INDUSTRI ONDARE ETA HERRI LANEKO
EUSKAL ELKARTEA
ASOCIACION VASCA DE PATRIMONIO
INDUSTRIAL Y OBRA PUBLICA
Bailén nº 1, 3º, dpto. 6. • 48003-BILBAO

Arantza Arzamendi
Directora de Patrimonio Cultural
Departamento de Cultura
Donostia-San Sebastian, 1
01010 Vitoria-Gasteiz

Bilbao, 22 de septiembre de 2006

Estimada Señora:

Ante el anuncio realizado por el Ministerio de Fomento de próxima licitación del estudio informativo para la realización del proyecto de conversión en estación intermodal y punto de salida y llegada del tren de alta velocidad de la Estación de Bilbao-Abando, y temiendo que éste pueda afectar negativamente al mantenimiento y preservación de dicha estación, la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública solicita por la presente la incoación de expediente de inclusión en el Inventario General del Patrimonio Cultural Vasco, con la categoría de Monumento, a la **Estación de Abando (Bilbao).**

Abando, además de una seña de identidad del Bilbao contemporáneo, es el único exponente en Euskadi de las grandes estaciones terminales ferroviarias del pasado, dotada de una única marquesina que abriga todas las vías. Este concepto, inaugurado hacia 1863 con la magnífica estación de Saint Pancras en Londres, se convirtió en el más representativo de la arquitectura ferroviaria durante casi un siglo y es precisamente Bilbao-Abando una de las últimas estaciones construidas en el mundo con esta tipología. Actualmente, la mayor parte de estas estaciones gozan de algún grado de protección. Así sucede con todas las estaciones dotadas de este tipo de marquesinas en el resto del Estado (Valencia, Barcelona-Término, Madrid-Atocha, Sevilla-Plaza de Armas y La Coruña-San Cristobal), aunque no todas conservan su uso ferroviario, ya que la de Sevilla se ha convertido en centro comercial y la marquesina de Madrid-Atocha, aunque forma parte del conjunto de la actual estación de Atocha, alberga un jardín tropical.

La estación actual

Las insuficiencias de la primitiva estación, que como estación término de la línea Bilbao-Tudela se había construido en 1865, se acrecentaron con el transcurrir de los años. Su reforma se constituyó en una indudable necesidad para la Villa aunque ésta

no se llevaría a cabo hasta pasada la guerra civil. Desde los años veinte fueron varios los proyectos de reforma y ampliación que por diversas causas no acabarán por materializarse.

Pasada la guerra civil, en 1941, se formuló un nuevo y definitivo proyecto cuya redacción corrió a cargo del arquitecto Alfonso Fungairiño Nebot.

El edificio de viajeros se adelantó hasta la Plaza Circular con su fachada principal alineada con la calle Hurtado de Amézaga, presentando en planta una forma rectangular de 47,50 x 39 mts. A este último lado se le añaden los 192 mts. de la marquesina de la nave de andenes.

Se prescindió de una tipología ferroviaria que anunciara las funciones del edificio. La fachada principal presenta profusión de líneas rectas junto a detalles manieristas (frontones partidos, vanos ciegos, falsas pilastras rematadas por modillones que reparten los ejes de vanos) que insisten en potenciar un clasicismo y monumentalismo ecléctico muy del gusto de la arquitectura «de poder» de la postguerra.

Aunque en principio no se pretendía que el edificio armonizara completamente con los de su entorno, sin embargo, debió preocupar conseguir una cierta continuidad con los edificios de la banca de la Plaza Circular, Banco de Vizcaya, Bilbao, Santander, España, CAV. Todos ellos repetían el esquema de la arquitectura representativa de columnas con un estilo formal de pretendida majestuosidad: columnas y pilares de orden gigante, composición clasicista, cúpulas.

La fachada trasera, sin duda menos necesitada de armonización, presenta un estilo más escurialense y recuerda al edificio de oficinas proyectado por Manuel Galíndez y José M.ª Chapa para la Naviera Aznar durante la misma década.

Las fachadas interiores se abren a un gran patio que aloja el vestíbulo, rasgando sus muros mediante amplios vanos adintelados y acristalados con baquetones que reticulan las ventanas en amplios rectángulos.

La estructura de todo el edificio es de hormigón armado mientras que los materiales empleados para el acabado y lucido realzan su carácter monumental: granito en basamentos y columnas del pórtico de entrada, arenisca en apilastrado y recubrimiento del zócalo que llega hasta la planta de andenes, caliza en recercado de huecos y ladrillo en cuerpo de muros y caravista en el resto de la fachada.

El edificio presenta planta en U con la abertura dirigida a la nave de andenes, dejando así un patio de grandes dimensiones que acoge al vestíbulo y asegura su iluminación.

Para la cubrición de los andenes se montó una marquesina abovedada, con la colaboración de A.H.V., soportada por 12 grandes arcos de celosía -cuchillos Dión- anclados y articulados en sus apoyos a dados de hormigón.

La solución adoptada se muestra a estas alturas del siglo como una estructura poco original, aunque desde luego muy habitual en las estaciones de ferrocarril desde que De Dión la utilizó con éxito en la Galería de Máquinas de la Exposición Universal

de París de 1878. Si el edificio de viajeros prescindía de anunciar su función ferroviaria, la gran bóveda de estructura metálica ejercía con creces dicha función.

Además, la fachada de cabeza, se cerró con una vidriera en color, con reloj y escudo centrales rodeados por motivos ferroviarios, industriales y regionales, logrando un gran efecto artístico y una magnífica carta de presentación de la Villa para los viajeros que llegan a Abando. La vidriera tiene unas dimensiones de 15 mts. de ancho por 10 de alto y su diseño fue realizado por Miguel Pastor Veiga mientras que la ejecución de la obra corrió a cargo de la Unión de Artistas de Irún. Está flanqueada por sendos frescos cuyos bocetos fueron realizados por Santos Iturrioz.

En los años ochenta, tras asumir el Gobierno Vasco las competencias de transportes, fue formada una comisión tripartita Gobierno, Diputación y Ayuntamiento, haciéndose cargo la Diputación de la redacción de un proyecto previo que permitiera analizar la viabilidad de una Estación Intermodal en Abando. La elección del técnico redactor recayó en James Stirling & Michael Wildford, arquitectos de reconocido prestigio con los que se formalizó un contrato en 1985. Dos años después se presentaba el Proyecto Básico que proponía la construcción de un complejo arquitectónico que incluía un edificio destinado a albergar también una estación de autobuses, adecuando las instalaciones de RENFE, reformando y ampliando las ya existentes y manteniendo la actual nave de andenes para ferrocarriles de cercanías, creando además una nueva nave gemela paralela a la anterior para largo recorrido quedando separadas ambas por una plaza peatonal como eje ordenador.

Atentamente se despide,

Fdo.: José Eugenio Villar
Presidente