15,09
San Francisco	7,75	10.737	1.385,42
Cortes	505	10.624	21,84
Estación	32,50	8.792	270,52
Gran Vía	56,75	10.811	190,50
San Vicente	129,25	9.851	76,22
Hospital	1.227,09	10.182	8,30
Total Bilbao	2.655,25	101.543	38,24

Fuente: Elaboración propia a partir del *Boletín de la Estadística Municipal de Bilbao*, Bilbao, 1917, n.º 37.

Otra manera de concebir la reforma interna de la ciudad fue la propuesta por el exconcejal Antonio Bandrés en 1920. Se trataba de cubrir el espacio comprendido entre los túneles del ferrocarril del Norte y el puente de Cantalojas, haciendo pasar los trenes por túneles construidos para tales fines y rellenando el hueco hasta la rasante de la calle San Francisco. Así se eliminaba el factor de segregación que suponía el ferrocarril, se solucionaba el problema de comunicación de los barrios obreros y, además, se obtenía una superficie apta para la urbanización que, al ser propiedad municipal, disponía de suelo para instalar cuarteles, oficinas y parques. El proyecto no estaba pensado para que fuera rentable, ya que el suelo resultante se destinaría a viviendas obreras y a dependencias municipales, pero con el simple retoque de la trinchera del ferrocarril se mejoraba la situación de los barrios obreros. Este proyecto tampoco prosperó.

En 1922 la reforma fue planteada de nuevo, esta vez era el arquitecto y urbanista Secundino Zuazo el que lo presentaba. Su proyecto se centraba en dos áreas ⁷⁸: el casco antiguo y el sector portuario de Ripa. La actuación propuesta para el casco antiguo no constituía sino una síntesis de las diseñadas previamente por Pablo Alzola (1904) y Pedro Guimón (1916), al plantear el trazado de una avenida central que penetraba por el casco desde el Arenal hasta San Antón. Sin embargo, el proyecto de Zuazo ha de ser valorado porque, más allá de plantear una reforma viaria, incidía en la adopción de un nuevo modelo de trama urbana, un modelo que tomaba a la línea portuaria como eje central, fundamentándose precisamente en la centralidad geográfica y urbanística de dicho enclave, así como en la expansión económica que vivían las actividades vinculadas al mismo en torno a los años de la Primera Guerra Mundial. Su reforma suponía la inserción del puerto en la ciudad, en la ciudad habitada, reordenando las márgenes de la ría y potenciando asimismo la actividad naval. Como ha señalado C. Sambricio, Zuazo tomó como referencia el crecimiento de la ciudad alemana de Hamburgo, cuya prosperidad se basó en los grandes depósitos en las márgenes del río ⁷⁹.

Para potenciar las funciones portuarias de Ripa, Secundino Zuazo ideaba crear dos niveles de usos: uno inferior al pie de la ría, destinado a muelles, ferrocarriles y áreas de carga y descarga con acceso al muelle de Uribitarte, y otro superior, donde proponía una nueva composición de manzanas para levantar un rascacielos, dividido en cuatro bloques y con cubierta común, destinado a usos comerciales, que eran reclamados por el municipio en sustitución de los viejos almacenes, talleres y tinglados de Ripa. Un símil de las ciudades americanas que seguían modelos arquitectónicos de la

⁷⁸ *Reforma viaria parcial del interior de Bilbao* [Manuel C. Mañas y Secundino de Zuazo Ugalde], Bilbao, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, 1987, p. 65 y 76.

⁷⁹ SAMBRICIO, C. *Madrid y sus anhelos urbanísticos. Memorias inéditas de Secundino Zuazo, 1919-1940*, Madrid, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional-Ed. Nerea, 2003, p. 41.

Escuela de Chicago, ciudad norteamericana a la que miraban los artífices del Bilbao moderno para emular, como así lo hicieron Pablo Alzola o Ricardo Bastida.

La reforma de Zuazo era la apuesta por el Bilbao del futuro, por la nueva ciudad portuaria. El arquitecto captaba la función portuaria bilbaína, en ascenso, potenciaba el carácter central del puerto, redefinía sus usos, sumando e integrando el comercial (oficinas, servicios, comercios), necesario para una población urbana en fase de crecimiento, y eliminaba el factor de segregación espacial existente, contribuyendo con ello a propiciar la conexión entre el Bilbao antiguo y el Ensanche. La unión se veía reforzada en su propuesta con la apertura del puente de la calle Sierra -actual Buenos Aires-, que ya no desembocaría en el ayuntamiento, puesto que proyectaba levantar una nueva casa consistorial en el corazón de la ciudad, en el Arenal.

