

LAUDIOKO GELTOKIA.
TUTERA-BILBO TRENBIDEA

ESTACIÓN DE LLODIO.
FERROCARRIL DE TUDELA A BILBAO



(AVPIOP/IOHLEE)

Araba Álava
Laudio Llodio

Juanjo Olaizola Elordi

Tuteratik Bilborako trenbidea 1857ko irailaren 15eko emakidari esker eraiki zuten, Charles Blacker Vignoles ingeniari britainiarrek zuzenduta. Trenbide osoa 1863ko abuztuaren 31n inauguratu zuten.

Trenbide hau Miranda de Ebro inguruan sartzten da Araban; Bizkaian, berriz, Urduña inguruan. Hiri hori igarotakoan, berriro ere Amurrión barneratzen da Aiarako haranean barrena joateko, harik eta Aretan behin betiko utzi arte. Guztira 67 km dira; tarte horretan, Irundik Altsasurako trenbidean ez bezala, trenbidearen sustatzaileek azpiegitura eremura ahalik eta gehien egokitzea erabaki zuten, neurri handiko lanak egin beharrik ez izateko. Bilbo eta Miranda de Ebro bitartean, berdintze osoa, zubiak eta tunelak etorkizunean bide bikoitza ipintzeko behar beste galiborekin egin zituzten.

Araba aldean, Tuteratik Bilborako trenbidearen obra nabarmenak honakoak dira: Baias ibaiaren gaineko hiru zubiak Erribera Beitian eta Kuartangon, eta Alorriakoa, Artomañakoa eta Saratxokoa Amurrión udalerrian. Tünelei dagokionez, be-

El ferrocarril de Tudela a Bilbao fue construido, bajo la dirección del ingeniero británico Charles Blacker Vignoles, en virtud de una concesión otorgada el 15 de septiembre de 1857. La inauguración de la totalidad de la línea se verificó el 31 de agosto de 1863.

El ferrocarril de Tudela a Bilbao se introduce en el territorio alavés en las inmediaciones de Miranda de Ebro para penetrar en Bizkaia en las proximidades de Orduña. Superada esta ciudad, se adentra nuevamente en Amurrión para recorrer el valle de Ayala hasta abandonarlo definitivamente en Areta. Son un total de 67 km, en los que, a diferencia de la línea de Irún a Alsasua, los promotores de la línea optaron por ceñir la infraestructura en lo máximo posible al terreno, con el fin de evitar la construcción de obras de gran envergadura. Entre Bilbao y Miranda de Ebro toda la explanación, puentes y túneles se realizaron con el gálibo necesario para la futura colocación de una doble vía.

En el territorio alavés las obras más destacadas del ferrocarril de Tudela a Bilbao son los tres puentes sobre el río Bayas en Ribera Baja y Kuartango y los de Aloria, Artomaña y Saratxo en el término municipal de Amurrión. Por lo que res-

rriz, tren hau Arabatik igarotzeko zazpi galeria zulatu behar izan zituzten; guztira, 958 metro. Tunelik luzeena Goiurikoa izan zen, 378 metrokoa.

Bidaiari eta salgaien zerbitzurako, Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao enpresak (1878an Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España elkartean sartu zenak) hainbat geltoki egin zituen Araban: Pobes, Izarra, Inoso, Amurrio eta Areta. Era berean, Laudion bazterbide bat ere egin zuen. Dependentsia hauek guztiak bi solairuko eraikin soilak ziren; fatxada nagusietan hiru bao zeuzkaten irekita, eta guztiak ere bi isurialdeko estalkia zuten. Gaur egun, denboraren joan-etorriak eragindako aldaketak egin da, Pobesko jatorrizko geltokiak zerbitzuan jarraitzen du.

Iragan mendeko 20ko hamarkadaren amaieran, Urduña eta Bilbo bitarteko trenbide honetan kokatutako herriek garapen ekonomiko eta demografiko nabarmena izan zuten; hori ikusirik, Compañía del Norte enpresak aldiriko bidaiarien zerbitzuak indartu zituen. Horretarako, ibilbide osoan bide bikoitza ezarri eta geltoki guztiak zabaltzeari ekin zioten. Hala, horietako bakoitzean bidaiarien zerbitzurako eta langileentzako etxebizitzetarako eraikin berria, bigarren mailako nasarako babeslekua eta atxikitako komuna egin zituzten. Era berean, palankak metatzeko tokirako dorre txiki bat ere egin zuten, zirkulazioaren segurtasuna bermatzen zuten katigagailuak gobernatzeko. Horien guztien fatxadetan euskal estilo berria erabiltzea erabaki zuten, Gipuzkoako Aldundiak urte haietan sustatutako Urolako trenbidean Ramon Kortazar arkitektoak egindako diseinuak inspirazio hartuta.

