

RECONSTRUCCIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES

AGOSTO - SEPTIEMBRE 1940 • N° 4

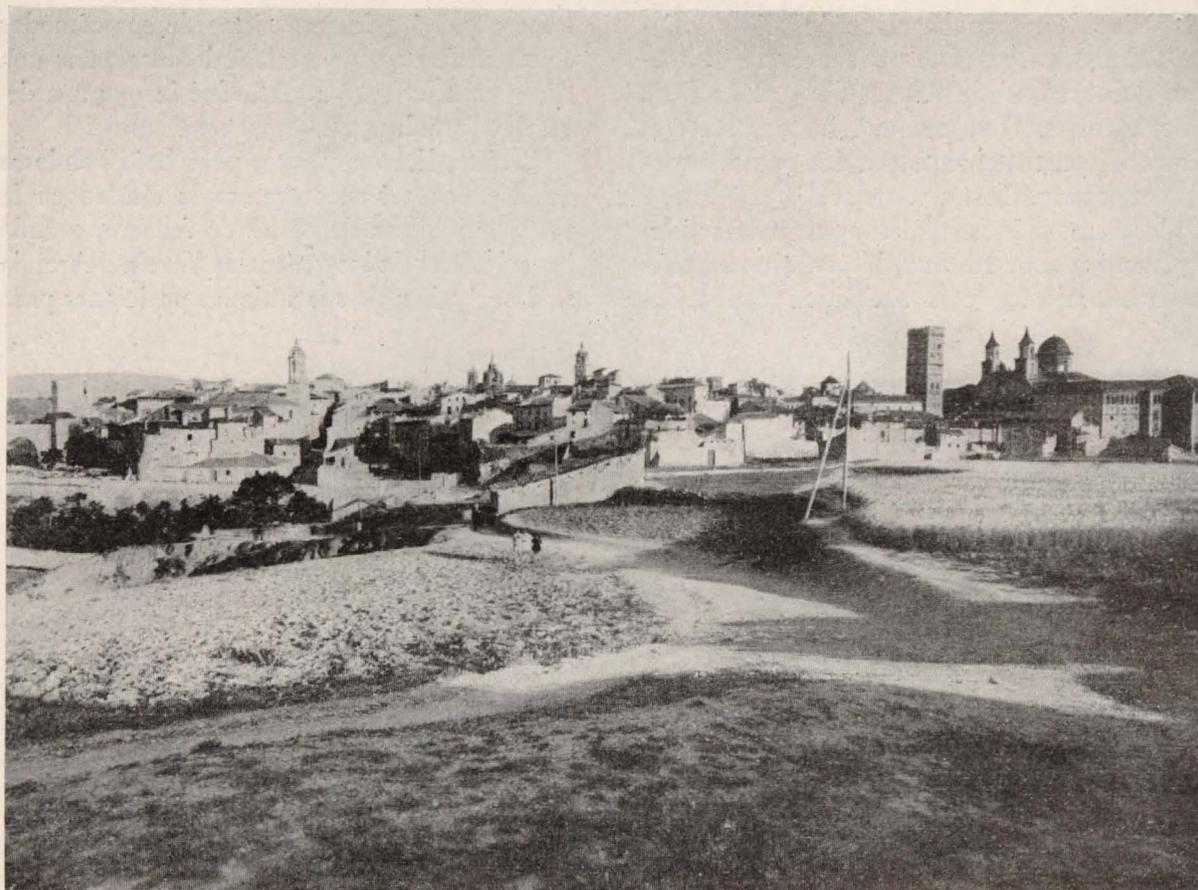
RECONSTRUCCIÓN

REDACCION Y ADMINISTRACION: DIRECCION GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES
MINISTERIO DE LA GOBERNACION.—MADRID

S U M A R I O

Ultima estampa de Teruel en el día de su liberación, por Martín Abizanda	1
La reconstrucción de Teruel, por Julián Francisco Fornier, Arquitecto	8
Madrid. El Cuartel de la Montaña.	17
Gijón. El Cuartel de Simancas	18
Estudio de un pueblo adoptado: Gajanejos, por Miguel-Angel Ruiz Larrea, Arquitecto	19
La reforma ferroviaria de Valencia, por Fernando Ballesteros Morales, Arquitecto	28
Noticario	33

