

La arquitectura del tren en Bilbao: estaciones y viviendas ferroviarias de una metrópoli industrial.

Francisco Javier Muñoz Fernández (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Resumen:

El desarrollo ferroviario y demográfico que acompañó el despegue económico e industrial de Bilbao a finales del siglo XIX, propició que las estaciones ferroviarias ocuparan, de manera desordenada e inadecuada, espacios marginales del antiguo Casco Viejo de la ciudad, y que fuera preciso construir un número destacado de viviendas. Para un enclave en constante expansión y crecimiento, ello supuso que la ubicación del ferrocarril y la falta de alojamientos se convirtieran en los principales problemas de la capital vizcaína. Ante esta situación, a comienzos del siglo XX, determinadas compañías ferroviarias inauguraron sus estaciones terminales (La Concordia y Atxuri), y en la década de los veinte -al amparo de las leyes de casas baratas-, algunos empleados ferroviarios sus viviendas (las barriadas de la ‘Sociedad Cooperativa de casas baratas de obreros y empelados del Ferrocarril de Bilbao- Portugalete’ y de la ‘Asociación de empleados y obreros de los ferrocarriles de España’). La arquitectura de las estaciones y las promociones de viviendas, a pesar de no solucionar los problemas urbanos y de falta de alojamientos, contribuyeron a construir y definir espacios hasta entonces descuidados de Bilbao siguiendo proyectos representativos y de calidad. Ya que la monumentalidad de los edificios de las estaciones, además de publicitar a las compañías ferroviarias, ayudó a marcar el crecimiento de la Villa; a la vez que las barriadas presentaron un modo de desarrollo de la periferia según criterios arquitectónicos y urbanos más cuidados y ordenados.

La arquitectura del tren en Bilbao: estaciones y viviendas ferroviarias de una metrópoli industrial.

Francisco Javier Muñoz Fernández (Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea)

Introducción

El despegue industrial que experimentaron Bilbao y la cuenca del Nervión desde finales del siglo XIX, propició un desarrollo ferroviario y demográfico sin precedentes. De tal manera que en pocos años la capital vizcaína jalonó su espacio urbano con seis líneas ferroviarias, y entre 1877 y 1900 la población metropolitana se triplicó, pasando de 65.468 a 168.757 habitantes, muchos de ellos trabajadores del ferrocarril. Sin embargo, la ciudad no contó con planes, previsiones o medios suficientes para afrontar un crecimiento ferroviario y demográfico de tales características. En consecuencia, la nueva población y las diferentes líneas ferroviarias se ubicaron, mayoritariamente, en arrabales y en espacios marginales del Casco Viejo de la Villa sin ordenación alguna, en inmuebles poco adecuados y, en el caso del ferrocarril, ocupando grandes y destacados espacios urbanos. En una ciudad en constante expansión y crecimiento, la falta de habitación y la ubicación de las líneas ferroviarias resultaron problemáticas, convirtiéndose así en dos de los principales desafíos de la capital, para los que pronto se empezaron a plantear y esbozar posibles soluciones.

Algunas compañías ferroviarias, siguiendo la tendencia de otras construcciones de la ciudad, empezaron a erigir estaciones terminales con una monumentalidad destacada. Ya que habían pasado a ocupar un espacio céntrico y destacado de la Villa, y se habían convertido en sus principales puertas de entrada. Así sucedió con la línea de Bilbao a Santander constituida en 1894, que en 1902 inauguró la estación de la Concordia en la antigua anteiglesia de Abando, o con la Sociedad de Ferrocarriles Vascongados establecida en 1906, que en 1914 abrió la estación del antiguo arrabal de Atxuri.

Aunque no fue hasta años más tarde, hasta 1922- 1923, cuando al amparo de las iniciativas de vivienda social auspiciadas por el Estado, se iniciaron las gestiones para construir de manera generalizada alojamientos para obreros, entre ellos empleados ferroviarios. Tal fue el caso de la ‘Sociedad Cooperativa de casas baratas Obreros y Empleados del Ferrocarril Bilbao- Portugalete’ y la ‘Asociación de empleados y obreros de los ferrocarriles de España’ que entre 1924 y 1926 erigieron dos promociones de viviendas en la periferia de la ciudad, en las inmediaciones de San Francisco y Basurto, según proyectos arquitectónicos destacados.

En ambos casos, los edificios de las estaciones ferroviarias y las viviendas para sus empleados fueron elementos que sirvieron para construir y definir la Villa de Bilbao según parámetros arquitectónicos más cuidados, tanto en el centro como en la periferia de la ciudad, que no se habían seguido en años precedentes. Los edificios de las terminales, quisieron sumarse al resto de construcciones que configuraban el arrabal de Atxuri y el nuevo Ensanche de Bilbao, que empezaba a desarrollarse en el recientemente anexionado municipio de Abando. Mientras que las promociones de casas, desde soluciones diferentes, presentaron un modo de crecimiento urbano de la periferia más cuidado y ordenado de lo que se había realizado hasta entonces; alejado, asimismo, del Ensanche ortogonal en base a manzanas cerradas que se estaba siguiendo en Abando, en origen reservado para la burguesía. A pesar de que se trató de intervenciones puntuales que no consiguieron dar respuesta a los problemas de la época, las estaciones y las promociones de viviendas apuntaron, en suma, el camino que siguieron otras estaciones terminales y promociones de vivienda de la capital en años posteriores.

Estaciones ferroviarias y espacio urbano.

Las principales líneas ferroviarias que se desarrollaron en el País Vasco con los comienzos de la industrialización tuvieron en Bilbao su punto de llegada y de salida. El Ferrocarril de Tudela a Bilbao, el de Bilbao a Portugalete, los Ferrocarriles Vascongados, el de la Robla que se unía a la línea de Santander, la línea de Santander a Bilbao, o Bilbao Plentzia y Bilbao Lezama fueron un ejemplo de ello. Cada una de las líneas contó con infraestructuras y estaciones terminales propias alrededor del Casco Viejo de la Villa, que al no seguir plan ni coordinación alguna, supusieron un problema urbanístico para la ciudad y su crecimiento¹.

La Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, de la que el ingeniero y empresario Valentín Gorbeña fue gerente, se constituyó en 1894 tras la fusión de tres compañías: Santander a Solares de 1877, Cadagua de 1888, y Zalla a Solares de 1893. Seguidamente se ideó construir una estación de viajeros en los terrenos de la Concordia que dieron nombre a la misma. Se trataba de un solar que quedaba separado de la capital por la ría del Nervión, a la altura del puente del Arenal². El mismo espacio era compartido por otras dos estaciones terminales y la central eléctrica Electra, la primera compañía eléctrica de la Villa que fue construida por Gorbeña. Detrás de la Concordia se ubicaba la estación de Abando, perteneciente a la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao constituida en 1863, que en 1878 se fusionó con la Compañía de los Caminos del Hierro del Norte de España, de la que Gorbeña fue consejero. Mientras que delante de la nueva estación, paralela a la ría y en un terreno más bajo, en talud, estaba el apeadero de La Naja, de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete que inició su andadura en 1878.



Fig.1. Pablo de Alzola, Severino de Achúcarro y Ernesto Hoffmeyer. 1874.
Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao.

Las estaciones y la central eléctrica estaban ubicadas en el barrio de Abando, un municipio independiente que, en 1870, fue anexionado a Bilbao en respuesta a sus necesidades de crecimiento, y para el que en 1873 se redactó y en 1876 se aprobó un plan de Ensanche elaborado por los

¹ Se pueden consultar las obras de Alzola (1898, 1904) y Orueta (1929) p.151-152 como testimonios del desarrollo experimentado en Bilbao.

² La compañía también contaba con una estación de mercancías en La Casilla de 44.222 m², unida a la de viajeros de 4.710 m² mediante un túnel de doble vía. Ormaechea Hernáiz (1989) p.755. Sobre la compañía véase asimismo: AA.VV. (1992).

ingenieros Pablo de Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino de Achúcarro³ (Fig.1). Por lo tanto el proyecto de Ensanche de 1873 tuvo que adaptarse a algunas líneas de ferrocarril ya trazadas. Aunque sin que se intentara asimilar el ensanche urbano y las diferentes infraestructuras y líneas de comunicación, especialmente ferroviarias, de manera similar a cómo lo estaba proponiendo Ildefons Cerdà en la misma época.



Fig.2. Severino de Achúcarro y Valentín Gorbeña. 1895- 1902. Estación de la Concordia.

