

EL TREN DE POSGUERRA. LAS ESTACIONES FERROVIARIAS Y LA DEFINICIÓN DE UNA NUEVA IMAGEN URBANA EN BILBAO

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

1.- La construcción de un nuevo Imperio

Tras la Guerra Civil, los principales objetivos del nuevo régimen fueron la reconstrucción, la recuperación económica, y dar respuesta a los mismos problemas presentes desde años anteriores que la contienda bélica tan sólo aplazó y en algunos casos incluso agravó. De tal modo que la falta de viviendas, la carencia de servicios o la ausencia y precariedad de las comunicaciones, entre ellas las ferroviarias, continuaron siendo los principales desafíos de Bilbao y otras ciudades de la época. Luego no es de extrañar que muchas propuestas trazadas para intentar afrontar los problemas más inmediatos, se basaran en la reformulación de ideas anteriores que la guerra y la inestabilidad política y económica de la II República imposibilitaron desarrollar de manera efectiva. Sin embargo el nuevo Estado también careció de los medios económicos, materiales y humanos precisos para poder acometer los proyectos necesarios; por lo que las actuaciones del nuevo gobierno, gracias al control de los medios de comunicación, fueron más simbólicas y propagandísticas que efectivas. Desde la prensa y la radio se utilizaron las escasas iniciativas que se llevaron a cabo para criticar las gestiones del gobierno republicano anterior y ensalzar el esfuerzo del nuevo régimen que era capaz de surgir de la nada y construir un “nuevo Imperio”¹.

A partir de 1938 la *Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones* se ocupó de la reconstrucción de aquellos municipios y obras más significativas; mientras que el *Ministerio de Obras Públicas* y las empresas relacionadas con él, bajo las directrices marcadas desde los ministerios de gobernación, hacienda, trabajo, industria y comercio; se encargaron de reconstruir y reorganizar los sectores productivos y energéticos, así como las infraestructuras relacionadas con el transporte y las telecomunicaciones². Se trataba de obras que, además de ser susceptibles de crear riqueza y trabajo, eran fundamentales para un régimen que inicialmente optó por una organización autárquica de la economía. De ahí que el *Ministerio de Obras Públicas* tuviese una especial relevancia en la política económica de un país que aspiraba a ser autosuficiente y servirse tan sólo de sus propios recursos, principalmente aquellos provenientes del campo. La apuesta por el mundo rural fue consecuencia de una política que vio en el agro el futuro de la economía nacional y un modelo de vida adecuado para la Nueva España. De hecho, el Estado consideraba que la industria vizcaína ya había logrado el desarrollo adecuado y no tenía previsto realizar inversión alguna que

¹ CÁRDENAS, Gonzalo, “La construcción nacional vista desde la Dirección General de Regiones Devastadas”, en *Segunda Asamblea Nacional de Arquitectura*, Madrid: Ediciones D.G.A., 1940, pág.155.

² Al respecto se puede consultar: MACÍAS MUÑOZ, Olga, “El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939- 1959)”, en *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, núm.2, 2002, págs.149-187.

fomentara su crecimiento. En consecuencia, las obras públicas previstas para la provincia no podían dar respuesta a las aspiraciones del empresariado local que apostaba por el desarrollo industrial de la metrópoli bilbaína. De tal forma que en los primeros años de posguerra, se retrasó no sólo el crecimiento industrial, sino que también la mejora y construcción de viviendas, servicios, infraestructuras y comunicaciones precisamente en aquellos lugares donde eran más apremiantes, y se limitaron a concretar una nueva imagen urbana.



Puente del Arenal, apeadero de la Naja y edificio de la S.A. Olaveaga en Bilbao
Bizkaiko Foru Aldundia- Foru Artxiboa /Diputación Foral de Bizkaia- Archivo Foral

2.- Una nueva estación para la ciudad

Las primeras tareas de reconstrucción de Bilbao se iniciaron tan pronto como terminó la guerra en 1937. Pero la magnitud de la tragedia obligó al nuevo Estado que todavía se estaba constituyendo, una política de reconstrucción global que dirigió y diseñó desde la *Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones* y financió a través del *Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional*. Los daños de la capital vizcaína no fueron similares a los que sufrieron los municipios cercanos de Amorebieta, Durango, Guernica o Munguía que quedaron totalmente arrasados; y se concretaron en la reconstrucción de algunos inmuebles bombardeados, como viviendas y centros religiosos, así como los puentes que volaron las tropas republicanas antes de abandonar la ciudad³.

³ Sobre la actuación de la *Dirección General de Regiones Devastadas* en el País Vasco se puede consultar: MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, "Ruinas y grietas en la arquitectura vasca de posguerra. La Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones en el País Vasco", en *XVI. Congreso Nacional de Historia del Arte. La Multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias. Anroart Ediciones, 2006, págs.823-830. MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, "Tiempo de silencio para la arquitectura. La destrucción y la

A partir de 1938 la *Oficina Técnica Municipal de Puentes Fijos* que estaba compuesta por los ingenieros José Entrecanles, René Petit Ory, José Juan Arancil y el arquitecto Manuel I. Galíndez se encargó, gracias a la financiación del Estado, de la reconstrucción de los puentes de la ciudad⁴. Con ello se quiso restablecer el abastecimiento de la Villa tanto por mar como por tierra, y recuperar las comunicaciones con el resto de barrios y municipios cercanos. Al acometer la reconstrucción del céntrico puente del Arenal en el muelle de la Naja, anexo a la estación del tren a Portugalete, la oficina propuso en 1939 a la S.A. Olavega, filial de la compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete, reformar el entorno urbano en el que se enclavaba⁵.



Interior del andén de la Naja
Publicado en *Memoria del Ayuntamiento de Bilbao 1937- 1939*

construcción de Guernica”, en *Actas del Congreso Internacional 1936/ 1939. La Guerra Civil Española*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008. Libro CD.

⁴ Sobre los puentes se puede consultar: *Nuevos puentes de Bilbao*, Bilbao: Huecograbado Arte, 1938. Sobre la arquitectura de Bilbao en los años de posguerra se puede consultar: MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de posguerra en el País Vasco. 1937- 1950”, en *Ondare*, núm.25, 2006, págs.33- 76. MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “La arquitectura muda. Bilbao durante los años de guerra y posguerra (1936- 1944)”, en *Bidebarrieta*, núm.18, 2007, págs.361-397. SANTAS TORRES, Asier, *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación de Vizcaya, 2007.