En consecuencia, se trataba de un proyecto de reforma más novedoso que los presentados hasta la fecha, al plantear un nuevo modelo de trama urbana con clara visión de futuro, fundamentalmente por el hecho de recuperar el puerto para la vida pública (servicios y comercios), para los ciudadanos (tránsito y comunicaciones), y por la conexión mediante puentes que preveía, hasta entonces omitida, factor de cohesión para una ciudad con problemas de segregación.

Progresivamente el proyecto fue perdiendo los iniciales apoyos institucionales, básicamente del Ayuntamiento y de la Junta de Obras del Puerto, al cargar sobre los presupuestos municipales un gasto de parte de las obras que ascendía a 10 millones de pesetas. Ello, sumado a las 236 reclamaciones presentadas, entre las cuales se encontraban las sociedades, corporaciones y bancos más importantes de Bilbao, derivó en la negativa de la administración local a tramitar el proyecto. Como apunta C. Sambrić, las voces discordantes “destacaron que nada se solucionaba con derribar casas modestas para levantar edificaciones caras”⁸⁰. Tras un largo proceso de recursos y alegaciones, finalmente en 1927 el Ministerio de Gobernación emitía un dictamen desfavorable al concesionario, basado en que no resolvía los problemas de salubridad del casco urbano, ni los circulatorios, lo que significaba dar la razón al Ayuntamiento.

Coincidiendo con estos proyectos de reforma interna de la ciudad, surgían también a principios de la década de los años 20 los primeros intentos de redactar un Plan Urbanístico a nivel comarcal. Por resolución de 13 de octubre de 1922 de la Diputación de Bizkaia, se encargaba la elaboración de un estudio con tales fines al arquitecto municipal Ricardo Bastida. Su ponencia, presentada en abril 1923, es un fiel reflejo de los problemas urbanísticos del Bilbao, de hecho, con este título, “El problema urbanístico de Bilbao”, Bastida presentó los primeros pasos del plan de extensión de Bilbao, en la conferencia pronunciada el 17 de noviembre de dicho año. Su idea capital: pasar del patrón de la cuadrícula del siglo XIX a la urbanización, hasta entonces una palabra que carecía de expresión alguna, pasar a un plan de conjunto, un plan completo de urbanización para el Bilbao que se extendía desde Galdakao hasta El Abra, debido a la falta de organización en este territorio. Desde el punto de vista de la circulación y el transporte, los principales problemas a los que se enfrentaba Bilbao, detectados por Bastida, eran:

- La congestión existente en el eje de la calle Estación, puente del Arenal, Ribera, Mercado... hasta San Antón.
- Intenso tráfico que atravesaba la villa hacia el Ensanche sin necesidad de hacerlo.
- Falta de puentes aguas abajo del Arenal, lo que provocaba que el tránsito rodado se dirigiera al ya congestionado puente del Arenal.
- Salidas de la ciudad insuficientes y con movimientos que deberían estar diseminados en vías de caracteres distintos.

⁸⁰ *Ibidem.*, p. 44.

- Ferrocarriles sin los enlaces necesarios y con líneas que habían quedado comprendidas en zonas edificadas, causando perjuicios.
- Necesidad de enlazar los ferrocarriles de vía estrecha y ancha.
- Estación de los Ferrocarriles Vancongados llamada a convertirse sólo en estación de mercancías, habilitándose una estación de viajeros en la línea de Santander, y otra, con carácter central para las líneas de vía estrecha de la margen derecha, a establecer junto a la antigua aduana.
- Establecer la estación del ferrocarril de Bilbao a Portugalete en la estación del Norte, modificando el trazado de ésta en su primer tramo por hallarse en una gran zona urbanizada de la ciudad.

En definitiva, resumía Bastida, Bilbao se encontraba con un movimiento interior para el que no estaba organizada y con medios “deficientísimos de relaciones exteriores”. Pese a su trascendencia, el plan que proponía no salió adelante. La Comisión de Enlaces Ferroviarios, constituida a inicios de los años 30 bajo la presidencia de Indalecio Prieto -Ministro de Obras Públicas- ⁸¹, retomaría el estudio de la problemática referida a los mismos y el Plan General de Ordenación de Bilbao y su Comarca no fue aprobado hasta 1945.

Escena segunda. Las bocinas de los automóviles no dejan oír los silbatos de los trenes.

La década de los años veinte fueron de ebullición para las infraestructuras en Bilbao. La adquisición en 1924 de las líneas de Bilbao a Portugalete por parte de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España agitaba, no solo los planteamientos urbanísticos de la ciudad, también los ferroviarios. Las derivas de la compra serían muy amplias.