Compañía del Norte enpresak hasitako estilo erregionalistako geltoki berrien programa Bilbo eta Urduña bitartean zeuden dependentsia nagusietan aplikatu zuten; zehazki, Bizkaiko Basauri-Bidebietako, Arrigorriagako eta Ugaoko geltokietan, baita Arabako Aretakoan, Audiokoan, Luiaondokoan eta Amurriokoan ere. Halaber, urte horietan Tuteratik Bilborako trenbidearen eraikin berriak egitean irizpide berari jarraitu zioten (Artomañan eta Izarran).

Geltoki berri guztietan euskal estilo berria erabili arren, bakoitzak bere proiektua zuen: Aretan aplikatutako inspirazio lapurtarreko baserria, Audioko jauregi-dorretxea, edota Errenazimentuko berezko xehetasunak dituzten landa-inspirazioko hainbat adibide (Luiaondoko geltokiaren balkoi jarraitua, adibidez). Horietan guztietan, ageriko harria erabili zuten beheko solairuetan, baoen markoetan, portaletan eta ertzetan, harlanduxka zimurtsuz eta basalandu gabe, Audiokoan izan ezik. Elementu horiek landa-arkitekturaren berezko itxura landatarra ematen diote. Halaber, zurezko egitura faltsuak, teilatu-hegal zabalak, kanpoko proiektzioko suhesiak edo ganbarak aireztatzeko hutsarte triangeluarrak ere erabili zituzten, euskal herri-arkitekturaren erreferente klasiko moduan.

Compañía del Nortek iragan mendeko 20ko hamarkadaren amaieran eta 30ekoaren hasieran Bizkaian eta Araban eraikitako geltoki berrien herri-sustrako arkitekturaren salbuespen bakarra Audiokoa izan zen; eraikin hori

pecta a los túneles, el paso de este tren exigió en Álava la perforación de siete galerías que sumaban 958 m, siendo el túnel de mayor longitud el de Gújuli, de 378 m.

Para el servicio de viajeros y mercancías la Compañía del Ferrocarril de Tudela a Bilbao, incorporada en 1878 a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, estableció en el territorio alavés estaciones en Pobes, Izarra, Inoso, Amurrio y Areta, así como un apartadero en Audio. Todas estas dependencias fueron equipadas con sencillos edificios de dos plantas, con tres vanos abiertos en las fachadas principales y cubiertas a dos aguas. En la actualidad, con las modificaciones propias del paso del tiempo, todavía se conserva en servicio la primitiva estación de Pobes.

A finales de los años veinte del pasado siglo, las poblaciones situadas a lo largo de esta vía férrea entre Orduña y Bilbao experimentaron un notable desarrollo económico y demográfico, hecho que animó a la Compañía del Norte a potenciar sus servicios de viajeros de cercanías. Para ello se estableció la doble vía en todo el trayecto y se procedió a ampliar todas las estaciones con la construcción, en cada una de ellas, de un nuevo edificio para el servicio de viajeros y viviendas para el personal, un refugio para el andén secundario, un retrete anexo y una pequeña torre para el puesto de concentración de palancas con las que se gobernaban los enclavamientos que garantizaban la seguridad de la circulación. Para todos ellos se optó por utilizar en sus fachadas el estilo neovasco, inspirado directamente en las recientes realizaciones del arquitecto Ramón Cortázar en el ferrocarril del Urola, construido en aquellos años por la Diputación de Gipuzkoa.

El programa de nuevas estaciones de estilo regionalista emprendido por la Compañía del Norte se aplicó en las principales dependencias comprendidas entre Bilbao y Orduña; en concreto, en las estaciones vizcaínas de Basauri-Dos Caminos, Arrigorriaga y Ugao-Miravalles, así como en las alavesas de Areta, Audio, Luiaondo y Amurrio. Asimismo, en los mismos años se siguió idéntico criterio en la construcción de las nuevas edificaciones de la línea de Tudela a Bilbao en Artomaña e Izarra.

Pese a utilizar en todas las nuevas estaciones el estilo neovasco, cada una de ellas respondía a un proyecto diferenciado: desde el caserío de inspiración labortana aplicado en Areta hasta la casa torre palaciega empleado en Audio, pasando por diversas variaciones de inspiración rural con algunos detalles propios del Renacimiento, como es el caso de la balconada corrida de la estación de Luiaondo. En todas ellas, salvo en la de Audio, se utilizó la piedra vista en plantas bajas, marcos de vanos, portalones y aristones, en sillarejo rugoso y sin desbastar, que aportan al conjunto un aspecto rústico propio de la arquitectura rural en la que se inspiraba. Asimismo se recurrió a los falsos entramados de madera, los amplios aleros, los muros cortafuegos con proyección exterior o los huecos triangulares de ventilación de las gambaras, como referentes clásicos de la arquitectura popular vasca.