⁵ GALÍNDEZ, Manuel I., “Edificio de la S.A. Olavega”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm.12, 1942, págs.9-13. Expediente de construcción de Bailén, 1. *Archivo Municipal de Bilbao/ Bilboko Udal Artxiboa*. 1945-XIV-547-362. Sobre la arquitectura de Galíndez se puede consultar: CENICACELAYA, Javier, “El valor de la composición más allá del estilo. La arquitectura de Manuel Galíndez (1892-1980)”, en *Composición Arquitectónica*, núm.8, julio de 1991, págs.110-149. SUSPERREGUI, Jesús María, *Manuel I. Galíndez, arquitecto*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación de Vizcaya, 2000. Galíndez se tituló en la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1918. *Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración. Educación*. (05)020. 31/14799, 4827-42.

La compañía siguiendo la propuesta municipal seguramente ideada por Galíndez, proyectaba sustituir la estación sobre las vías por otra subterránea que quedaría cubierta por una plaza de 95 metros de longitud. La plaza configuraría así un espacio libre que daría una mayor presencia visual a dos edificios emblemáticos de la ciudad: la Estación de la Concordia y la Sociedad Bilbaína, que se completarían con un tercero: las oficinas de la compañía ferroviaria y el primer rascacielos de la capital. El inmueble se erigiría sobre la misma estación y anexo a un solar propiedad de la empresa en la calle Bailén que permitiría además cerrar uno de los extremos de la plaza.

El edificio en altura se justificó por la amplitud del espacio y la perspectiva que quedaba libre frente a él. El Ayuntamiento aceptó la propuesta a cambio de 75.000 pesetas por el beneficio que suponía para la compañía construir sobre la estación y con exceso de plantas; a la vez que impuso la condición de que el inmueble debía ser de carácter artístico y monumental y estar construido con materiales nobles.

En febrero de 1940 Manuel I. Galíndez firmó el proyecto arquitectónico y urbanístico que no se terminó hasta 1945. La propuesta del arquitecto bilbaíno se inició con la plaza anexa al puente del Arenal en cuya construcción también participó. De hecho existe un carácter de continuidad entre el puente y la plaza no sólo visual, sino que también estético, tal como queda patente en las líneas modernas propias del racionalismo que se generalizó en los años anteriores a la guerra. El arquitecto también procuró mantener la misma continuidad con las construcciones adyacentes del muelle al proyectar una estación abierta con soportales tanto debajo de la plaza como del edificio de nueva construcción, pero con la diferencia que los primeros seguían una forma arquitrabada y los siguientes estaban constituidos por arcadas y una estética más conservadora.

Sobre las arcadas se erigió un edificio articulado en torno a dos cuerpos de diferente forma y altura. El de ingreso, que era el que se erigía sobre la propia estación y tenía acceso desde la plaza, se organizaba en torno a una planta cuadrangular y contaba con diez pisos de altura y un torreón con dos pisos más ligeramente retranqueados. El cuerpo anexo, que correspondía al antiguo inmueble propiedad de la compañía, presentaba menor altura en consonancia con las edificaciones cercanas y una planta rectangular que se adaptaba al transcurso de la ría y se iba alabeando de manera paulatina⁶. La estructura de hormigón armado del bloque se recubrió con piedra caliza en el zócalo y piedra artificial en el resto de la fachada, siguiendo así las sugerencias de monumentalidad del consistorio municipal.

En el interior del edificio las plantas se dividieron en diferentes oficinas con la excepción del piso sexto donde se habilitaron dos viviendas, una para el portero y otra para el director gerente de la empresa. La planta baja y el semisótano se reservaron para la compañía, mientras que el resto se pensaron para ser alquiladas. La distribución general en planta se organizó en torno a un pasillo central que daba acceso a los trece

⁶ El arquitecto repitió esta misma adaptación del edificio al transcurso de la ría en el proyecto de la Naviera Aznar en la Plaza de Venezuela 2 de Bilbao (1943- 1949). *Archivo Municipal de Bilbao/ Bilboko Udal Artxiboa*. 1949-XIV-953-356.

departamentos que había en cada piso, donde los servicios sanitarios, la escalera y los ascensores se ubicaron en la orientación menos favorable que daba a la calle Bailén.

Mientras la iniciativa privada, en colaboración con el Ayuntamiento bilbaíno, se encargaba de reconstruir y rehabilitar la estación de una de las líneas ferroviarias más importantes del área metropolitana del Nervión⁷, el nuevo Estado empezaba a perfilar un plan conjunto de obras públicas, así como una nueva política ferroviaria.



Edificio de la S.A. Olavega de Bilbao
Archivo Fotográfico Foto Ortega

3.- La creación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles

El 11 de abril de 1941 se aprobó el *Plan General de Obras Públicas*, que se basó en las propuestas iniciadas en plena guerra para ser acometido una vez terminada la contienda

⁷ En 1946 la línea era utilizada por alrededor de 22.000 viajeros diarios de los que 7.000 recalaban en el apeadero de la Naja. RUIZ- BARRERA, Enrique, “Los ferrocarriles de Portugalete y Triano”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.142, junio de 1946, págs.278- 281. Asimismo sobre la red ferroviaria bilbaína se puede consultar: MACÍAS MUÑOZ, Olga, *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994. MACÍAS MUÑOZ, Olga, “Bilbao, metrópoli ferroviaria”, en CAYÓN GARCÍA, Francisco., VIDAL OLIVARES, Francisco Javier, MUÑOZ RUBIO, Miguel, (coord.), *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*, Madrid: Ministerio de Fomento. Fundación de los ferrocarriles españoles, 2003, págs.177-203.

bélica⁸. El plan en particular y la política del nuevo estado en general, pretendían abordar obras hidráulicas, de telecomunicaciones y de transporte aéreo, marítimo, ferroviario y también por carretera. Para el ministro de obras públicas, Alfonso Peña Boeuf, en una época en la que el carburante para los automóviles era escaso y caro, una adecuada red ferroviaria era necesaria para favorecer la conexión, el abastecimiento y la reconstrucción de diferentes enclaves urbanos⁹.