En primer lugar para la Junta de Obras del Puerto, deseosa de llevar a la práctica su ansiado proyecto de ampliación de la zona marítima del puerto interior en Bilbao, con nuevas infraestructuras y comunicaciones en los muelles de Uribitarte y Abando Ibarra. Un proyecto que necesitaba el acuerdo previo del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, cuyas instalaciones partían.- no lo olvidemos,- de Ripa, una vez traspasado el puente de Isabel II y en vecindad con las estaciones de La Concordia y Abando, para transcurrir el trazado en sus primeros kilómetros por el mencionado muelle de Uribitarte antes de llegar a Olabeaga. La Junta de Obras del Puerto deseaba desviar el servicio de viajeros precisamente a partir del nudo ferroviario de Olabeaga, y a través del ramal de Cantalojas, emplazar la estación de cabecera en Abando. Un proyecto que también requería el acuerdo de Norte.

Ambas compañías ferroviarias estaban enlazadas entre si en diversos puntos. El más importante, el ramal de Cantalojas a Olabeaga. La adquisición de Norte en 1924 tenía su fundamento en la utilización sin restricciones del mencionado ramal y de la totalidad de la línea de Portugalete, vías por donde transcurría el tráfico portuario proveniente o que se dirigía al puerto exterior, en Santurtzi, cuyas instalaciones fueron ganando protagonismo desde su inauguración en 1902. Pero hay más. Al menos hasta 1938 también mantuvieron un servicio combinado de mercancías, utilizando para tal fin las vías del puerto y rampa que descendía desde la estación de Abando hasta el muelle de Ripa. Por último, en Barakaldo enlazaba con el Ferrocarril de Triano, una línea esencialmente minera, propiedad de la Diputación Foral de Bizkaia, teniendo en proyecto nuevas instalaciones en Zorroza.

No eran los únicos. La Cámara de Comercio de Bilbao venía reclamando, al menos desde 1919, la necesidad de adecuar los servicios ferroviarios a la intensidad del movimiento comercial e

⁸¹ Ricardo Bastida fue vicepresidente de dicha Comisión de Enlaces Ferroviarios.

industrial de la villa⁸². Los datos de la memoria publicada en 1923 por el Órgano Oficial de los comerciantes afirmaba que el tráfico expedido y recibido por Norte era superior a las 700.000 toneladas, un volumen anual que requería inversiones de diversa índole para favorecer su crecimiento y *la correspondiente descongestión de los actuales elementos de tráfico*. Concretamente, el desdoblamiento en doble vía y su electrificación, nuevas instalaciones para las mercancías y la construcción de una nueva estación en Abando.

Y por supuesto el propio Ayuntamiento de Bilbao, cuya intervención en el establecimiento y transformación de las estructuras ferroviarias existentes en la ciudad había sido muy escasa. Un protagonismo que ahora reclamaba, en unión con la Junta de Obras del Puerto, en la cual mantenía un representante en sus órganos de gestión, creando a su vez una comisión de comunicaciones propia. Ambas instituciones tenían capacidad de decisión en la zona marítima del puerto interior. Para ambas, Bilbao era esencialmente un puerto. La ría, en cuyos márgenes se desarrollaban las instalaciones portuarias y comerciales, se adentraba en la villa dividiendo su entramado callejero en dos partes sensiblemente iguales a la altura de 1920. En otras palabras, constituía un eje comercial, pero al mismo tiempo sus márgenes eran rondas urbanas-, de las que partían calles y avenidas-, en las que se habían construido edificaciones de toda índole, especialmente fabriles y comerciales. Todas ellas requerían la presencia del ferrocarril, hasta entonces con ubicaciones privilegiadas en puntos céntricos, inmediatos a los muelles y a la altura de los mismos.

La pregunta surge de inmediato. ¿Era posible conjugar al unísono los intereses del panorama ferroviario y portuario descrito, junto con los urbanísticos de una ciudad en pleno crecimiento en la década de los años veinte y posteriores? Los planteamientos que desde las diversas instituciones y compañías se hicieron para modificar y construir nuevas instalaciones ferroviarias en Bilbao fueron de gran calado, especialmente en el Ensanche. Sin embargo, los resultados finales estuvieron muy lejos de los proyectos iniciales.