AÑO I • NUMERO 4 • AGOSTO-SEPTIEMBRE 1940 • PRECIO DEL EJEMPLAR **3** PESETAS
SUSCRIPCION ANUAL: ESPAÑA E HISPANOAMERICA, 30 PESETAS. OTROS PAISES, 50 PESETAS



ULTIMA ESTAMPA DE TERUEL EN EL DÍA DE SU LIBERACIÓN

Recuerdo siempre la visión triste y angustiada del Teruel cautivo. Todas las mañanas asomábamos los ojos a aquel kilómetro 4 de la carretera, cerca del río Alfambra, que rodaba, manso y dulzón, bajo los fusiles de la gente nuestra. La ciudad surgía allá al fondo, enmarcada por una espesa neblina. La nieve que cayera abundante—luego sabríamos que aquellos grumos helados apagaron la sed de los prisioneros— cubría las calles y las casas. Así, el conjunto, tenía aire fantasmal. Daba miedo. Parecía como si la muerte hubiera prendido con las garras aterciopeladas del silencio en la soledad espantosa de unos palmos de terreno leales aún a España.

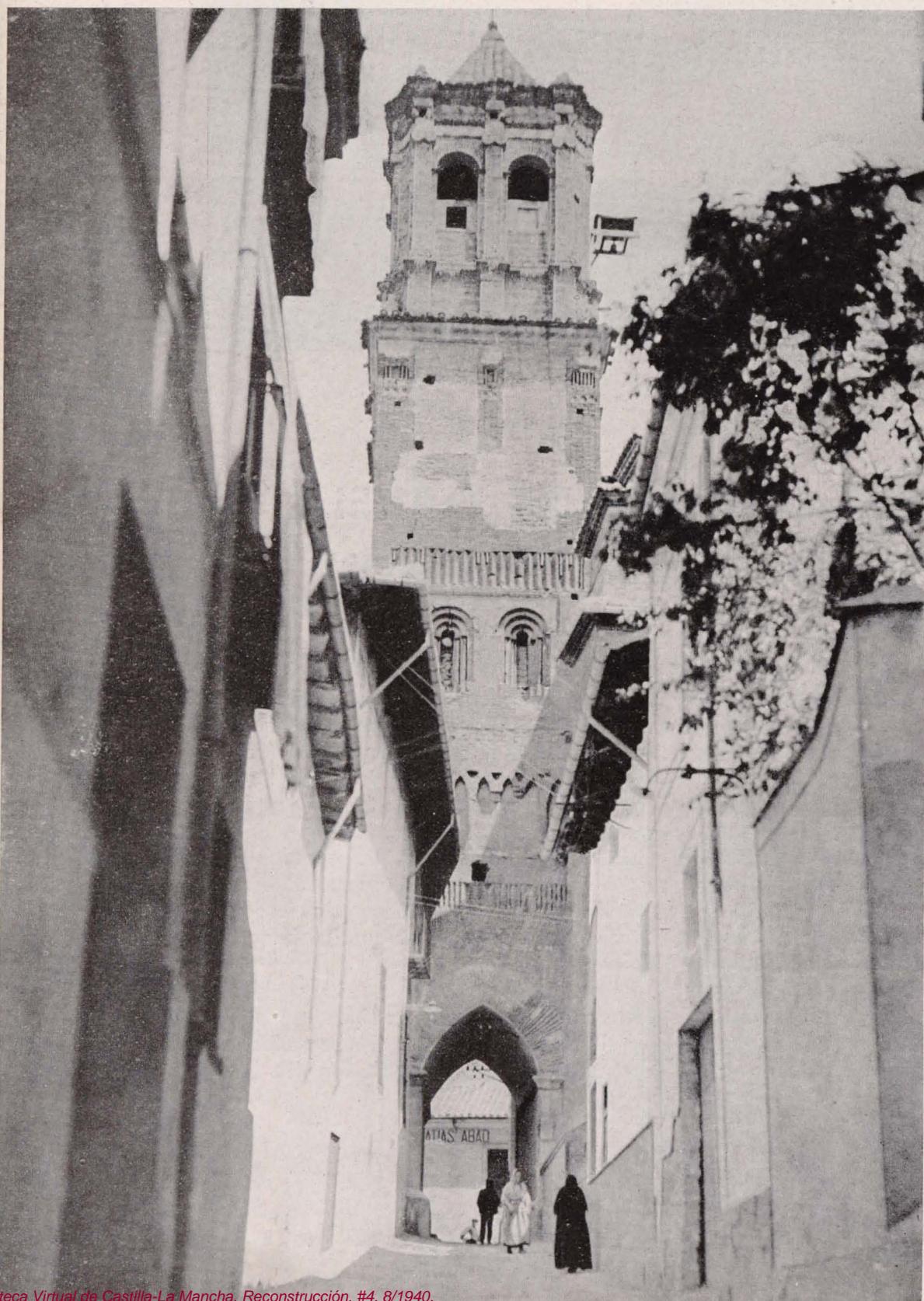
Las ruinas de los edificios aniquilados por la metralla marxista, recubiertas de aquel ropaje invernal, ofrecíanse como horribles muñones de un ser grotesco y deforme. Flores de humo negro, con estampido fuerte de explosiones, escalaban las fachadas mártires del Seminario y de las iglesias y se abrían, de vez en cuando, a izquierda y derecha de las torres mudéjares, esbeltas y bellas sobre aquel estruendo, cual si dirigieran aquella sinfonía de guerra.