La red de ferrocarriles que antes de la guerra ya contaba con unas infraestructuras y material móvil insuficiente y deteriorado, durante la contienda se convirtió en un objetivo militar. El tren fue un elemento estratégico y fundamental para el transporte terrestre que facilitó el traslado de tropas y abastecimientos de todo tipo. Por lo que una vez que terminaron las hostilidades, la mayor parte de las líneas quedaron devastadas y faltaron locomotoras, vagones, traviesas, enclavamientos, estaciones y puentes¹⁰.

El estudio que en 1940 elaboraron el ministro de obras públicas y el director general de ferrocarriles Gregorio Pérez Conesa, además de la insuficiencia de la red ferroviaria, apuntó diferentes problemas jurídicos, técnicos y económicos. Por una parte el sistema vigente de concesiones obstaculizaba la necesaria transformación técnica y comercial, a la vez que era necesaria la renovación del material motor y de transporte, la construcción de líneas, la mejora y ampliación de instalaciones, la racionalización de tarifas y servicios, y la aportación de nuevas técnicas de actuación¹¹. Ante esta situación el *Ministerio de Obras Públicas* optó por estatizar el sector ferroviario con el objetivo de conferirle el orden y unicidad que hasta entonces nunca habían tenido. La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941 creó la *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles* (R.E.N.F.E.) que se encargó de administrar la red de ferrocarriles de ancho normal de gran parte del Estado, que en el caso de la capital vizcaína afectó a las compañías de Ferrocarriles del Norte y del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

El plan del nuevo gobierno hizo suyos algunos de los planteamientos recogidos en el *Plan de Enlaces Ferroviarios* para Bilbao desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas en 1933 bajo en mandato de Indalecio Prieto que ya previó la racionalización de las líneas de vía ancha. Pero se obviaron otras propuestas relacionadas con la red

⁸ COMITÉ DIRECTORIO DE OBRAS PÚBLICAS, *Plan General de Obras Públicas*, Madrid: Imp. Talleres Penitenciarios Alcalá, 1940. PEÑA BOEUF, Alfonso, *El futuro plan de obras públicas del Estado Español*, Burgos: Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, 1939.

⁹ PEÑA BOEUF, Alfonso, *Problemas técnicos que plantea la reconstrucción en España*, Madrid: Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, 1940.

¹⁰ Al respecto se puede consultar: COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel, VIDAL OLIVARES, Javier, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid: Anaya, 1998. MUÑOZ RUBIO, Miguel, *RENFE (1941- 1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid: Luna, 1995. PEÑA BOEUF, Alfonso, “Desarrollo de las Obras Públicas en España. Desde el año 1936 hasta la fecha”, en *Revista de Obras Públicas*, núm.2775, 1946, págs.357-371.

¹¹ PEÑA BOEUF, Alfonso, PÉREZ CONESA, Gregorio, *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1940, págs.9 y 10.

ferroviaria de vía estrecha y la centralización de las estaciones terminales¹². Asimismo tampoco se contempló la posibilidad de optimizar y mejorar las comunicaciones entre la capital y los municipios fabriles y residenciales cercanos que permitiesen vertebrar de manera definitiva el área metropolitana del bajo Nervión y su conexión con otros enclaves destacados. No en vano las compañías ferroviarias, al igual que otras iniciativas de la época, carecieron de los medios necesarios para poder trabajar con efectividad. La red ferroviaria y el parque móvil estaban en una situación lamentable y no se podía contar con los suministros necesarios para afrontar su reparación o construcción, lo que motivaba un mal funcionamiento de las líneas, así como su sobre explotación y las consiguientes horas de trabajo excesivas del personal contratado¹³. De ahí que mientras los intentos de mejora de la red ferroviaria todavía estaban por llegar, la recién creada R.E.N.F.E. se limitara a terminar el proyecto de una gran estación para la compañía de Ferrocarriles del Norte.



Estación de Abando de Bilbao en la Plaza Circular
Bizkaiko Foru Aldundia- Foru Artxiboa /Diputación Foral de Bizkaia- Archivo Foral

4.- La culminación de la estación de Bilbao- Abando

En 1927 la Compañía de Ferrocarriles del Norte, de acuerdo con el Ayuntamiento de Bilbao, presentó un proyecto para remodelar su estación que fue aprobado por Real Orden el 13 de enero de 1929 con la condición de presentar un nuevo proyecto de

¹² BASTIDA, Ricardo, *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, 1934. "Dictamen de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao", en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.29, julio de 1933, págs.276-278. "Los enlaces de Bilbao", en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.37, marzo de 1934, pág.146. "Los enlaces ferroviarios de Bilbao", en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.46, diciembre de 1934, pág.451.

¹³ GARCÍA LOMAS, José María, "Los transportes ferroviarios en la hora actual", en *Revista de Obras Públicas*, núm.2723, 1 de marzo de 1942, págs.106-116.

edificio para viajeros. Las obras se iniciaron en 1929 y se abandonaron por su contratista en 1932 debido a dificultades económicas, que fueron habituales durante la II República y llegaron a paralizar la construcción de la ciudad¹⁴. Esta situación obligó a formular en junio de 1932 un nuevo proyecto que fue aprobado por Orden Ministerial el 23 de diciembre del mismo año. Sin embargo el *Plan de Enlaces Ferroviarios* de Bilbao paralizó la propuesta hasta que una comisión presidida por el arquitecto Ricardo Bastida, que en 1923 ya había elaborado un *Plan de Enlaces* para la capital, redactó el nuevo plan que se presentó el 13 de junio de 1933. El plan que contaba con un presupuesto inicial de 845 millones de pesetas, previó con la oposición de las compañías ferroviarias, la construcción de una estación central de viajeros que Bastida se encargó de diseñar siguiendo una modernidad depurada de detalles déco¹⁵. Seguidamente, en marzo de 1935 la compañía formuló un segundo plan de reforma de la estación, que tan sólo contó con una oferta en la subasta de obras. La compañía decidió no aceptar la propuesta, reformar los presupuestos, y por petición del Ayuntamiento variar la ubicación de la estación, para inmediatamente después convocar otra subasta. En octubre de 1935 comenzaron las obras adjudicadas a la constructora Macazaga, que en 1936 se suspendieron de nuevo al constituirse la segunda Comisión de Enlaces Ferroviarios. A pesar de que las obras se reanudaron algunos meses después, éstas quedaron suspendidas de manera definitiva en 1937. Hasta entonces tan sólo se habían ejecutado obras de acondicionamiento del recorrido, y por dos veces la cimentación de un nuevo edificio que no llegó a erigirse¹⁶.