El primero de ellos fue la construcción de una estación de mercancías. La estación de Abando, edificada en 1863 por la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, venía siendo utilizada desde entonces, tanto para el servicio de viajeros como de pequeña velocidad. En su playa de vías entraban o salían todos los vagones de mercancías del Tudela, más tarde Norte, en su andadura hacia la meseta, utilizadas también para realizar las maniobras tendentes a dirigir parte de ese tráfico hacia o desde el puerto interior. Para ello se valían de la rampa descrita más arriba, que conectaba la estación con las instalaciones portuarias existentes en el muelle de Ripa. Y entre las mercancías, todas en general, incluidas las peligrosas⁸³. A ese panorama habría que añadir los cobertizos y demás tinglados propios de la estación, depósitos de carbón y locomotoras, talleres de reparación, placas giratorias, viviendas de trabajadores, etc., a los que se fueron sumando paulatinamente almacenes construidos en sus aledaños por las compañías vinícolas, de aceites, frutas y demás productos de distintas naturalezas. En otras palabras, no era posible incrementar la estación de Abando para dar cabida a nuevas instalaciones.

El lugar elegido por Norte fue el espacio comprendido entre la Plaza de Toros y el antiguo camino de Amezaga, en contacto directo con el ramal de Cantalojas a Olabeaga. En otras palabras, una nueva parcela de 52.000 m² en Amezola, que se sumaban a los 44.222 m² utilizados desde 1898

⁸² *La situación de Bilbao, su floreciente economía, su comercio en plena progresión, el constante progreso de sus industrias y el gran aumento del número de ellas, predicen en modo innegable la necesidad de una descongestión plena y considerable en su única arteria de tránsito al interior de España: La línea de Norte*. Ver, Revista Información. Revista quincenal, órgano oficial de la Cámara de Comercio de Bilbao. "La nueva estación de mercancías del Norte en Bilbao". Año X, 20 de junio de 1924, n.º 255.

⁸³ Un corte en los vagones precipitaría a éstos contra la estación. Ya había ocurrido accidentes de este tipo, con locomotoras caídas a la calle, frente a la entonces Caja de Ahorros Vizcaína, junto a la plaza de España.

por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, también como estación de mercancías, y en vecindad con las vías trazadas por las compañías mineras establecidas en la misma área. Su construcción habría exigido la realización de numerosos desmontes, terraplenes y muros de sostenimiento para salvar el desnivel existente entre la explanación y los terrenos que la rodeaban, el encauzamiento del arroyo Elguera, así como diversos tipos de obras tendentes a reconducir el alcantarillado y la traída del agua. Y lo que era más importante a efectos urbanísticos, el cruce de las vías con la calle de 20 metros de anchura-, hoy calle Gordoniz-, que partía de la por entonces plaza de La República, en La Casilla, y que transcurría hacia el barrio de Rekalde, era solventado mediante la construcción en hormigón armado de dos pasos elevados, de 9,5 y 10 metros de luz entre paramentos.

Las instalaciones de la estación de mercancías de Norte fueron muy completas. Constaría de una playa para la recepción y descomposición, formación y expedición de convoyes, depósitos de material, muelles y patios⁸⁴, cada una de las cuales tenía su correspondiente vía de alimentación, así como aquellas otras emplazadas para efectuar el servicio combinado con el Ferrocarril de Santander a Bilbao. El coste final de las instalaciones, expropiaciones, etc., a las que habría que añadir las preceptuadas en las ordenanzas municipales⁸⁵, habría alcanzado los 5,4 millones de pesetas⁸⁶. Aunque la capacidad de arrastre de mercancías de Norte se vio incrementada de manera notable con la entrada en funcionamiento en 1924 de la estación de Amezola, aún continuó utilizándose la de Abando para estos fines, mientras sometía a estudio la construcción de otra estación de clasificación en los alrededores de Bilbao, en Ariz (Basauri) y el correspondiente enlace entre ambas por medio de un túnel.

⁸⁴ Concretamente tres muelles; uno cerrado y otro cubierto (solo tejado) de 90 m. de longitud, mientras que el tercero era descubierto, todos ellos con una anchura de 12 m. Próximo a este último, se emplazó una grúa de 10 toneladas, así como un muelle destinado al depósito de materias explosivas o inflamables. Los dos patios, con una anchura de 12 metros y 350 de longitud, era utilizados para la carga y descarga de mercancías de vagones completos

⁸⁵ Norte tendría que ceder la mitad del terreno ocupado por la calle de Amezola, contribuir con el 45% de los gastos de urbanización, así como la entrega al Ayuntamiento de 110.000 pesetas para construir un paso superior sobre el ramal de Cantalojas a Olaveaga.

⁸⁶ Revista Información. Revista quincenal, órgano oficial de la Cámara de Comercio de Bilbao. “La nueva estación de mercancías del Norte en Bilbao”. Año X, 20 de junio de 1924, n.º 255.