Así todo Severino de Achúcarro se encargó, quizás no por casualidad, junto con Valentín Gorbeña⁴, del proyecto del edificio de la estación de la Concordia⁵. Con el nuevo inmueble proyectado en 1895 e inaugurado en 1902, se sustituían estructuras inspiradas en la provisionalidad y sin vocación arquitectónica alguna, que ya no eran propias del desarrollo arquitectónico y urbano que estaba experimentando la Villa de Bilbao. Achúcarro y Gorbeña quisieron, en definitiva, que su propuesta además de prestigiar a la compañía, contribuyera a marcar el crecimiento burgués de la nueva ciudad al otro lado de la ría según un proyecto arquitectónico monumental y relevante, similar a los que el propio Achúcarro había proyectado en la capital, entre los que cabría citar la antigua sociedad de El Sitio (1888), la fachada neogótica de la Catedral de Santiago (1890) o el desaparecido Hotel Términus (1891). En palabras de su amigo Pablo de Alzola, la arquitectura de Achúcarro estuvo “consagrada con verdadero éxito al progreso y embellecimiento de la capital” con obras de “cierta sobriedad exornadas con un escogido gusto decorativo, de sabor clásico y lleno de vigor”⁶. Asimismo, la arquitectura de la terminal ferroviaria y otras obras de Achúcarro estaban en consonancia con algunas edificaciones cercanas, como el Teatro Arriaga, justo en frente de la nueva

³ Severino de Achúcarro Mocoroa (1841-1910), estudió arquitectura en Madrid y a su regreso a Bilbao en 1866 se encargó de diferentes obras urbanas y arquitectónicas, especialmente durante el proceso de desarrollo y embellecimiento que experimentó la capital y que también se extendieron a otros municipios de Vizcaya y Cantabria. Finalmente murió en París donde residía habitualmente. Alzola (1910).

⁴ Valentín Gorbeña Ayarragaray (1855- 1823), estudió Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos en Madrid. Proyectó varias líneas de ferrocarril que posteriormente pasaron la ‘Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao’ de la que fue gerente y director técnico. Seguidamente promovió otras líneas férreas y proyectos como el funicular del Monte Ulía de San Sebastián (1910), o el trasbordador sobre las cataratas del Niágara (1914) ideado por su compañero de estudios Leonardo Torres Quevedo y que realizó a través de la Sociedad Estudios y Obras de Ingeniería, junto con una embarcación por control remoto. Asimismo Gorbeña fue presidente de la Junta de Obras de Puerto de Bilbao (1910-15), realizándose importantes mejoras durante su mandato que retomaron aquellas proyectadas por su antecesor Evaristo Churruga, a la vez que desempeñó diferentes cargos gubernamentales (Ingeniero de la Jefatura de Obras Públicas en Segovia y Santander, Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, o Delegado Regio de Transportes), y en otras empresas (Ferrocarriles del Norte de España, Electra, Basconia, Papelera Española, Saltos del Duero). Obregozo (1923) pp.49-50.

⁵ Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao, 4ª 187/23.

⁶ Alzola (1910) p.423 y 425.

estación, al otro lado de la ría, que fue inaugurado en 1890 según el proyecto del arquitecto Joaquín Rucoba, al que dos años más tarde le siguió la sede del consistorio bilbaíno, obra del mismo arquitecto. Con los dos edificios de Rucoba se cerraba uno de los paseos y ejes urbanos más destacados de Bilbao en torno a la ría del Nervión que era visible desde diferentes perspectivas. La estación de la Concordia enriquecía así el boulevard fluvial al que se sumó el inmueble de la Sociedad Bilbaína construida por Emiliano Amann entre 1909 y 1913⁷, en un solar anexo elegido, seguramente con toda la intención, por Severino Achúcarro⁸. Por lo que se completaba la idea emprendida con el edificio de la estación y los inmuebles municipales (Fig.2 y 3).



Fig. 3. Severino de Achúcarro y Valentín Gorbeña. 1895- 1902.
Estación de la Concordia junto a la Sociedad Bilbaína

Achúcarro se encargó de diseñar la apariencia externa de la estación de La Concordia y Gorbeña la estructura y disposición ferroviarias, sin que durante el transcurso de las obras el servicio de trenes se viese interrumpido. El inmueble siguió la estructura longitudinal de las vías que quedaron ocultas en su abertura a la ría mediante un edificio de dos alturas y articulaciones diferenciadas. En el piso bajo se ubicó el ingreso y las dependencias propias del servicio de atención a los viajeros, y en la planta superior, a la que se accedía mediante una escalinata lateral, las vías. Con ello se inauguraba en Bilbao una tipología de estación poco habitual, aunque común en otras ciudades como Berlín o Londres.

La fachada de ingreso siguió una estructura tripartita en la que la sillería enmarcaba la arquitectura de hierro pintada. Gracias a ello se posibilitaron aberturas de mayor superficie que iluminaban de una manera destacada el interior del edificio. En uno de los extremos se ubicó un almacén de droguería ocupado en la actualidad por un café. En el centro la entrada se coronaba por un gran arco de medio punto que alberga un reloj y el nombre de la compañía, subrayado por dos estructuras macizas salientes con farolas que rompían con la horizontalidad del edificio. Le seguía otro cuerpo más cerrado que albergaba la escalera de subida a los andenes. A continuación se proyectó un pabellón sin referencias a la arquitectura del hierro en su fachada, compuesto por un basamento cerrado utilizado como archivo y sobre él una columnata de orden dórico abierta a los andenes. La estructura

⁷ Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao, 1ª 548/001.

⁸ En 1909 se constituyó una Comisión Técnica, también integrada por el maestro de obras Domingo Fort y Barrenechea, para gestionar la adquisición de los terrenos y la preparación del concurso para la sede la Sociedad Bilbaína hasta entonces ubicada en el Casco Viejo de la Villa. Más Serra (2001) p.111.

a modo de stoa clásica, actuaba así como mirador desde el que el viajero podía tener una perspectiva destacada del Casco Viejo y del Teatro Arriaga en particular, y con ello una postal de entrada y de salida de la Villa. Cerraba la estación un edificio anexo, en este caso diferenciado del anterior, gracias a vanos de menor superficie, una mayor altura y cubierta amansardada que rompía con la apariencia de techumbre plana del inmueble precedente. Su acceso se realizaba desde el andén y desde la calle, y en él se albergaban oficinas y otras dependencias de la estación no abiertas al público.

El interior de la estación terminal contrastaba con el exterior, voluntariamente más representativo. En él, el uso de la arquitectura del hierro era más funcional, pero con algunos detalles decorativos, como capiteles o caduceos, en referencia a Hermes, dios del comercio, igualmente presente en otros edificios de Bilbao. Era un bosque de columnas y vigas que sostenían las vías que trascurrían por encima de las cabezas de los viajeros. En la parte superior, y ante la falta de espacio se ubicó una rotonda giratoria, útil para maquinaria de vapor, pero actualmente en desuso, que se coronó con un cuerpo hexagonal. La playa de vías, por su parte, se cubrió con marquesinas metálicas en voladizo que cobijaban la parte del andén y permitían una mejor evacuación de los humos de las locomotoras de vapor.

En sus años de vida la estación ha sido objeto de diferentes remodelaciones que han alterado, en parte, su apariencia original. Entre ellas cabría destacar la sustitución en 1939 de las marquesinas por una cubierta curvada que motivó la electrificación de las líneas y los problemas que ocasionaban las aguas pluviales. Así como otras reformas de 1971 y 1977 que desvirtuaron el interior y destruyeron el mural modernista de Daniel Zuloaga situado en la unión entre las escaleras y el hall⁹. En 1992 se iniciaron las obras de recuperación de la estación, y a ella le han seguido otras obras recientes que ha desvirtuado, de nuevo, su interior. A pesar de todo, la estación de la Concordia continúa siendo uno de los edificios más característicos de la capital, y un ejemplo destacado de arquitectura ferroviaria que ha servido de modelo para intervenciones posteriores en la Villa vizcaína, como la estación de Atxuri de la Sociedad de Ferrocarriles Vascongados.

La Sociedad de Ferrocarriles Vascongados se constituyó en 1906 tras la integración de tres líneas que previamente ya contaban con tráfico combinado y explotaciones conjuntas¹⁰. Se trató de la Compañía del Ferrocarril Central de Vizcaya de Bilbao a Durango constituida en 1880, la Compañía del Ferrocarril de Durango a Zumárraga de 1884 y el Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián creado en 1891.