El 17 de junio de 1941 se presentó el nuevo proyecto del arquitecto Idefonso Fungairiño Nebot y los ingenieros de caminos canales y puertos Ramón L. García Fresca, José Manuel Fernández Oliva y Casimiro Juanes Santos¹⁷. En noviembre del mismo año la empresa adjudicataria S.A. Arregui Constructores inició las obras. Al poco tiempo se decidió cambiar el emplazamiento del edificio adelantándolo hasta la Plaza Circular, y ubicar fuera del caso urbano la reserva de la estación. Para ello fue necesario formular un proyecto para la estación el 30 de diciembre de 1943 y otro para la reserva el 21 de marzo de 1944 que fueron aprobados por Orden Ministerial el 21 de

¹⁴ MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “La vivienda de los años 30 en Bilbao. Las casas de vecindad y la Nueva Arquitectura (1932- 1936)”, en *Bidebarrieta*, núm.15, 2004, págs.241-266.

¹⁵ AA. VV., *Ricardo de Bastida arquitecto*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación Bizkaia, 2002, pág.147. MÁS, Elías, *Ricardo Bastida un arquitecto para Bilbao*, Bilbao: B.B.K., 2001, págs.102- 110.

¹⁶ Más concretamente se construyeron los muros del recorrido del ferrocarril a la altura del barrio de San Francisco, y el paso de Cantalojas para acceder al citado barrio. Asimismo se cubrieron las vías de la cercana línea del ferrocarril de Santander con una estructura de hormigón hasta la calle Bailén, se hicieron depósitos de agua elevados, se comenzaron algunos de los muelles y se inició la cimentación del foso del nuevo puente giratorio de máquinas en sustitución del anterior que no se realizó al trasladar en la posguerra la reserva de máquinas a Ollargan, fuera del casco urbano. JUANES, Casimiro, FERNÁNDEZ OLIVA, José Manuel, “La estación de Abando, en Bilbao”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.142, junio de 1946, págs.269- 277.

¹⁷ Arquitecto titulado en la Escuela de Arquitectura de Madrid en 1929. *Ministerio de Cultural. Archivo General de la Administración*. Educación. (05) 020, 32/14808, 7733-64. AA.VV., *50 años de arquitectura en Euskadi*, Vitoria: Gobierno Vasco, 1990, pág.99. El proyecto original no se conserva.

diciembre y el 11 de septiembre de 1944 respectivamente, con un coste previsto de quince millones de pesetas¹⁸.

El proyecto de remodelación tuvo que hacer frente a la dificultad de erigir el edificio de la nueva terminal y asentar las nuevas vías, en el mismo espacio de las antiguas; de tal forma que las viejas y las nuevas estructuras tuvieron que convivir hasta que finalizaron las obras, y contar con instalaciones provisionales. Pero finalmente la reforma de la estación supuso mejorar un servicio que pasó de contar de dos vías a seis de andén, y separar el sistema de mercancías de los generales de circulación; a la vez que el ayuntamiento bilbaíno aprovechó la situación para urbanizar y ensanchar la calle adyacente de Hurtado de Amézaga, facilitando así el tráfico rodado de una de las principales arterias de la ciudad.

La estación era un edificio exento en forma de ‘U’ que acogía la vías en su estructura abierta y delimitaba al exterior con diferentes calles y una de las plazas más importantes de la ciudad. El inmueble presentaba una altura homogénea de cuatro plantas que estaba en consonancia con el resto de edificios que delimitaban la plaza, con la excepción del ochavo con la calle Hurtado de Amézaga donde se había proyectado un torreón con tres relojes en cada uno de los lados del chaflán. La estación que mostraba el mismo carácter monumental y clásico que el cercano edificio de la S.A. Olavega, fue erigida en hormigón armado y con hierro más económico y de menor calidad dada la grave crisis económica y la carencia de materiales básicos para la construcción que fue habitual en aquellos años. El cemento fue revestido de granito en los basamentos y en las columnas del pórtico de entrada, de arenisca en el apilastro y recibimientos de la planta baja y de caliza en el recercado de huecos. El resto de la fachada se formó con ladrillo cara vista y el cuerpo de muro se rebordeó de caliza blanca, dando lugar a un edificio que en la época fue calificado de suntuoso y elegante¹⁹.

En la planta baja de la estación se articuló el acceso en torno a un gran vestíbulo cubierto por un techo de cristal checoslovaco, embebido en hormigón armado y sostenido por vigas metálicas que aseguraba una adecuada iluminación del interior. Alrededor del vestíbulo se dispusieron las dependencias necesarias para los servicios de viajeros: taquillas de billetes, servicio de información, horarios de trenes, oficinas de viajes, quioscos de prensa, tabaco y sellos, que originariamente estuvieron revestidos con mármoles y pinturas. En la segunda planta a la que se accedía por dos amplias escaleras de mármol, ascensores y montacargas, se ubicaron los andenes. Mientras que en el resto de pisos se dispusieron las oficinas de R.E.N.F.E., y algún que otro local disponible que en 1946 ya casi estaban acondicionados.

¹⁸ “La estación del Norte de Bilbao y el proyecto de ferrocarril Areta- Trespaderne”, en *La Gaceta del Norte*, 11 de marzo de 1941, pág.1. “La nueva estación del Norte, de Bilbao, costará quince millones de pesetas”, en *La Gaceta del Norte*, 16 de febrero de 1944, pág.3.

¹⁹ “La nueva estación de Renfe”, en *La Gaceta del Norte*, 18 de junio de 1950, pág.10.