La única excepción a la arquitectura de raíz popular de las nuevas estaciones construidas en Bizkaia y Álava por la Compañía del Norte a finales de la década de los años veinte y principios de los treinta del siglo pasado fue la de

José Enrique Marrero Regalado arkitekto kanariarrak diseinatu zuen inguruko dorretxeen arkitekturari inspiraturik, eta 1931n inauguratu zuten.

Laudioko geltokiaren berezitasuna, ziur aski, Estanislao Urkixo Ussíaren nortasunak erabaki zuen, Urkixoko hirugarren markesak; herri honetako zen jatorriz, eta, garai hartan, Compañía del Norteko administrazio-kontseiluko zuzendariordea zen. Arrazoa edozer izanik ere, Laudion herri-arkitektura baztertu eta jauregi kutsuko eraikina egin zuten, tokiko historizismoan errotutako estilo landuen berrezko apaingarrietan inspiratuta.



Laudioko Compañía del Norte geltokiaren ikuspegi orokorra. (Santi Yaniz)

Vista general de la estación de la Compañía del Norte en Laudio. (Santi Yaniz)

Eraikinak bi solairuko erdiko atal handi bat dauka, baita solairu bakarrek muturreko bi hegal txikiago ere, hainbat errepertorioren uztarketa bilduta: itxarongelan sartzeko Erdi Aroko inspirazioko puntu erdiko atetzar handiak, teillatu-hegalak errematatzen dituen tinpano erdi-zirkularreko medailoi eta garitoi faltsuak, balkoi jarraituak eta ateen zein balkoien burdin lanak. Azken horietan Errenazimentera eta herri-barrokoko baliabideak daude nahasita. Gainera, trenbidearen gainerako geltokietan zakar landutako harriaren ordez, bikain tailatutako hareharrizko harlandua aukeratu zuten. Halaber, fatxadaren arkitektoaren sinadura duen geltoki bakarra Laudiokoa da.

Laudioko geltokiaren multzoa osatzeko, komunak ipintzeko eraikina ere egin zuten. Garai hartan indarrean zegoen araudiari jarraiki eta higiene arazoak tarteko, guztiz bakartuta egin zuten. Edonola ere, ez da gure garaietara iritsi. Era berean, palankak biltzeko postua ere egin zuten, katigatzeko maniobrak egiteko. Eraikin horrek bi solairu ditu, inklinazio handia duten zortzi isurialdeko estalki ikusgarri batez errematatuta. Urduñarantz zihoazen bidaiariak

Laudio, ya que en este caso el edificio, diseñado por el arquitecto canario José Enrique Marrero Regalado e inaugurado en 1931, se inspiraba en la arquitectura de las casas torre señoriales del entorno.

Es probable que la singularidad de la estación de Laudio viniera determinada por la personalidad de Estanislao Urquijo Ussía, tercer marqués de Urquijo, oriundo de esta población, quien en aquel momento ostentaba el cargo de vicepresidente del Consejo de Administración de la Compañía del Norte. Sea o no ésta la razón, lo cierto es que en Laudio se rompió con el repertorio de la arquitectura popular para optar por un edificio de corte señorial inspirado en repertorios decorativos propios de estilos más depurados enraizados con el historicismo local.

El edificio, dotado de un gran cuerpo central de dos pisos y dos alas extremas de pequeñas dimensiones y una sola planta, reúne una combinación de diversos repertorios, desde la inspiración medieval del gran portón de medio punto que permite el acceso a la sala de espera, hasta los medallones en tímpanos semicirculares y los falsos garitones que rematan los aleros, pasando por las balconadas y los trabajos de herrería de puertas y balcones, en los que se entremezcla el recurso al Renacimiento y al barroco vernáculo. Además, en lugar de la piedra toscamente labrada de las restantes estaciones de la línea, en este caso se optó por una sillería arenisca perfectamente tallada. Por otra parte, la de Laudio es la única de las estaciones firmada por su arquitecto en la fachada.