La estación terminal de la compañía de Bilbao a Durango se ubicó en el arrabal, originariamente extramuros, de Atxuri, en un terreno paralelo a la ría del Nervión, que cerraba en gran parte el acceso del barrio a la misma, y delimitaba su crecimiento en un espacio angosto constreñido por las laderas de un monte cercano. El desarrollo del arrabal había sido desigual y sin planificación alguna, en torno al camino que partía de la cercana Iglesia de San Antón erigida entre los siglos XV y XVI en la Plaza de los Santos Juanes. El templo que junto con el cercano puente del mismo nombre aparece en el escudo de la Villa, era uno de los edificios más significativos de Bilbao, y con él se marcaba una de las entradas y salidas de la ciudad hacia el interior de la provincia. Ya que Atxuri no había quedado integrado en el resto de la ciudad¹¹.

⁹ González de Durana (1986).

¹⁰ Ormaechea Hernáiz (1989) p.377 y ss.

¹¹ Existe un proyecto de estación en hierro fechado en 1890, aunque desconocemos si se llevó a cabo. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Obras, transportes y comunicaciones. AGK-DC-0322.



Fig.4. Manuel María de Smith. 1912- 1914. Estación de Atxuri.

En el arrabal coexistían funciones diversas, no sólo de residencia, sino también industriales, artesanales, agropecuarias y de servicios. Entre otros destacaban los que prestaban la propia línea de ferrocarril, diferentes fondas, las deficientes escuelas municipales, la Iglesia y convento de la Encarnación construido entre los siglos XVI y XVII, el neoclásico Hospital Civil proyectado por Manuel Benito de Obregozo entre 1818 y 1835, o la primera sede de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Municipal de Bilbao inaugurada en 1907 (sobre la antigua Alhóndiga) según el proyecto del maestro de obras y técnico del ayuntamiento Domingo Fort¹². Estos tres últimos ocupaban edificios de calidad arquitectónica, frente a la escasez que presentaban la mayoría de inmuebles circundantes, que acogían a viajeros, artesanos e industriales, enfermos y residentes tanto habituales como ocasionales que arribaban a la capital.

Por lo que Atxuri había seguido un desarrollo marginal, al que había contribuido la línea ferroviaria. Sin embargo, entre enero de 1912 y febrero de 1914, la Sociedad de Ferrocarriles Vascongados decidió erigir una estación que, además de reflejar la importancia del edificio y de la compañía, estuviera consonancia con la propuesta que años antes habían realizado la línea de Santander a Bilbao y otros inmuebles cercanos. Para ello se organizó un concurso que presidieron los arquitectos Ricardo Bastida, Mario Camiña y José Picaza. El jurado premió la propuesta presentada por el arquitecto Manuel María de Smith, tras una selección previa en la que también estuvieron presentes los arquitectos Enrique de Epalza y Pedro Guimón¹³ (Fig.4.).

En la mayoría de estaciones ferroviarias que se habían erigido hasta entonces el hierro y el cristal, - que no terminaban de convencer-, habían tenido una presencia destacada, aunque en ocasiones en combinación con repertorios arquitectónicos históricos, tal como había sucedido en la ya citada estación de la Concordia. Sin embargo, en este caso, Smith siguió los deseos de la compañía de realizar un edificio de estilo vasco que él mismo estaba ensayando en algunas residencias desde años atrás¹⁴. Prescindió por tanto de la arquitectura del hierro y del cristal, e inauguró un camino de gran éxito en aquella época en la construcción de estaciones terminales. Prueba de ello son otros

¹² El edificio fue reformado en 1926 por el arquitecto municipal Ricardo Bastida. Más Serra (2000), pp.100-101.

¹³ Al respecto se puede consultar: AA.VV. (1985), Paliza Monduate (1989).

¹⁴ Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao 2ª 020/012

proyectos que también encargó las Sociedad de Ferrocarriles Vascongados, y muy especialmente los que a partir de 1926 realizó Ramón Cortázar para la línea ferroviaria del Urola en Guipúzcoa¹⁵. De hecho en el País Vasco, las estaciones ferroviarias y los centros escolares, junto con las residencias de baja densidad para la burguesía en las que participó Smith, fueron algunas de las tipologías arquitectónicas en las que se generalizó el regionalismo de inspiración diversa que rápidamente enraizó entre los gustos de la clientela de aquellos años¹⁶.

En la estación terminal de Atxuri el arquitecto admitió su inspiración en residencias urbanas vascas tradicionales, que estaba en consonancia con la ubicación cercana al Casco Viejo de la capital vizcaína, y la vocación urbana que quería imprimir a lo que hasta entonces había sido uno de los principales arrabales de Bilbao.

El edificio de la estación ocupaba un solar alargado, paralelo al hospital, que el arquitecto articuló en torno a un edificio de forma irregular en forma de L, en la confluencia de dos calles. Gracias a ello se contribuía a dibujar el casco urbano de la Villa, ocultando las vías detrás del edificio que quedaron abiertas a la ría. De tal manera que el viajero que llegaba a los andenes podía admirar una imagen urbana presidida por el puente y la iglesia de San Antón. Destacaba el chaflán del edificio, que presentaba una mayor altura de dos pisos y una torre central con un reloj, un escudo y el nombre de la compañía sobre una balconada¹⁷. La planta baja abierta con arcadas albergaba los servicios necesarios (acceso, salida para viajeros, paso de ganado, vestíbulo, taquilla, sala de espera, equipajes, almacenes, oficinas y lavabos). El primer piso un café- restaurante con terraza y dependencias anejas: cocina, office y lavabos. Y el último piso diez dormitorios, un wc y un cuarto de limpieza.

En 1914, al poco tiempo de terminarse las obras del edificio central, Smith amplió el lateral de la estación, repitiendo la estructura original. En la actualidad el edificio presenta diversas transformaciones fruto de intervenciones desarrolladas en años sucesivos, de tal manera que parte de su fachada y el interior están totalmente transformados¹⁸. Aunque se ha mantenido el carácter urbano que originariamente se quiso imprimir al proyecto, que posiblemente influyó en otras propuestas cercanas impulsadas por el consistorio municipal. Se trata de los grupos escolares de Ollerías de 1922 y García Rivero de 1923, -en sustitución del ya existente ubicado junto a la estación-, donde el arquitecto de la Villa, Pedro de Ispizua, prosiguió con el carácter regionalista iniciado por Smith.

Pero mientras los inmuebles destinados a las estaciones ferroviarias, junto con otras propuestas, contribuyeron en la construcción y definición de una ciudad en constante crecimiento; las compañías de trenes no se preocuparon por la necesidad de viviendas de sus trabajadores que, al igual que en otras ciudades, gestionaron sus propios alojamientos al amparo de las leyes de casas baratas de los años veinte. Aunque siguiendo el carácter de los edificios de las estaciones ferroviarias, y dentro de sus posibilidades, lo hicieron según proyectos arquitectónicos de carácter representativo. Por lo que la arquitectura relacionada con el tren contribuyó, no sólo a construir, sino que también a definir y concertar una nueva imagen de la capital vizcaína.

¹⁵ “Los edificios- estaciones del nuevo ferrocarril del Urola (Guipúzcoa)”, *La Construcción Moderna*, núm.19, 15 de octubre de 1924, p.240; núm.20, 30 de octubre de 1924, p.246; núm.21, 15 de noviembre de 1924, pp.260- 261; núm.22, 30 de noviembre de 1924, p.271; núm.23, 15 de diciembre de 1924, p.281; núm.24, 30 de diciembre de 1924, p.295.

¹⁶ “Nuevas construcciones. Grupo escolar de Achuri”, *La Construcción y las Artes Decorativas*, núm. 18, 31 de marzo de 1923, pp.2-4. Sáenz de Barés (1924).

¹⁷ El escudo representan las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa entrelazadas con el de Álava y las cadenas de Navarra ya que la compañía tenía previsto adquirir el Ferrocarril Vasco- Navarro. Al poco tiempo, en 1916, en la fachada principal se añadieron tres rótulos luminosos con las siguientes inscripciones: Estación de Achuri- Ferrocarriles- Vascongados. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao 4ª 534/28.

¹⁸ En 1939 se cubrió la terraza abierta a la ría con una construcción que intentaba imitar el edificio originario. Asimismo el edificio auxiliar de estructura longitudinal paralelo a la calle de Atxuri se alargó con dos alturas, en lugar de una, en un intento de querer imitar la estructura de la estación principal.

Viviendas ferroviarias y espacio urbano.