Vino luego el paréntesis amargo. Pero la detención—aun cuando la ciudad se nos fuera allí mismo de las manos— apenas hizo mella en nuestra esperanza. Fueron días largos

e inolvidables. Tronaba el cañón rojo de Sierra Palomera. Iban nuestro coche, el de Sánchez del Arco, el de "Spectator", el de Ruiz Albéniz, el de Ors, por una mala carretera, triturada constantemente por las pesadas ruedas del convoy. Cuatro veces al día pasábamos por la aventura incierta del esquivar la artillería enemiga. Por fortuna, la genial operación de envolvimiento de la antipática Sierra Pa-

lamera privó a los marxistas de sus cómodos emplazamientos y permitió desencadenar una triple contraofensiva. Esta fué la que nos devolvió Teruel.

Triste, llorosa y rota, pero bajo banderas de España; así encontramos la ciudad en la mañana jubilosa de un 22 de febrero, cuando las columnas de los generales Varela y Aranda se descolgaban de sus antiguas posiciones para



Teruel antes del asedio. La torre mudéjar de San Pedro.

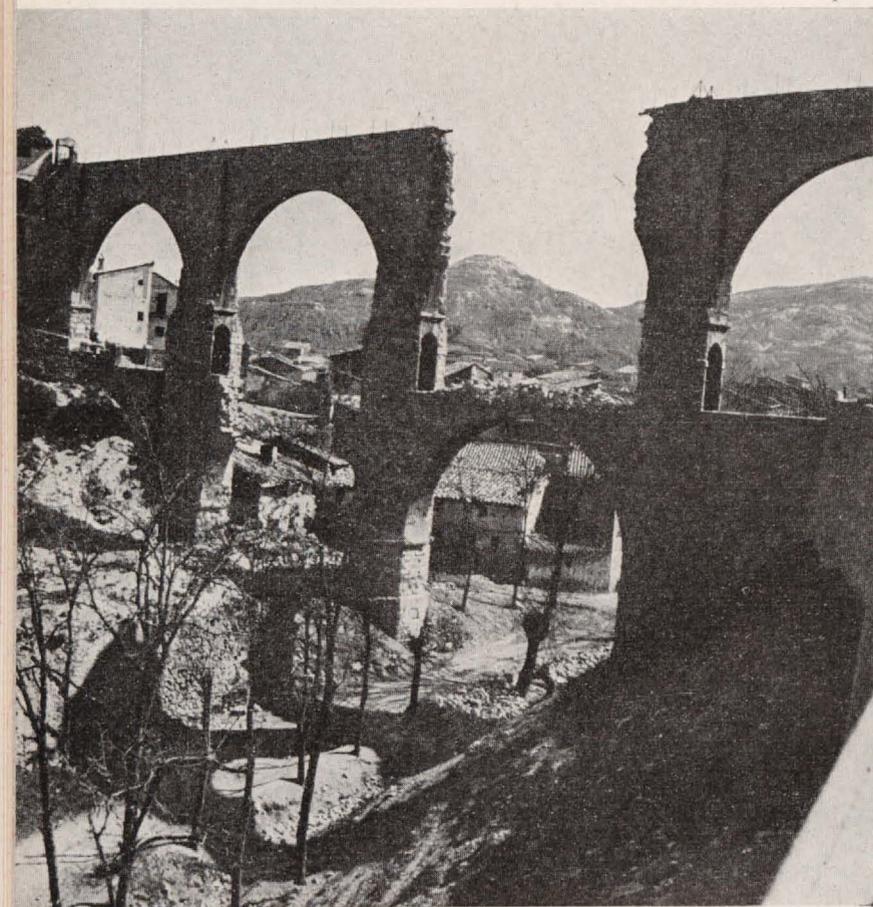
*La torre, en ruinas,
de San Martín, vista
desde el Seminario.*