Vestíbulo de estación de Abando en Bilbao
© Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Una vez terminada la estructura de hormigón del edificio de viajeros, a partir del verano de 1944, se procedió a montar la marquesina de la estación. Se trataba de una estructura que cubría una superficie de 192 x 45 metros. Cada dieciséis metros se colocó un arco, hasta un total de doce, que tenían cuarenta y cinco metros de luz de directriz parabólica que dieron lugar a una marquesina elevada de trece metros en los lados y veinte en su clave. La estructura de hierro que terminaron de montar en la primavera de 1945 trabajadores de Altos Hornos de Vizcaya, se cubrió de chapa de cinc galvanizada, salvo en el linternón donde se dispuso cristal armado con el fin de aumentar la luminosidad del interior. En los laterales que daban a la calle de Hurtado de Amézaga se dispusieron lucernarios embebidos en hormigón armado y soportados por una estructura del mismo material adosada a la marquesina. El resto de la estructura se recubrió con pequeñas baldosas de cristal también checoslovaco, que tardaron en llegar debido a la situación internacional creada tras la Segunda Guerra Mundial; pero los responsables de la construcción decidieron aguardar dada la calidad en cuanto a resistencia y transparencia que se había observado en el vestíbulo de acceso. La fachada de la marquesina que daba a la calle de Hurtado de Amézaga, se trató con el mismo carácter arquitectónico que el edificio de viajeros, empleándose en el muro de debajo del cristal idénticos materiales. En esta misma calle se ubicó además otra salida precedida de un pórtico, situada a media altura de los trenes que llegaban.



Estación de Abando en Bilbao

© Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

En el andén frontal de la marquesina se colocó una vidriera artística diseñada por el pintor Gaspar Montes Iturriz y elaborada por la *Unión de Artistas Vidrieros* de Irún en 1948. Se trataba de un vitral de quince metros de anchura por diez de altura que representaba a Vizcaya en sus montañas, caseríos, deportes, comercio e industria y a Bilbao en la iglesia y puente de San Antón y la Basílica de Begoña. Presidía la composición un gran reloj así como el escudo preconstitucional que se cambió entre 1990 y 1991²⁰.

El espacio de las seis vías y cuatro andenes de viajeros que cubría la marquesina y que se pusieron en servicio a medida que la construcción fue avanzando, quedó delimitado además de por la gran vidriera central y los lucernarios de uno de los laterales, por un edificio longitudinal auxiliar para oficinas en el otro de los lados. Fuera de la marquesina, en el espacio que quedaba libre hasta la calle Bailén, se instalaron vías, muelles y patios para pequeña y gran velocidad, así como talleres de material móvil.

La nueva estación de R.E.N.F.E. que finalmente costó alrededor de treinta millones de pesetas, se inauguró en 1948 con motivo de las fiestas conmemorativas de la toma de Bilbao²¹. El 22 de junio de 1950 se aprovechó la visita del Jefe del Estado para bendecir la terminal ferroviaria e inaugurar las 1.069 viviendas que componían el nuevo barrio

²⁰ GARCIVAL, Gonzalo, *Estaciones de Ferrocarril en España*, Madrid: Espasa- Calpé, 1994, págs.77-85.

²¹ “La gran Estación del Norte y la nueva Hurtado de Amézaga a vista de pájaro”, en *La Gaceta del Norte*, 21 de abril de 1948, pág.8. “Inauguración de la nueva estación de Bilbao”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.168, agosto de 1948, pág.341.

bilbaíno de San Ignacio de Loyola. A los actos de bendición asistió una nutrida representación de autoridades estatales y locales así como trabajadores y empleados de R.E.N.F.E. No faltaron a la cita el presidente de las cortes, los ministros de gobernación, justicia, aviación e industria y comercio, así como el presidente de la diputación provincial, el alcalde, los gobernadores militar y civiles de diferentes provincias, autoridades militares y policiales locales, delegados estatales, cargos relacionados con las infraestructuras ferroviarias, y el arquitecto autor del proyecto²².

En su discurso de bienvenida el presidente del consejo de administración de R.E.N.F.E. Rafael Benjumea, Conde de Guadalhorce, ensalzó al Jefe del Estado como principal artífice de la voluntad del nuevo régimen por configurar una nueva España, y se refirió a la necesidad de consolidar el ferrocarril como un elemento primordial para el Estado²³. El General Franco por su parte definió la estación como un jalón en la modernización de los ferrocarriles, que llevaba a la práctica las políticas paralizadas por la II República que ya se apuntaron en la dictadura del General Primo de Rivera en las que el propio Conde de Guadalhorce había colaborado²⁴. La transformación de los ferrocarriles, a su juicio, se mostraba indispensable, además de para facilitar el desplazamiento de personas, para facilitar el desarrollo económico del país. No en vano el ferrocarril se había convertido en un referente para el transporte de mercancías, y el *Plan General de Electrificación* de 1946, reformulado en el *Plan General de Reconstrucción de R.E.N.F.E.* de 1949, serviría para impulsar la grandes industrias eléctricas del Estado. Sin embargo se trataba de una iniciativa que todavía no se había llevado a cabo y que para la industria vizcaína resultaba de gran importancia, hasta el punto que los empresarios locales habían manifestado a Benjumea su voluntad de hacerse cargo de la electrificación entre Bilbao y Miranda.

5.- Una nueva estética urbana para una nueva época

Mientras la red ferroviaria, al igual que la práctica totalidad de infraestructuras y servicios, necesitaba de mejoras que el Estado no podía afrontar, en 1941 el arquitecto Pedro Muguruza en el preámbulo de la ley que creaba *Dirección General de Arquitectura* de la que fue encargado señalaba que:

“la Reconstrucción Nacional, como tarea fundamental de la paz, requiere una labor conjunta y ordenada de todas las ramas de la Técnica. Las destrucciones producidas en

²² “La nueva estación de la Renfe”, en *La Gaceta del Norte*, 18 de junio de 1950, pág.10. “Bilbao despidió al Caudillo entre entusiastas aclamaciones. El Jefe del Estado presidió la bendición de la estación de Bilbao- Abando. Inauguración de la barriada de ‘San Ignacio de Loyola’”, en *La Gaceta del Norte*, 23 de junio de 1950, pág.1. “Editorial. Lo que dijeron el Caudillo y el Conde de Guadalhorce en la inauguración de la nueva estación de Bilbao”, en *Ferrovianos*, núm.109, julio de 1950, págs.1 y 2. “La nueva estación de la Renfe, en Bilbao, inaugurada por el Caudillo. Su excelencia pronunció un magnífico discurso y otro importante el Conde de Guadalhorce”, en *Ferrovianos*, núm.109, julio de 1950, págs.3-5 y 14.