La intensa industrialización de la ría del Nervión, además de un destacado desarrollo ferroviario, propició un crecimiento de la población que mayoritariamente ocupó las zonas marginales de la ciudad, sin los servicios públicos, higiénicos y urbanos más elementales, agravando más si cabe, unas condiciones de vida deleznable¹⁹. Seguidamente, tras constatar la necesidad de construir viviendas sociales por motivos de salubridad, higiene, productividad y paz social; se iniciaron los principales debates y propuestas que sobre vivienda social se desarrollarían en años sucesivos, a los que se sumaron las primeras iniciativas de alojamientos. A finales del siglo XIX el ingeniero Pablo de Alzola, -que como ya hemos comentado se encargó del nuevo plan de Ensanche de la Villa-, y el arquitecto Julio de Saracíbar, siguiendo ideas minoritarias de la época, reclamaron una política de vivienda social auspiciada por las instituciones públicas²⁰. Sin embargo, las primeras propuestas que se llevaron a cabo en la capital vizcaína partieron de la iniciativa de algunos empresarios locales, ninguno de ellos vinculado a las compañías ferroviarias que desatendieron el principal problema de sus empleados.

El resultado de la implicación de determinadas empresas bilbaínas con la falta de alojamientos fueron los barrios de Irala-barri (1908-1918), proyectado por el arquitecto Federico de Ugalde en colaboración con el maestro de obras Pedro Peláez, y La Cruz (1910-1920) de Enrique de Epalza, alternando propuestas en altura y baja densidad. Pero no fue hasta 1911 cuando el Estado promulgó la primera ley de vivienda social conocida como Ley de Casas Baratas. Aunque la incidencia de la ley fue prácticamente nula, el consistorio bilbaíno supo aprovechar sus beneficios, y a través de la empresa pública Casas Baratas de Bilbao y de la mano del arquitecto Ricardo Bastida construyó las barriadas municipales en altura y en régimen de alquiler de Solokoetxe (1918-19) y Torre Urizar (1919-22). Así todo el propio Bastida, siguiendo la opinión mayoritaria de la época²¹, consideraba que la casa unifamiliar en propiedad con jardín era el modelo óptimo de vivienda, también para la clase obrera²².



Viviendas para empleados del Ferrocarril de Bilbao- Portugalete.

La legislación estatal sobre casas baratas contempló el alquiler y la vivienda colectiva. Pero la ley promulgada en 1911 y sus revisiones de 1921 y 1924, fomentaron mediante auxilios y subvenciones que diferentes sociedades cooperativas, principalmente integradas por empleados, erigieran sus viviendas unifamiliares en propiedad. Precisamente este tipo de viviendas sociales, de las que se beneficiaron diferentes agrupaciones de trabajadores ferroviarios, fueron especialmente proliferas en

¹⁹ Unamuno y Alzola (2000), p.233. Se refiere al artículo de Unamuno “El Bilbao del porvenir (Continuación del debate con el Sr. X)”, publicado en el periódico local *El Nervión*, el 24 de abril de 1893.

²⁰ Alzola (1886a y 1886b), Saracíbar (1869), p.9 y Saracíbar (1876), pp.2-4.

²¹ Así lo hicieron diferentes autores: Rebolledo (1872), Belmás (1881), Cabello Lapiedra (1906), Cabello Lapiedra y Epelius y Anduaga (1906) o Costa (1918).

²² Bastida y Belasteguigoitia (1920), pp.47 y 284-297.

Bilbao durante la segunda mitad de la década de los veinte gracias al apoyo de la Caja de Ahorros Vizcaína, dependiente de la Diputación provincial. Además eran las que mejor reunían las condiciones para beneficiarse de la Ley de Casas Baratas de 1921, en cuyo reglamento de 1922 -que prevaleció en reformas posteriores-, aparece la tipificación normativa de un modelo urbanístico que sigue las ideas de la ciudad jardín²³. De ahí que en aquellos años fueran habituales conjuntos de viviendas de baja densidad como las 112 casas de Ciudad Jardín (1922-1928) de Pedro de Ispizua auspiciada por el consistorio municipal en contra de otras propuestas en altura, las 100 que constituían La Unión Begoñesa (1923- 1932) y 48 de Santa Ana (1928- 1932) proyectadas por Ismael Gorostiza, las 35 de Arabella (1924- 1927) y las 76 de Zurbarán (1924- 1928) de Tomás Bilbao, las 54 de San Antonio o Empleados del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete de Santos Zunzunegui (1924- 1926) (Fig.5), las 44 casas de los Obreros de Euskalduna (1925- 1928) de Diego de Basterra por citar a algunas de ellas. Mientras que tan sólo dos promociones optaron por la vivienda en altura: las 275 casas construidas por la Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España (1924- 1926) según el proyecto elaborado por Francisco Alonso, y el bloque de 48 viviendas hoy desaparecido de Eguiagarena (1921) del arquitecto Mario Camiña²⁴.

En consecuencia, las dos promociones auspiciadas por lo trabajadores ferroviarios bien podrían resumir la política de vivienda social de aquellos años. La ubicación periférica de las barriadas, económicamente más asequible, pero en un espacio anárquico y sin los servicios y comunicaciones más elementales, se alejaba de los parámetros marcados por las habitaciones en el resto de la ciudad: tanto en el Ensanche como en los arrabales. El primero siguió un crecimiento planificado según ideales decimonónicos de capacidad, vialidad e higiene en base a una malla ortogonal que albergaba manzanas cerradas²⁵, que permaneció durante años sin edificar al quedar reservado para la burguesía y sus intereses especulativos y de negocio²⁶. Mientras que los arrabales, a falta de espacio, habían ido alojando paulatinamente el grueso de la nueva población sin planificación ni ordenación alguna.

Esto es, las iniciativas de casas baratas amparadas por el Estado fueron otro modo de ordenación de la Villa. Se trató de una respuesta a la ciudad industrial, que inspirándose en la ciudad jardín anglosajona, ocupó gran parte de la periferia de la capital, al margen de cualquier tipo de planificación de conjunto. Se fomentaron así pequeños y dispersos núcleos de población constituidos por viviendas, generalmente, de baja densidad, que obviaron las prescripciones previstas por la ley, y no contaron con los equipamientos e infraestructuras necesarios.

Al tratarse de esquemas de agrupación diferentes a los establecidos para los ensanches urbanos y los arrabales, su desarrollo abierto al margen de manzanas y patios cerrados, supuso una variación en términos de densidad y morfología urbana respecto a la ciudad tradicional. De hecho, las casas baratas monopolizaron el crecimiento y expansión urbana anterior a la II República. Con ello marcaron un momento clave del crecimiento urbano de Bilbao, ya que gracias a ellas se desbordó el espacio urbano y se ocupó la periferia. Esta ocupación arbitraria y desordenada del extrarradio, logró convertir espacios rústicos en espacios urbanos que se fueron ocupando en años posteriores, especialmente durante los años de posguerra²⁷. Además con las casas baratas la división social del espacio entre centro urbano y periferia, quedó marcada de manera definitiva y mucho más acentuada

²³ Bassols Coma (1996) p.82.

²⁴ Una relación de las casas baratas construidas en la época se puede consultar en: Domingo Hernández (2004), Domingo Hernández (2008), Gómez Gómez (2001) y Gómez Gómez y San Miguel (2004).

²⁵ Esta estructura determinó los proyectos posteriores de extensión de Enrique Epalza de 1898 y Federico de Ugalde de 1904.

²⁶ Los autores del proyecto del Ensanche de 1876 en la memoria reconocieron el carácter limitado y reservado del plan, al que se refirieron como “*raquítrico*” y “*mezquino*”. A la vez que Miguel de Unamuno también lo entendió y denunció como meramente especulativo y lucrativo. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer (1878), pp.49 y 56. Alzola (1893), Unamuno y Alzola (2000).

²⁷ Muñoz Fernández (2009).

que en años anteriores. A ello contribuyó que el desarrollo urbanístico de Bilbao, a pesar de los diferentes proyectos de conexión y enlaces, no contara con un sistema de comunicación adecuado entre los diferentes barrios de la ciudad.