pisar, con emoción de triunfadores, la tierra fruto de sus afanes, después de cuarenta jornadas de batalla.

Situada entre el brazo profundo y azul del Turia, con sus aguas heladas, que llegan desde el remoto glaciar de los Universales —origen de cuatro ríos—, y entre la línea

modesta del Alfambra, arroyuelo que baña las mesetas áridas sobre la monotonía de la Tierra Baja, Teruel se extiende hasta la falda misma del Mansueto, el Muletón, los llanos de Caudé y el sistema de macizos que son anuncio de la sierra dura y agreste, tendida transversalmente al camino antiguo de Valencia. La



mendas fueron realizadas por medio de las minas. Viene a mí todavía la imagen espantosa de aquel Gobierno civil, con sus muros deshechos, sus barrotes y vigas retorcidos por la fuerza de los grandes explosivos. En aquel montón de ruinas flotaban alientos de muerte y dolor. Cascos de soldados, tricornios de guardias civiles, gorros milicianos, negros pañuelos —como aquellos que usaban las mozelas de ojos vivos, alegres, en las fiestas patronales—, todo confundido en el suelo de escombros: amigos y enemigos, las minas, al estallar, sepultaron a unos y a otros.

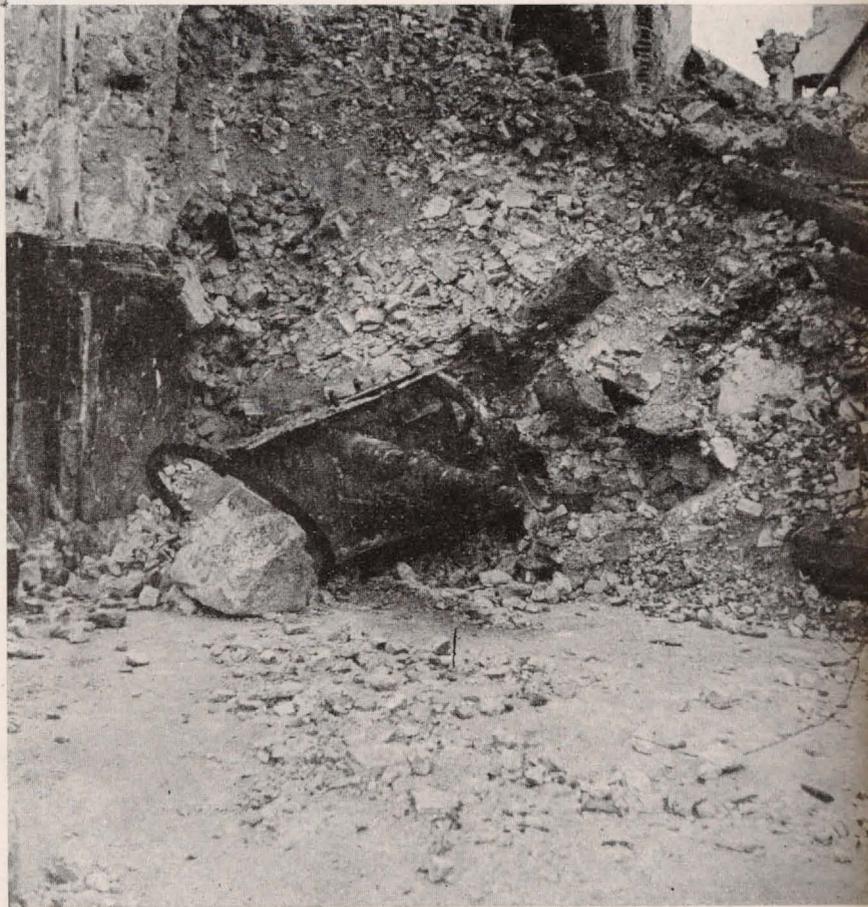
Cuando pisábamos Teruel aun resonaban, con respiración intermitente de asmático, las ametralladoras enemigas. Grupos de insensatos habíanse refugiado en las bellas torres mudéjares. Desde allí batían los caminos, por los que, arma al brazo, llegaban los infantes nuestros. Ante la agresión cobarde, nuestros fusiles permanecían callados. ¿Por qué? Ni uno