El conjunto de la estación de Laudio se completaba con un edificio para la ubicación de los retretes que, siguiendo la reglamentación vigente en la época y por razones de higiene, era completamente exento y que en la actualidad ha desaparecido. Asimismo se construyó un edificio de dos plantas, rematado por una pintoresca cubierta a ocho aguas que presentan una gran inclinación, en el que se ubicó el puesto de concentración de palancas para la



Laudioko geltokiko inspirazio historizistako apaingarriren xehetasuna. (Santi Yaniz)

Detalles ornamentales, de inspiración historicista, del edificio de la estación de Laudio. (Santi Yaniz)

babesteko, babesleku bat eraiki zuten bigarren mailako nasan, geltokiaren beraren antzeko estiloan eginda. Nasa hau baranda batzuek babestutako lurpeko igarobide baten bidez zegoen nagusiarekin komunikaturik. Barandok Errenazimenduko apaingarriak zituzten.

Laudioko geltokiari hainbat aldaketa egin dizkiote urteetan; nabarmenena zirkulazio-bulegoa handitzea izan zen, 60ko hamarkadan. Bulegoa handitzean, fatxadarekin jatorriz zuen lerrotatzea apurtu zuten, geltoki-buruari trenbideen ikuspegi hobea eskaini ahal izateko. Eragiketa hau euskal estilo berria baliatuta altxatutako gainerako geltokietan ere egin zuten, Basauritik Izararaino; hain zuzen, telefono bidezko blokeo-sistema zaharraren eta palankak pilotatzeko postuen tokian, blokeo automatikorako argidun sistema ipini zutenean. Zorionez, beren eginkizuna galduagatik ere eraikinak bere horretan utzi zituzten. Renfek geltoki bakoitzaren jatorrizko arkitekturarekin errespetu handiz jokatu zuen zirkulazio-bulegoak handitzeko orduan; ondorioz, multzoan ezin hobeto integraturik daude.

Testu hau idazteko unean, Compañía del Nortek Tuteratik Bilborako trenbiderako Araban eta Bizkaian eraiki zituen euskal estilo berriko geltoki guztiak baldintza egokietan daude; hori horrela izanik, eraikin multzo berezia osatzen dute, Urolako trenbidearen Gipuzkoako multzoarekin bakarrik alderatu ahal daitekeena. Azken horiek izan ziren aztertzen ari garen lineako geltokiak altxatzeko inspirazio-iturri, zalantzarik gabe. Eraikin horiek, gainera, bestelako batzuk egiteko eredu ere izan ziren; esaterako, Meiramako geltokia, Santiagotik Coruñarako trenbidean dagoena. Trenbide horretan bada euskal tren-arkitekturaren beste adierazgarri bat ere: Órdenes-Pontragako geltokia, Urolako trenbidearen Azpeitiko geltokiaren berdin-berdina.

BIBLIOGRAFIA

ARANBURU, NEKANE, 2004 • IBAÑEZ GÓMEZ, M.; TORRECILLA GORBEA, M.^a J.; ZABALA LLANOS, M., 1992.

maniobra del enclavamiento. Para proteger a los viajeros que se dirijan hacia Orduña se construyó un refugio en el andén secundario, ejecutado en un estilo similar al de la propia estación. Este andén se comunicaba con el principal mediante un paso subterráneo protegido por unas barandillas con elementos decorativos renacentistas.

La estación de Laudio ha experimentado algunas modificaciones a lo largo de su historia, siendo la más destacada la ampliación del gabinete de circulación realizada en los años sesenta, con la que se rompía su alineación original con la fachada para poder ofrecer una mejor visibilidad sobre las vías al jefe de estación. Esta operación también se realizó en las restantes estaciones de estilo nevasco de la línea, desde Basauri hasta Izarra, cuando se sustituyó el primitivo sistema de seguridad mediante bloqueo telefónico y puestos de concentración de palancas por un bloqueo automático luminoso. Afortunadamente, la pérdida de su función no supuso la desaparición de estas singulares edificaciones. En todo caso, Renfe realizó la ampliación de los gabinetes de circulación de forma muy respetuosa con la arquitectura original de cada una de las estaciones, de modo que se integran perfectamente en el conjunto.

En el momento de redactar este texto, todas las estaciones de estilo nevasco que construyó la Compañía del Norte para la línea de Tudela a Bilbao en Álava y Bizkaia se conservan en buenas condiciones, formando un singular conjunto de edificaciones que solamente tiene parangón en las guipuzcoanas del ferrocarril del Urola en las que, sin duda, se inspiran. Estos edificios sirvieron además de modelo a otras realizaciones, como es la estación de Meirama, situada en el ferrocarril de Santiago de Compostela a La Coruña, línea en la que existe otro exponente de la arquitectura ferroviaria vasca, la estación de Órdenes-Pontraga, idéntica a la estación del ferrocarril del Urola en Azpeitia.

BIBLIOGRAFÍA

ARANBURU, NEKANE, 2004 • IBAÑEZ GÓMEZ, M.; TORRECILLA GORBEA, M.^a J.; ZABALA LLANOS, M., 1992.