Las iniciativas de casas baratas ocuparon el extrarradio siguiendo, mayoritariamente, las ideas de ciudad jardín, por lo que no es de extrañar que el caserío tradicional vasco fuese el modelo arquitectónico que siguieron la mayoría de ellas. Por lo que su arquitectura contribuyó a crear una imagen determinada de Bilbao y otras poblaciones. Además en el País Vasco desde finales del siglo XIX la literatura, las artes plásticas y los estudios etnográficos, antropológicos y arquitectónicos, fijaron una imagen idílica de la arquitectura vernácula, que poco o nada tenía que ver con la situación de la vivienda rural, donde las condiciones de vida eran miserables. Inicialmente las referencias a la arquitectura vernácula, -que también asumieron algunos edificios públicos como estaciones y escuelas ya mencionados-, estuvieron presentes en los encargos con fines domésticos de la burguesía. Seguidamente se extrapolaron a la estética de las casas baratas, y el caserío se entendió como la casa obrera modelo²⁸, tal como queda patente en las barriadas ferroviarias que se erigieron en la capital vizcaína de la mano de la ‘Sociedad de Empleados y Obreros del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete’ y la ‘Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España’. Aunque en algunos casos la escasez de medios económicos motivó que las pretensiones estilísticas quedaran diluidas.



Fig.6. Santos Zunzunegui. 1924- 1926.
Viviendas para empleados del Ferrocarril de Bilbao- Portugalete.

El 30 de agosto de 1923 los trabajadores del ‘Ferrocarril de Bilbao a Portugalete’ “debido al hacinamiento en que vivimos motivados por la escasez de viviendas”²⁹ fundaron la ‘Sociedad de

²⁸ Guimón (1922), pp. 372-379.

²⁹ Carta de Alejandro Alonso, presidente de la cooperativa fechada en Bilbao el 14 de enero de 1925 al consistorio bilbaíno. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao. F-72/351.

Empleados y Obreros del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete' con la voluntad de construir viviendas en propiedad. Para ello adquirieron un solar en las afueras de la Villa, en Olabeaga, en las inmediaciones del Hospital de Basurto erigido años antes, entre 1895 y 1908, por Enrique de Epalza. En mayo de 1924 encargaron el proyecto al arquitecto Santos Zunzunegui que en aquel año fue nombrado presidente de la comisión de vivienda de la Diputación de Vizcaya³⁰, y había realizado otras obras similares en la provincia, llegando a proyectar ocho barriadas durante toda su trayectoria profesional³¹. La de Olabeaga, que recibió el nombre de Santiago, contaba con 59 viviendas y una cooperativa, que tuvo que reducir el número a 54 y sustituir la cooperativa por un pequeño local debido a problemas con su ubicación³².

Las viviendas, erigidas entre 1924 y 1926, al igual que el resto de propuestas de Zunzunegui y de la mayoría de promociones construidas en Vizcaya, se repartieron en seis hileras paralelas en desnivel y adoptaron elementos que hacían referencia al caserío tradicional vasco (Fig.6). Se trató de viviendas unifamiliares de alrededor de 82 m² de dos plantas que contaban con porche, hall, comedor, cocina, despensa y retrete en la planta baja y tres dormitorios en la superior. La vivienda se completaba con un sótano, (reformando en algunas de las viviendas en 1928 por motivos de humedad y ventilación), un pequeño jardín en la parte delantera de alrededor de 12 m², y un patio de servicio en la parte trasera de 21 m². Su precio en propiedad osciló entre 12.891,06 y 15.200,85 pesetas, y para la construcción contaron con ayudas del Estado, la Caja de Ahorros Vizcaína, la Diputación de Vizcaya, las aportaciones dinerarias de los asociados y su trabajo³³.

Durante el trascurso de las obras entraron a formar parte y ser mayoría de la sociedad empleados de Diques de Euskalduna y carteros de Bilbao, ya que un número destacado de socios del Ferrocarril se dieron de baja, quizás por la inconveniencia del lugar, o el alto coste de las viviendas. Mientras que para los obreros de Diques de Euskalduna resultaba más apropiado por la proximidad a su centro de trabajo. De ahí que seguidamente, entre 1929 y 1932, junto a la barriada el arquitecto Ismael Gorostiza proyectara para los trabajadores de Euskalduna el grupo de 48 casas de Santa Ana.

La 'Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España' se encargó de erigir la otra promoción de viviendas para trabajadores ferroviarios que alojó la capital vizcaína. Si bien es cierto que la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España contaba con un sistema de asistencia para sus empleados que abarcaba su seguridad, su atención médico- farmacéutica, las indemnizaciones por accidentes laborales y las pensiones por jubilación o defunción, su compromiso con los problemas de alojamiento de los trabajadores fue menor. De ahí que los empleados de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de la provincia de Vizcaya se adscribieran a la 'Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España'. Se trataba de una organización profesional de ámbito estatal surgida en 1888 con 1.027 asalariados, que en 1926 alcanzó la cifra de 62.000 y un capital social de treinta y cuatro millones de pesetas, por lo que se consolidó como una de las principales Asociaciones de Socorros Mutuos de España³⁴.

³⁰ Domingo Hernández (2008), p.78.

³¹ Previamente en 1923 Zunzunegui había realizado tres proyectos similares, finalizados dos años más tarde, para empleados de Altos Hornos de Vizcaya en Barakaldo (La Familiar) y Sestao, su (La Humanitaria y La Unión). A la vez que esta misma idea estuvo presente en propuestas coetáneas y posteriores en su localidad natal, en Portugalete (Villa Nueva) en 1924 para trabajadores de Altos Hornos, La Naval y Babcock Wilcox, La Esperanza en Barakaldo para obreros de Altos Hornos de Vizcaya (1925-1927), y en Sestao: La Protectora (1929) para obreros de Altos Hornos, la Aurora (1930) para empleados de Altos Hornos y la Naval.

³² Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Bilbao. F-72/351.

³³ Más concretamente fueron 38.170 horas de trabajo, más 8.211 ptas. por multas en concepto de horas no trabajadas, y aportaciones en metálico por un valor de 110.198,50 ptas. *La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda*, p.103-4. "Los auxilios del Estado a las Casas Baratas", *Vizcaya Social*, núm.19, octubre de 1927, p.17. "Dos nuevas barriadas de casas baratas", *Vizcaya Social*, núm.6, 31 de marzo de 1926, p.4.

³⁴ *La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda*, p.135. Domingo (2004) p.338.

A comienzos del año 1922 la directiva de la asociación de trabajadores en Bilbao inició, al amparo de las leyes de casas baratas, los estudios para construir viviendas. La Compañía de los Ferrocarriles del Norte, gracias a las gestiones de sus directivos locales, entre ellos José Joaquín Ampuero, ofreció a sus empleados 6.742 m², de los que se utilizaron 1.956,56 m², para construir los alojamientos necesarios, con la condición que el 80% de las viviendas las ocupasen socios de la asociación que trabajasen en la Compañía. En el resto de habitaciones podrían alojarse otros trabajadores de compañías ferroviarias de la provincia. Los terrenos cedidos ocupaban un emplazamiento elevado a ambos lados de la calle Zabala, sobre el túnel de Cantalojas y de la línea ferroviaria, junto al barrio de San Francisco, en las afueras de la ciudad, cerca de donde se habían construido las barriadas de Irala- Barri y Torre Urizar.



Fig.7. Francisco Alonso de Martos. 1924-1926.

Viviendas para la 'Asociación General de Empleados y Obreros de Ferrocarriles de España'

El arquitecto de la Asociación y también de la Cooperativa Ferroviaria y del Hogar Obrero, Francisco Alonso de Martos elaboró en abril de 1924 la propuesta desde Madrid para Bilbao, de cuya dirección se encargó en la Villa vizcaína el arquitecto Hermenegildo José Murga y Acebal³⁵. Se ideó una barriada de siete edificios en los que se repartían 269 viviendas, para alrededor de 1.200 personas, así como un edificio social emplazado en medio del barrio. En él se ubicaron las funciones de administración y gestión de la asociación en la zona de Bilbao, baños, duchas, una escuela en la planta baja para los hijos de los socios residentes, que con el tiempo querían convertirlo en centro de enseñanza profesional³⁶.

³⁵ El arquitecto realizó entre otros los siguientes proyectos en Madrid: entre 1923 y 1926, 33 viviendas en la Colonia Casas de Ferroviarios para la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España. Entre 1923 y 1927 la Colonia el Hogar Ferroviario con 200 viviendas unifamiliares distribuidas en torno a una plaza central. En 1927 el proyecto no construido de ciudad satélite junto a una estación de ferrocarril para la Cooperativa de Casas Baratas de la Asociación General de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España con dos mil viviendas, escuela, casa social, casa de baños y servicios de recreo como cine o casino. Barreiro Pereira (1991) pp.302, 376-377, AAV. VV. (2003) p.574, AAV. VV. (2007) p.396.