Cañón encontrado entre las ruinas del Seminario.

El acueducto de Teruel, volado.
(Fotos Marqués Santa María del Villar.)

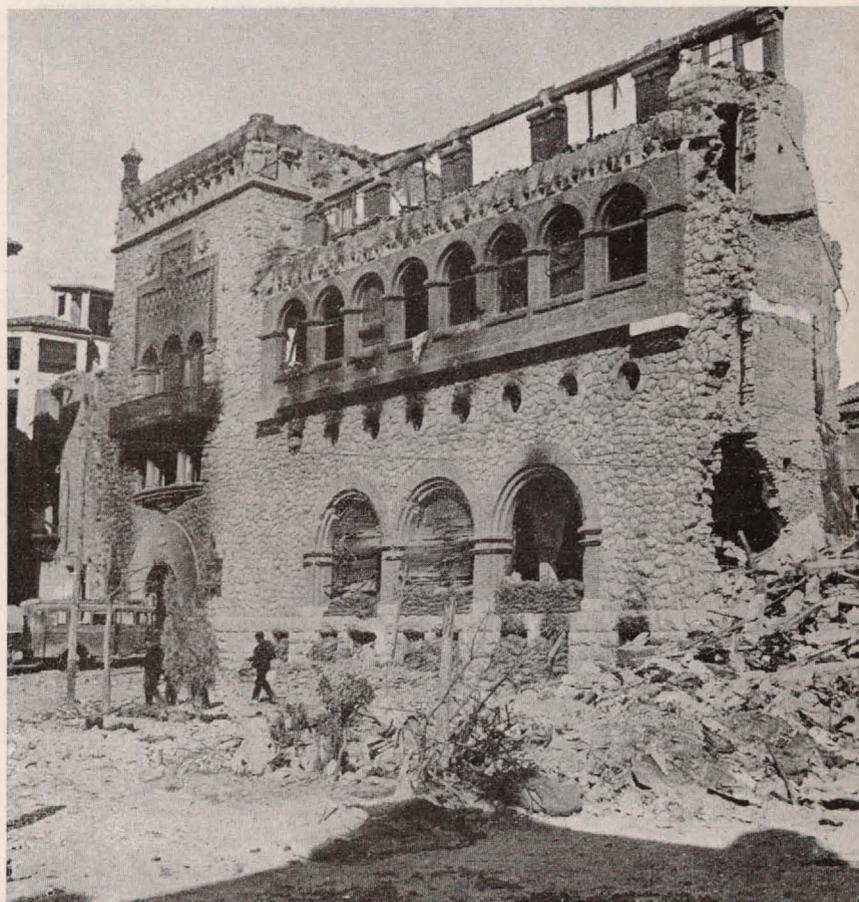
capital había alcanzado casi el límite de su proyección urbana. Partida en dos por el magnífico Viaducto, iniciábase la incorporación de los barrios nuevos, constituídos por edificios de facha moderna, frente a la estampa centenaria de los muros y de las casucas agrupadas en un orden musulmán de laberintos, todo ello presidido por la graciosa silueta de las torres de San Pedro y San Martín. Durante el asedio rojo, desde aquella madrugada oscura de diciembre, la defensa de la ciudad hubo de reducirse al casco de la parte vieja. Y el enemigo, que emplazó sus baterías en el sector opuesto, tras corta y heroica resistencia de las guarniciones españolas, cañoneó ferozmente los reductos, donde se entremezclaba la gente de tropa con la población civil.