²³ “Discurso del conde de Guadalhorce”, en *La Gaceta del Norte*, 23 de junio de 1950, pág.1. Ver documento primero del apéndice documental.

²⁴ “Palabras del Jefe del Estado”, en *La Gaceta del Norte*, 23 de junio de 1950, pág.1. Ver documento segundo del apéndice documental.

las edificaciones, en los conjuntos urbanos y en los monumentos artísticos, la necesidad de ordenar la vida material del país con arreglo a los nuevos principios, la importancia representativa que tienen las obras de la Arquitectura como expresión de la fuerza y la misión del Estado en época determinada, inducen a reunir y ordenar todas las diversas manifestaciones profesionales de la Arquitectura en una dirección al servicio de los fines públicos”²⁵.

Aunque la *Dirección General de Arquitectura* no tuvo la capacidad suficiente para ordenar el devenir arquitectónico del país, desde la cultura arquitectónica oficial se reelaboró un código formal ya consolidado en base a propuestas clasicistas, inspiradas en el renacimiento, el barroco o el neoclasicismo español. Precisamente de la estación de Abando se destacó su “*elegante estilo neoclásico*”²⁶, mientras que el edificio de la S.A. de Olaveaga presentaba detalles escurialenses. Junto con las estaciones de ferrocarril los edificios más representativos y de carácter público de la ciudad, que en todos los casos ocuparon las principales calles de la Villa, también siguieron una estética cercana al clasicismo. Tal fue el caso del la Delegación de Hacienda del Estado, el nuevo Museo de Bellas Artes de Bilbao, el Mercado del Ensanche y el Parque de Bomberos que erigió el Ayuntamiento, el templo parroquial de Zorrozaurre, así como alguna casa de vecindad y grupo de viviendas sociales, o las sedes de diferentes entidades empresariales, de seguros y ahorro como la Naviera Aznar, Seguros Bilbao, o las sedes de las cajas de ahorros de la ciudad y la provincia. Se buscó así, lo “*clásico español, dentro de la tradición, que se ha continuado de acuerdo con las condiciones del tiempo actual, sin tratar de estancarlo en ningún período del pasado*”²⁷.

La recuperación de un lenguaje arquitectónico propio quiso reflejar la grandeza y el esplendor de imperios pasados, de los que el nuevo régimen se consideraba heredero. De este modo, se pretendió definir una arquitectura que se identificara con el nuevo Estado, a la vez que se intentó crear un estilo propio y genuino, que contribuyese en la configuración de una conciencia e identidad nacionales²⁸. De ahí que se desechara y se criticase la modernidad de la arquitectura racionalista de años anteriores, por considerarla extranjera y carente de tradición²⁹. Sin embargo, el racionalismo también contribuyó a definir la imagen de la ciudad mediante diferentes inmuebles, principalmente aquellos destinados a casas de vecindad, algunas que otras viviendas sociales, así como infraestructuras y edificios de carácter más funcional, como los

²⁵ “Ley creando al Dirección General de Arquitectura”, *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 1, 1941, pág. 2

²⁶ “Inauguración de la nueva estación de Bilbao”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.168, agosto de 1948, pág.341

²⁷ HUIDOBRO, Enrique, MOYA, Luís, “Proyectos de edificios sanitarios para la Diputación de Valladolid. Pabellón de maternidad, ginecología, hospital de niños e inclusa”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 13, febrero de 1943, pág. 21.

²⁸ ALMAGRO SAN MARTÍN, Melchor de, “¿Qué estilo arquitectónico se adapta mejor al carácter de Madrid?”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 14, marzo de 1943, págs. 105 y 156. REINA, Diego de, *Ensayo sobre las directrices arquitectónicas de un Estilo Imperial*, Madrid: Ediciones Verdad, 1944, págs. 113- 114.

²⁹ MUGURUZA, Pedro, *Arquitectura popular española*, Madrid: [s.l.], 1940, pág. 15.

puentes, el matadero municipal, el ascensor de Begoña, o la ciudad sanatorial de Santa Marina, que en la mayoría de los casos estaban ubicados en las afueras de Bilbao.

En suma, en los primeros años de posguerra y autarquía, el nuevo Estado buscó en la tradición la nueva iconografía del régimen que la arquitectura contribuyó a concretar. Las estaciones de ferrocarril junto con otros edificios de carácter público y representativo, contribuyeron así a definir una nueva estética urbana propia de una época igualmente nueva.



Estación de Abando y torre del edificio de la S. A. Olavega
Archivo Fotográfico Foto Ortega

6.- Bibliografía

AA. VV., *50 años de arquitectura en Euskadi*, Vitoria: Gobierno Vasco, 1990.

AA. VV., *Ricardo de Bastida arquitecto*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación Bizkaia, 2002.

ALMAGRO SAN MARTÍN, Melchor de, “¿Qué estilo arquitectónico se adapta mejor al carácter de Madrid?”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 14, marzo de 1943, págs.105 y 156.

BASTIDA, Ricardo, *Los enlaces ferroviarios de Bilbao*, Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia, 1934.

CÁRDENAS, Gonzalo, “La construcción nacional vista desde la Dirección General de Regiones Devastadas”, en *Segunda Asamblea Nacional de Arquitectura*, Madrid: Ediciones D.G.A., 1940, págs.145-155.

CENICACELAYA, Javier, “El valor de la composición más allá del estilo. La arquitectura de Manuel Galíndez (1892- 1980)”, en *Composición Arquitectónica*, núm.8, julio de 1991, págs.110-149.

COMÍN COMÍN, Francisco, MARTÍN ACEÑA, Pablo, MUÑOZ RUBIO, Miguel, VIDAL OLIVARES, Javier, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid: Anaya, 1998.

COMITÉ DIRECTORIO DE OBRAS PÚBLICAS, *Plan General de Obras Públicas*, Madrid: Imp. Talleres Penitenciarios Alcalá, 1940.

GALÍNDEZ, Manuel I., “Edificio de la S.A. Olaveaga”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm.12, 1942, págs.9-13.