³⁶ Archivo Municipal de Bilbao. 1938-XIV-199-1024.

El 23 de noviembre de 1924 se colocó la primera piedra del proyecto que, a pesar de querer terminarse para el primero de mayo del año siguiente, no consiguió la habitabilidad hasta agosto de 1926. A su inauguración, celebrada el 19 de diciembre de 1926, asistieron el dictador y general Miguel Primo de Rivera, el ministro de Gobernación Severiano Martínez Anido y el de Fomento el Conde de Guadalhorce (Fig.7)³⁷. Para la construcción la asociación en calidad de constructora benéfica, aportó sus fondos sociales junto con ayudas del Estado y la Diputación de Vizcaya³⁸.

A diferencia de proyectos coetáneos, en la barriada se optó por viviendas en altura y en alquiler. Sus precios oscilaban entre las 30 y las 50 pesetas mensuales y fueron adjudicadas a ferroviarios asociados en activo, a los socios ya jubilados y finalmente a ferroviarios no socios. Se organizaron en edificios que constaban de planta baja habitable y entre tres o cuatro pisos de altura, a los que se añadieron más pisos bajo rasante y cubierta en años posteriores. La alta densidad del proyecto estuvo motivada por su amplitud, la escasez de terreno y la necesidad de abaratar los costes de ejecución. Con ello la propuesta emparentaba con las de Irala- Barri, La Cruz, Torre Urizar, Solokoetxe y Eguiarena también concebidas en altura en Bilbao, así como otras propuestas similares en el cercano municipio de Barakaldo³⁹.

Las fachadas traseras del grupo de la calle Zabala no ofrecieron atención alguna, mientras que las de ingreso y el edificio social recibieron un tratamiento más cuidado. En las viviendas destacaban zócalos de falsos almohadillados, el último piso con recuadros de ladrillo entre vanos y aleros de madera, y los balcones de madera salientes en el resto de plantas, siguiendo una apariencia cercana al regionalismo popular que era ajena a otras construcciones en altura de la Villa. Las viviendas fueron de dos tipos, en ambas había cocina, despensa y wc, y la diferencia estribaba en el número de piezas, una de ellas contaba con tres y alrededor de 50 m², y la otra con cinco.

El desarrollo de las casas baratas en propuestas como las Zabala y Olabeaga, no sólo concretó una nueva propuesta de crecimiento y organización arbitraria y desordenada de la ciudad según una nueva estética rural, sino que también determinó un nuevo modelo de vivienda, que engarzaba con un ideal higiénico de luz, ventilación y soleamiento, diferente a las tipologías marcadas por las manzanas cerradas del Ensanche y las infraviviendas que ocupaban los arrabales de la Villa.

Las iniciativas legales de las casas baratas dictaron normas sobre las características que tenían que seguir las viviendas, tanto en sus características constructivas, -menos restrictivas que las ordenanzas municipales de Bilbao para facilitar un menor coste en la construcción-, como de su organización y distribución interior. Las normas de casas baratas señalaban cubicaciones, alturas y superficies mínimas, a la vez que prescribían que todas las habitaciones tuvieran entrada directa de luz y aire. Según el reglamento de 1922 que estuvo vigente hasta la Guerra Civil, la casa tenía que contar con dos o tres dormitorios, uno para los padres y los otros para los hijos de casa sexo donde el pasillo se redujo al mínimo⁴⁰. La casa barata también podía tener una sala que se utilizaba como estancia

³⁷ “En vísperas de la visita del Jefe de Gobierno a Bilbao”, *La Gaceta del Norte*, 17 de diciembre de 1926, p.2. “Llegan a Bilbao los generales Primo de Rivera y Martínez Anido y el Conde de Guadalhorce: se les dispensa un afectuoso recibimiento”, *El Pueblo Vasco*, 19 de diciembre de 1926, p.6. “El Jefe de Gobierno y Ministros de Gobernación y Fomento en Bilbao”, *El Nervión*, 20 de diciembre de 1926, pp.1 y 2.

³⁸ “Real orden resolviendo en la forma que se indica, expediente incoado por la Asociación general de Empleados y Obreros de los Ferrocarriles de España, solicitando concesión de beneficios para siete casas y un edificio para Cooperativa de consumo que está construyendo en Bilbao”, *Gaceta de Madrid*, núm.338, 4 de diciembre de 1926, pp.1237-1238. *La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda*, p.138.

³⁹ La Armonía (1925), La Felicidad (1931) y Numancia (1931) de Ismael Gorostiza, y El Ahorro (1929) de Manuel María de Smith.

⁴⁰ Las prescripciones sobre viviendas se completaron durante la dictadura de Primo de Rivera con otras normativas recopiladas en el Reglamento de Obras y servicios de 14 de julio de 1924, el Reglamento de Sanidad de 9 de febrero de 1925 que en su artículo 16º señalaba que: “(...) en interés de la higiene y de la moral, la vivienda de una familia con hijos deberá constar, en términos generales, de cocina, retrete independiente, alcoba para el matrimonio, alcoba para

familiar, comedor o cocina. En esta última pieza, que fue el centro de la casa, se disponía una cocina económica que servía para cocinar, calentar agua y como calefacción, y a su lado en algunos casos también era posible encontrar un fregadero. Asimismo la legislación señaló como indispensable el suministro y evacuación de agua potable dentro de las viviendas cuando fuese posible, y así se hizo en los proyectos comentados. Aunque en la práctica fue un lujo al alcance de unos pocos, incluso para los inquilinos de muchas viviendas del centro urbano de Bilbao⁴¹. Siguiendo las prescripciones de higiene que animaron a la ley, fue obligatoria la existencia del retrete dentro de la casa como un espacio diferenciado. Ello supuso un cambio sustancial, ya que hasta entonces fue un elemento colectivo, o de existir estuvo ubicado en los miradores, tal como se proyectó en los barrios de La Cruz o de Torre Urizar. En ocasiones algunas viviendas, incluyeron lavabo, ducha o bañera en sus proyectos, - de uso colectivo en la propuesta de Alonso de Martos-, que también fueron añadiendo de manera paulatina algunos propietarios en su casas.

En suma, se gestó una nueva manera de organizar la vivienda, según criterios más funcionales e higiénicos, en la que se diferenciaron las partes que la componían de una manera desconocida hasta entonces entre la mayoría de los ciudadanos, especialmente en la organización de la cocina y el baño, en los casos que fue posible. Se intentó así popularizar de alguna manera, el confort y la higiene, hasta entonces exclusivos de la vivienda burguesa a otras clases sociales.

Sin embargo, en las promociones de casas baratas, a diferencia de otros países europeos, no se reflexionó sobre cómo proyectar una casa funcional y económica al mismo tiempo; a la vez que no se prestó atención al lugar donde estaban ubicadas o a los materiales y métodos constructivos utilizados que siguieron siendo tradicionales y artesanales⁴². Asimismo en ningún caso se resolvió el problema de la vivienda ni de los ferroviarios ni de la mayoría de los trabajadores, tal como lo denunció la prensa de la época al constatar situaciones de hacinamiento, insalubridad y chabolismo⁴³. Desde diferentes medios también se censuró que las promociones de casas baratas, que necesitaban de múltiples y engorrosas gestiones para llevarse a cabo, tan sólo afectaban “a un determinado grupo de burócratas”, y ello “no quiere decir que resuelva el que atañe a un gran número de gentes que

los hijos y habitación de estancia común, todas con la cubicación y la ventilación prescritas por la higiene”. “Presidencia del Directorio Militar. Reglamento de Sanidad Municipal”, en *Gaceta de Madrid*, núm.48, 17 de febrero de 1925, pp.726-733. En el decreto también establecía que los ayuntamientos elaborasen un reglamento propio: *Reglamento de Sanidad Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao*. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao, 1928.

⁴¹ Muñoz Fernández (2004).

⁴² Sin bien es cierto que en algunos casos se introdujeron nuevos modos de trabajo y el hormigón armado se generalizó en las construcciones bilbaínas, la práctica totalidad de iniciativas de casas baratas, se sirvieron de técnicas constructivas y materiales tradicionales. No en vano, en estas casas primó economizar lo máximo posible en una época en que el fuerte incremento de los materiales de construcción tras la Gran Guerra provocó una grave crisis en el sector inmobiliario.