GARCÍA LOMAS, José María, “Los transportes ferroviarios en la hora actual”, en *Revista de Obras Públicas*, núm.2723, 1 de marzo de 1942, págs.106-116.

GARCIVAL, Gonzalo, *Estaciones de Ferrocarril en España*, Madrid: Espasa- Calpé, 1994, págs.77- 85.

HUIDOBRO, Enrique, MOYA, Luís, “Proyectos de edificios sanitarios para la Diputación de Valladolid. Pabellón de maternidad, ginecología, hospital de niños e inclusa”, en *Revista Nacional de Arquitectura*, núm. 13, febrero de 1943, págs.18-26.

JUANES, Casimiro, FERNÁNDEZ OLIVA, José Manuel, “La estación de Abando, en Bilbao”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.142, junio de 1946, págs.269- 277.

MACÍAS MUÑOZ, Olga, *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*, Bilbao: Universidad del País Vasco, 1994.

MACÍAS MUÑOZ, Olga, “El largo despertar: los tiempos de la Autarquía (1939-1959)”, en *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, núm.2, 2002, págs.149-187.

MACÍAS MUÑOZ, Olga, “Bilbao, metrópoli ferroviaria”, en CAYÓN GARCÍA, Francisco., VIDAL OLIVARES, Francisco Javier, MUÑOZ RUBIO, Miguel, (coord.), *Ferrocarril y ciudad: una perspectiva internacional*, Madrid: Ministerio de Fomento. Fundación de los ferrocarriles españoles, 2003, págs.177-203.

MÁS, Elías, *Ricardo Bastida un arquitecto para Bilbao*, Bilbao: B.B.K., 2001.

MUGURUZA, Pedro, *Arquitectura popular española*, Madrid: [s.l.], 1940.

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

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “Reconstrucción y vivienda. La arquitectura de los años de posguerra en el País Vasco. 1937- 1950”, en *Ondare*, núm.25, 2006, págs.33- 76.

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “Ruinas y grietas en la arquitectura vasca de posguerra. La Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones en el País Vasco”, en *XVI. Congreso Nacional de Historia del Arte. La Multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura*, Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias. Anroart Ediciones, 2006, págs.823-830.

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “La arquitectura muda. Bilbao durante los años de guerra y posguerra (1936- 1944)”, en *Bidebarrieta*, núm.18, 2007, págs.361-397.

MUÑOZ FERNÁNDEZ, Francisco Javier, “Tiempo de silencio para la arquitectura. La destrucción y la construcción de Guernica”, en *Actas del Congreso Internacional 1936/1939. La Guerra Civil Española*, Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008. Libro CD.

MUÑOZ RUBIO, Miguel, *RENFE (1941- 1991). Medio siglo de ferrocarril público*, Madrid: Luna, 1995.

Nuevos puentes de Bilbao, Bilbao: Huecograbado Arte, 1938.

PEÑA BOEUF, Alfonso, *El futuro plan de obras públicas del Estado Español*, Burgos: Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, 1939.

PEÑA BOEUF, Alfonso, *Problemas técnicos que plantea la reconstrucción en España*, Madrid: Instituto Técnico de la Construcción y Edificación, 1940.

PEÑA BOEUF, Alfonso, “Desarrollo de las Obras Públicas en España. Desde el año 1936 hasta la fecha”, en *Revista de Obras Públicas*, núm.2775, 1946, págs.357-371.

PEÑA BOEUF, Alfonso, PÉREZ CONESA, Gregorio, *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas, 1940.

REINA, Diego de, *Ensayo sobre las directrices arquitectónicas de un Estilo Imperial*, Madrid: Ediciones Verdad, 1944.

RUIZ- BARRERA, Enrique, “Los ferrocarriles de Portugalete y Triano”, en *Ferrocarriles y Tranvías*, núm.142, junio de 1946, págs.278- 281.

SANTAS TORRES, Asier, *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación de Vizcaya, 2007.

SUSPERREGUI, Jesús María, *Manuel I. Galíndez, arquitecto*, Bilbao: C.O.A.V.N. Delegación de Vizcaya, 2000.

7.- Apéndice documental

I.- Discurso de Rafael Benjumea, conde de Guadalhorce, pronunciado el 22 de junio de 1950, con motivo de la bendición de la Estación de Abando de Bilbao.

Excelencia: en esta estación de Abando, la más bellas de cuantas tiene la red española, enclavada en el corazón de esta población gloriosa, que es un ejemplo sublime de actividad, de iniciativas, de inteligencia y de laboriosidad, los que tenemos la misión de andar constantemente en movimiento para mantener constante la actividad de la corriente circulatoria de la vida nacional, queremos tener el honor de rendir a V.E. nuestro tributo de adhesión y respeto, y de admiración por el impulso notable que dais a la labor de España.

Vibrará vuestro pecho, señor, con legítima e intensa satisfacción por los vótores constantes y entusiastas de un pueblo que ve siempre en V.E. el genio guerrero que destruyó a la serpiente de siete cabezas y dio a España paz y gloria, y al Jefe del Estado ejemplar que con recia inteligencia, con noble y tenaz empeño, traza los senderos de la grandeza y marca con noble dignidad los cauces por los cuales se encuentra en progreso y la fe en Dios y el trabajo y, además, la concordia perfecta, armónica y cristiana entre todas las clases sociales, dándonos el ejemplo de que hay que vivir en el mundo con la mirada puesta en el Cielo, el corazón en la Patria y ofreciéndole y dándole al mundo la brillantísima página que escribe, señor, la fama de estos actos, que han de servir en el porvenir de faro que nos

guíe en nuestras luchas y nuestros trabajos.

La vida es siempre lucha, pero la lucha bien dirigida es fuente inagotable de energía. En los espacios infinitesimales luchan los neutrones y protones y de ellos surge toda energía imponderable de acción gigantesca en las legiones estelares; pero que en virtud y por obra y gracia de la Providencia, dócilmente se somete al sabio en su laboratorio para ser útil a la Humanidad; y asimismo, el pueblo español lucha por tener el éxito de lo que Dios puso en sus manos, y bajo la dirección de V.E. y de vuestro Gobierno, llegará a su triunfo pese a todas las preocupaciones, perturbaciones y presiones políticas extranjeras.