⁴³ En 1928 una viñeta del diario *La Tarde* presentaba a dos hombres viviendo bajo un puente, y uno le decía al otro: “No te apures, hombre. No tardarán en construirnos otra vivienda con vistas tan buenas como ésta”, *La Tarde*, 14 de julio de 1928, p.1. “Choza levantada en la campa de los ingleses y que sirve de albergue de una familia”, *El Liberal*, 15 de septiembre de 1926, “Cómo se vive en Bilbao. Chozas levantadas en el camino que va al frontón y en las cuales viven varias familias”, *El Liberal*, 16 de agosto de 1927.

Poco tiempo después en 1929, cuando Bilbao contaba con 160.501 habitantes, se cifró en 5.000 las viviendas necesarias en la capital. *Bilbao- apostillaba el arquitecto Ricardo Bastida- tiene para su desgracia algo más que la belleza de las calles de su ensanche y la riqueza de sus edificaciones suntuosas* – quizás en referencia a las nuevas estaciones ferroviarias y otros edificios públicos-. *Bilbao tiene barrios pobres, muy pobres, de casas viejas, ruinosas, antihigiénicas, que están pidiendo a gritos su demolición. Y en ellas más que albergarse se amontonan familias trabajadoras, pobres gentes que no tienen donde cobijarse. Más de 5.000 familias tiene Bilbao sin hogar adecuado, higiénico y barato. Más de 5.000 familias que destrozan sus cuerpos y corrompen sus almas, víctimas de subarriendos abusivos y de promiscuidades vergonzosas. El mal se agrava por momentos y la misma situación sanitaria de la Villa, impone la necesidad de su urgente remedio. De ahí la imperiosa obligación de construir*. Expediente de la construcción de una Villa Satélite de Casas Baratas en el barrio de Elorrieta diseñado por Ricardo Bastida, cfr. en Azpiri (2000), p.425.

*nada se ha legislado, ni previsto, ni estudiado*⁴⁴. De ahí que los resultados de la ley fueran calificados como nulos, y se pidiese su reforma⁴⁵.

Conclusiones

Los edificios de las estaciones ferroviarias junto con las primeras promociones de vivienda para los trabajadores del ferrocarril en Bilbao, pese a sus limitaciones, contribuyeron a dibujar y construir la capital de un modo característico que se continuó con otras iniciativas desarrolladas en años posteriores.

De este modo los inmuebles de las estaciones, además de ser una parte primordial de un sistema de transporte y mejorar un servicio; gracias a una arquitectura cuidada, también contribuyeron a transformar y separar de una manera más elegante la circulación ferroviaria de la callejera. No en vano, el crecimiento constante de la Villa había hecho que las estaciones pasaran de ocupar espacios periféricos, a otros más destacados y problemáticos. Además la calidad de sus proyectos arquitectónicos, que continuaban con la pauta marcada por otras construcciones, contribuyeron a dibujar una nueva imagen de Bilbao más adecuada a la transformación que estaba experimentando una ciudad, que estaba pasando de ser un pequeño municipio a una gran metrópoli industrial. Aunque los edificios de las estaciones no podían solucionar los problemas urbanísticos que su ubicación tan céntrica estaban originando, se convirtieron también en un elemento urbano destacado que daba forma a la puerta de entrada de muchos viajeros que llegaban a la capital, y muy especialmente en el elemento central de una infraestructura pública que unas compañías determinadas publicitadas a través de sus edificios, ofertaban a los ciudadanos. Se trataba, por lo tanto, de un servicio nuevo propio de la época igualmente nueva.

La estación terminal de la Concordia, que marcaba la conexión entre el Casco Viejo de la ciudad y el nuevo Ensanche burgués, marcó un hito en la arquitectura del ferrocarril de la capital, que rápidamente siguió la estación de Atxuri que ocupaba, por su parte, uno de los principales arrabales de la Villa. A ellas se sumaron La Naja y Abando ya en los años de posguerra gracias a las nuevas estaciones y la urbanización de su entorno que realizaron el arquitecto local Manuel I. Galíndez entre 1940 y 1945, e Ildefonso Fungairiño Nebot juntos con los ingenieros Ramón L. García Fresca, José Manuel Fernández Oliva y Casimiro Juanes Santos entre 1941 y 1948⁴⁶. Asimismo el regionalismo arquitectónico que adoptó Manuel María de Smith para Atxuri, fue una solución de gran éxito y transcendencia en la arquitectura de estaciones del País Vasco, en un intento de querer asimilar el ferrocarril y la industrialización con la tradición.

Las promociones de viviendas para ferroviarios de Bilbao en Olabeaga y San Francisco, que sus inquilinos construyeron al amparo de las leyes de casas baratas de los años veinte, también contribuyeron a dibujar y extender la ciudad, colonizando espacios hasta entonces rurales, según un modelo de crecimiento diferente a los proyectos ordenados del ensanche o el caos de los arrabales. Y lo fue mediante propuestas más higiénicas tanto en la organización de las viviendas en base a manzanas abiertas y sin patios cerrados, que aseguraban una mejor ventilación y soleamiento; así como en su equipamiento interior que contaba con wc y abastecimiento y evacuación de aguas. Su exterior con referencias a la arquitectura vernácula, acorde con el espacio periférico que ocupaban, contribuyó además a concretar una imagen rural de los alrededores de la Villa, aunque sin las comunicaciones, conexiones y servicios adecuados, y sin llegar a resolver la carencia de viviendas.

⁴⁴ “Viviendas de tipo medio”, *Propiedad y Construcción*, núm.17, junio de 1924, p.10.

⁴⁵ Belausteguigoitia (1922) p.296, Gallego (1924) p.1, Gallego (1924) p.7. “Un Congreso de Arquitectura en Santander”, *Propiedad y Construcción*, núm., 31 agosto de 1924, p.4.

⁴⁶ Muñoz Fernández (2010).

La ausencia de una intervención directa del Estado y de una implicación más comprometida de las instituciones locales, el fomento generalizado de la vivienda de baja densidad en propiedad, frente a los escasísimos ejemplos de alojamientos en alquiler, fueron algunos de los motivos del fracaso de la política de vivienda de estos años. El Estado, en su intento de mitigar el problema de la falta de habitación, se limitó a ayudar a contadas iniciativas municipales y, principalmente, auxilió al capital privado en la construcción de viviendas en propiedad. En ningún caso se planteó crear una política de alquileres ajustada a las posibilidades de los sectores sociales con menos recursos, que era la única alternativa de acceso a la vivienda para muchos individuos. En consecuencia, las casas baratas tan sólo estuvieron al alcance de aquellos ciudadanos con un sueldo estable, y en caso de tener que comprar su vivienda con algunos ahorros con los que poder hacer frente a la propiedad. Por lo que los empleados, los funcionarios y los trabajadores cualificados fueron los principales beneficiarios de estas leyes⁴⁷, así como las sociedades cooperativas que, en determinados casos, entendieron las leyes de casas baratas como un negocio inmobiliario. Tan sólo propuestas como las de Francisco Alonso de Martos con viviendas en altura y en alquiler, podrían haber sido más efectivas en la resolución del problema de la vivienda en la capital, ya que además de abaratar los costes, proporcionaba mayor número de alojamientos más baratos y accesibles⁴⁸. Pero hubo que esperar hasta la II República para que se difundieran propuestas similares, y hasta la política de vivienda de los años de posguerra para que se generalizaran las ideas ya ensayadas por el 'Asociación de empleados y obreros de los ferrocarriles de España'.

En suma, la construcción de viviendas no dio respuesta a la necesidad de alojamientos que necesitaban los empleados del ferrocarril y otros trabajadores, como la construcción de las estaciones terminales tampoco consiguió solucionar los problemas que habían originado su ubicación, con el paso de los años, inadecuada. Sin embargo, los edificios de las estaciones y las viviendas contribuyeron a definir Bilbao según parámetros arquitectónicos cuidados y adaptados tanto al centro como a la periferia de la Villa.

Bibliografía

AA. VV. (1985): *Atxuri*. Gobierno Vasco, Vitoria- Gasteiz.

AA. VV. (1992): *La Concordia*. FEVE, Madrid.

AAV. VV. (2003): *Arquitectura de Madrid. Ensanches*. COAM, Madrid.

AAV. VV. (2007): *Arquitectura de Madrid. Periferia*. COAM, Madrid.

ALZOLA, Pablo de, ACHÚCARRO, Severino de, HOFFMEYER, Ernesto (1878): *Memoria le Proyecto de Ensanche de Bilbao*. Imprenta, Litografía y Librería de Juan E. Delmas. Bilbao.