Es evidente, como V.E. sabe, que todos los países del Occidente de Europa y nuestros hermanos de América os miran con confianza y con crédito, y seguramente ese país tan rico, que tan generosamente protege al resto del mundo, pronto adoptaría la misma actitud hacia la obra de V.E. y de nuestra España. Por otra parte, aumentan sin cesar los anhelos de los españoles que viven fuera de su Patria de establecer hacia ella la corriente del flujo de sus trabajadores, y pronto, Señor, tendréis el premio a vuestra magnífica labor de ello, y por la confianza que con vuestra obra habéis sabido inspirar en su destino y en su trabajo.

La R.E.N.F.E. puede acreditar exactamente esas afirmaciones que yo hago, pues dirigida por el ilustre Ministro de Obras Públicas, cuyo dignísimo representante, Sr. García Lomas está aquí, y ayudado sin cesar por vuestro Ministro de Industria y Comercio, el mago de la industria española, y por vuestro Gobierno, hemos podido encontrar elementos en todos los rincones de esos países a que he aludido para que, cuando los recibamos, que será en breve plazo, podamos dar la solidez y consolidación necesaria a este elemento tan primordial y preciso para la vida nacional.

Tendréis la alegría, señor, de ver cómo, después de aquella Feria agrícola y ganadera de Madrid, llena de promesas, de afán de anhelos de llegar al máximo desarrollo de esa riqueza tan básica, y después de esas Ferias de Muestras de Valencia y Barcelona, demostración brillantísima de las labores de nuestra Patria, habéis concluido este recorrido con la visión de la febril actividad de este pueblo vizcaíno, que ayer nos detallaba un hombre ilustre de grandes méritos, heredero de una de las figuras más preeminentes de la ingeniería española, como también lo es él, y a quien yo escuchaba ayer con verdadera admiración.

Reclamó con justo deseo que se electrificara el trozo de ferrocarril desde Bilbao a Miranda. Y yo quiero ahora rendir ante V.E. un tributo de gratitud a este pueblo tan laborioso, porque además de tener muchos méritos da en este momento el ejemplo de demostrar que quien mejor sabe pedir es el que mejor sabe ayudar. Y ellos nos han ofrecido darnos los medios económicos necesarios, anticipándolos a la R.E.N.F.E., para que, sin que ésta abandone ninguna de sus obligaciones

con el resto del país ni deje de realizar todas las obras que se precisan para el mejor funcionamiento de toda nuestra Red, se puede poner también en primera fila la electrificación de aquel trozo.

Bien sabe V.E. que cuando un espíritu tiene fe y tiene confianza, es fuente fecunda de juventud y por eso el pueblo español está lleno de juventud, y por ello hasta los viejos tenemos una ilusión de ser jóvenes y estamos llenos de optimismo.

Señor: los que tenemos el encargo y la misión de V.E. y de vuestro Gobierno de dirigir la R.E.N.F.E. somos conscientes de nuestro deber y, recordando frases de Shakespeare, que decía que lo primero de todo es ser fiel a sí mismo, yo os digo que seremos fieles a nuestra conciencia para cumplirlo. Si lo sabemos hacer, que nuestro Caudillo, nuestra Patria y nuestro Dios nos lo permiten; si no, que nos lo demanden³⁰.

³⁰ “Discurso del conde de Guadalhorce”, en *La Gaceta del Norte*, 23 de junio de 1950, pág.1.

II.- Palabras del Jefe del Estado pronunciadas el 22 de junio de 1950, con motivo de la bendición de la Estación de Abando de Bilbao.

Al inaugurar esta magnífica estación que pone un nuevo jalón en la modernización de los ferrocarriles españoles, y que nos ofrece el contraste de la concepción moderna de las cosas con la vieja, quiero rendir un homenaje a la España del General Primo de Rivera y al señor Conde de Guadalhorce, que, rompiendo los moldes de la España vieja, intentaron modernizar los ferrocarriles españoles con realizaciones grandiosas de que fue exponente aquella Exposición realmente extraordinaria de Barcelona, donde contemplamos el sueño de un ingeniero español en aquellas maquetas maravillosas, donde se concentraba el esfuerzo y la técnica española aplicada a la mejora del país. Aquello que fue empezado en 1927, moría en 1931 cuando iba a morir España.

Hoy, gracias a Dios, pues Él nos puso en el camino de poder hacerlo, estamos en vías de realizar aquellas ilusiones. Una de las primeras cosas que hicimos en Burgos, en plena guerra, fue pedir todos aquellos planos, aquellos proyectos, aquellas inquietudes, para entregárselos a un plantel de ingenieros y técnicos españoles, para poner al día y llevar a cabo aquel sueño hoy vemos que va siendo una realidad, no solamente en esta obra de transformación del ferrocarril español, indispensable para la vida de España, sino en todas esas decenas de pantanos y obras de riego, y esos miles y miles de hectáreas que van a convertir el territorio español en algo fecundo y político.

Yo felicito al consejo de la R.E.N.F.E. por el esfuerzo que, contra todos los elementos y dificultades, está llevando a cabo, para poder realizar la labor de transformación del ferrocarril

español. Nosotros queremos transformar el ferrocarril por dos razones: una imperativa, por ser indispensable para la vida de España, para servir a nuestro tráfico y al pueblo español, y otra, porque necesitamos también impulsar unas grandes industrias eléctricas igualmente indispensables a la vida económica del país.

Vimos a ver en uno de los centros industriales que visitamos, el adelanto que las industrias eléctricas están experimentando y que contamos con elementos técnicos y básicos para lograrlo, y confiamos en el esfuerzo de las actividades industriales españolas para lograr pronto esta transformación de los ferrocarriles que sirviendo la demanda angustiosa del transporte vaya a fecundar la economía española, al tiempo que ofrezca a nuestros obreros nuevas fuentes de trabajo y producción.

Felicito a todos en este día y les estímulo a continuar por el camino emprendido; de esta manera no solamente habremos servido a la Patria, sino que habremos logrado al mismo tiempo engrandecerla³¹.

³¹ “Palabras del Jefe del Estado”, en *La Gaceta del Norte*, 23 de junio de 1950, pág.1.