ALZOLA, Pablo de (1893): *La cuestión del Ensanche. Artículos del señor X en contestación al señor Exoristo*. Tip. de la Vda. de E. Calle, Bilbao.

⁴⁷ La ley de 1924 mantuvo que los ingresos para optar a una casa barata en 6.000 ptas. anuales. Pero según la normativa de la ley para solicitar la construcción de una casa de 15.000 ptas. era necesario contar con 4.000 ptas. Asimismo, la *Ley de Casas Económicas* de 1925, que completaba la ley anterior, favoreció a las clases medias. A la vez que en 1927 se promulgó el decreto- ley sobre construcción de casas para funcionarios del Estado y otros organismos.

⁴⁸ En el grupo de la calle Zabala se construyeron 275 viviendas frente a las 54 residencias unifamiliares que se erigieron en Basurto con un coste medio de 9.779,04 pesetas y 13.176,51 ptas. respectivamente, aunque al segundo precio habría que añadirle las horas de trabajo que realizaron los futuros inquilinos.

ALZOLA, Pablo de (1886a): “Habitaciones para obreros: informe sobre la pregunta 43 del cuestionario acerca del mejoramiento de la clase obrera en Vizcaya”, *Revista Vizcaya*, tomo 1, núm.1, pp.4- 9 y núm.2., pp.59-63.

ALZOLA, Pablo de (1886b): “El problema sanitario”, *Revista Vizcaya*, tomo 2, pp.85-95 y 121-131.

ALZOLA, Pablo de (1898): *Monografía de los caminos y ferrocarriles de Vizcaya*. Imprenta provincial, Bilbao.

ALZOLA, Pablo de (1904): “Ferrocarriles de Vizcaya”, *Revista de Obras Públicas*, núm.51, 4 de agosto, pp.257-264; núm.52, 11 de agosto, pp.265-268.

ALZOLA, Pablo de (1910): “Nuestros muertos. Severino Achúcarro”, *Euskal-Erria. Revista Vascongada*, núm.63, 20 de septiembre, pp.423-426.

AZPIRI, Ana (2000): *Urbanismo en Bilbao 1900- 1930*. Gobierno Vasco, Vitoria- Gasteiz.

BARREIRO PEREIRA, Paloma (1991): *Casas Baratas. La vivienda social en Madrid. 1900- 1939*. Fundación COAM, Madrid.

BASTIDA, Ricardo, BELAUSTEGUIGOITIA, Ramón (1921): *Memoria sobre el congreso de la habitación y de los ensanches de Londres y sus consecuencias*. Editorial Vasca, Bilbao.

BASSOLS COMA, Martín (1996): “El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876- 1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico”, *Ciudad y Territorio*, núm.107- 108, pp.53-90.

BELASUTEGUIGOITIA, Ramón de (1922), “La reforma de la pequeña propiedad rural y la propiedad urbana en el País Vasco”, en *Segundo Congreso de Estudios Vascos*. Publicaciones de la Sociedad, San Sebastián, pp.284-297.

BELMÁS, Marino (1881): *Las construcciones económicas del sistema Belmás bajo los puntos de vista social, constructivo y económico: conferencia dada en el Fomento de las Artes el día 16 de abril de 1881*. Imp. y Estereotipia de Aribau y Cía., Madrid.

CABELLO LAPIEDRA, Luis María (1906): “Habitaciones económicas. Consideraciones relativas a este importante asunto”, en *VI Congreso Internacional de Arquitectos*. Imprenta de J. Sastre, Madrid.

CABELLO LAPIEDRA, Luis María, ESPELIUS Y ANDUAGA, José (1906): *Proyectos de casas económicas para obreros y clases modestas*. J. Santon y Cía., Madrid.

COSTA, Joaquín (1918): *Instituciones económicas para obreros. Las habitaciones de alquiler barato en la Exposición Universal de París en 1867*. Biblioteca Costa, Madrid.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo, JIMÉNEZ VEGA, Miguel, POLO MURIEL, Francisco (2005): *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

DOMINGO HERÁNDEZ, María del Mar (2004): *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión*. Universidad del País Vasco, Bilbao. Tesis doctoral.

DOMINGO HERNÁNDEZ, María del Mar (2008): *Las Casas Baratas en Vizcaya 1911- 1936*. BBK, Bilbao.

La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda. Imprenta, lit., relieves Jesús Álvarez, Bilbao. 1926?

GALLEGO, Eduardo (1924): “La construcción en Madrid durante 1923”, *La Construcción Moderna*, núm.1, 15 enero, p.1.

GALLEGO, Eduardo (1924): “El pro de la edificación de viviendas económicas”, *Propiedad y Construcción*, núm.15, 30 abril, p.7.

GÓMEZ GÓMEZ, Ana Julia (2001): *Nueva Imagen de la Ciudad. Las Casas Baratas de Vizcaya, 1911- 1936*. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid. Tesis Doctoral.

GÓMEZ GOMEZ, Ana Julia, RUIZ SAN MIGUEL, Javier (2004): *Las Casas Baratas en Bilbao. 1911- 1936*. COAVN, Bilbao.

GONZÁLEZ DE DURANA, Javier (1986): “Introducción”, ALZOLA, Pablo de: *Puente de hierro para la ría de Bilbao*. Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos y Aparejadores de Bizkaia. Bilbao.

GUIMÓN, Pedro (1922): “Casas obreras: aisladas o agrupadas”, en *Segundo Congreso de Estudios Vascos*. Publicaciones de la Sociedad, San Sebastián, pp.372-379.

MÁS SERRA, Elías (2001): *Arquitectos municipales de Bilbao*. Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.

MÁS SERRA, Elías (2000): *Ricardo Bastida un arquitecto para Bilbao*. BBK, Bilbao.

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2004): “La vivienda de los años 30 en Bilbao. Las casas de vecindad y la Nueva Arquitectura (1932- 1936)”, *Bidebarrieta*, núm.15, pp.241-266.

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier (2009): “Habitar periferias urbanas: la gestión de la vivienda en los márgenes de la ciudad en Bilbao”, *Zainak*, núm.32, pp.773-803.

MUÑOZ FERÁNDEZ, Francisco Javier (2010): “La arquitectura del ferrocarril de posguerra en Bilbao. Las estaciones ferroviarias y la concreción de una nueva imagen de ciudad”, *TST*, núm.18, 2010, pp.220-240.

OBREGOZO, José (1923): “D. Valentín Gorbeña”, *Revista de Obras Públicas*, núm.2383, 15 de junio, pp.49-50.

ORMAECHEA HERNÁIZ, Ángel María (1989): *Ferrocarriles de Euskadi. 1855- 1936*. Eusko Trenbideak- Ferrocarriles Vascos, Vitoria- Gasteiz.

ORUETA, José de (1929): *Memorias de un bilbaíno*. Nueva Editorial, San Sebastián.

PALIZA MONDUATE, María Teresa (1988): *Manuel María de Smith Ibarra. Arquitecto 1879-1956*, Diputación Foral de Bizkaia. Salamanca.

PRIETO, Indalecio (1991): *Pasado y futuro de Bilbao*, Fundación Indalecio Prieto. Editorial Planeta, Barcelona.

REBOLLEDO, José Antonio (1872): *Casas para obreros*. Imp. de la Viuda e Hijos de Galiano, Madrid.

Reglamento de Sanidad Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao, 1928.

SÁENZ DE BARÉS, Julio (1924): “Construcciones escolares”, en *La arquitectura moderna en Bilbao*. Talleres Echeguren y Zulaica, Bilbao, pp.47-52.

SARACÍBAR, Julio de (1868): *Memoria de los estudios practicados en la Exposición Universal de París de 1867 por encargo del ilustre Ayuntamiento de la Ciudad de Vitoria y presentada a dicha corporación*. Imprenta, Litografía y Librería de la Viuda de Egaña e Hijos, Vitoria.

SARACÍBAR, Julio de (1876): “Habitaciones económicas”, *Revista de la Sociedad Central de Arquitectos*, num.7, 30 de octubre, pp.2-4.

SEGUROLA, Estanislao (1934): “Los enlaces ferroviarios de Bilbao. Urbanismo en general y urbanismo aplicado a Bilbao”, *Boletín del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro*, núm.30, 17 de abril, pp.10-13; núm.31, 15 de mayo, pp.14-17; núm.32, 15 de junio, pp.10-13.

ROTAECHE, Ignacio de (1934): *Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao*. Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, Bilbao.

UNAMUNO, Miguel de, ALZOLA, Pablo de (2000): *La cuestión del Ensanche de Bilbao*. Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.