Los primeros días de ofensiva enemiga llovieron sobre Teruel miles de proyectiles de todos los calibres, tanto de la artillería como de la aviación. Pero las destrucciones más tre-



solo de aquellos oficiales, niños y hombres, guerreros, estudiantes y veteranos de otras guerras, hubiéranse atrevido a disparar contra la azulejería policroma de las torres esbeltas.

La visión del Seminario, último reducto nacional, era ciertamente espantosa. Tres paredones de un solo cuerpo restaban en aquella confusión, sobre la que se esparcía un hedor insufrible de cadáveres. Apoyado en uno de los muros intactos quedaba, como un desafío a la impiedad y saña del contrario, el grupo escultórico del altar mayor, teñido en amarillo dorado y con profusión de formas y adornos de un estilo barroco dieciochesco y pobre. Muy cerca del Seminario se extendían las trincheras marxistas. El fuego entre los asaltantes y los sitiados se hacía a una distancia no superior a los 15 metros. Más allá, y delante de la cárcel, primer escalón de nuestra defensa que cayera en poder del enemigo, estaba la puerta de Andaquilla, lugar simbólico que va



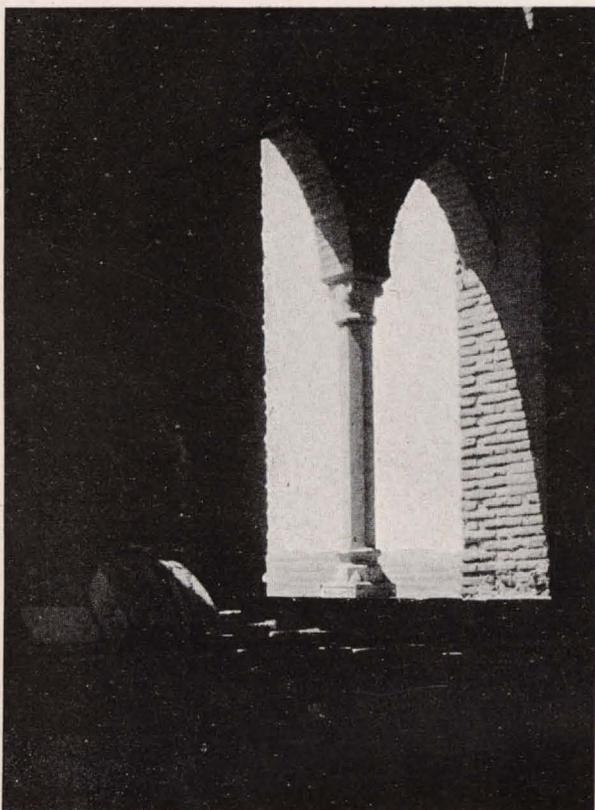
*Casino de Teruel, que fué hospita
(Fotos Marqués Santa María del Villar)*



unido a los nombres de Diego e Isabel, en la leyenda que cantan los romances viejos y nuevos.

La Catedral, con sus joyas robadas; la Iglesia del Salvador, en la que, escondido, hallamos el Cristo de las dos Manos, ante el que tantas veces se postraron los padres de aquellos mismos que hoy empuñaban sus armas contra el puñado de sus paisanos leales a España y a Dios; la Iglesia de San Pedro, que fué cuartel de la roja milicianada, con el suelo lleno de colchonetas, petates, ropas —masculinas y femeninas—, nos hablaban con un mudo lenguaje de orgías repugnantes, que profanaron con blasfemias inútiles y torpes la santidad del lugar.

Ansiedad: Las momias de Diego e Isabel, conservadas durante siglos en el camarín de la Iglesia de San Pedro, habían desaparecido. Recordamos ahora cierta información irrespetuosa y grotesca aparecida en un diario va-



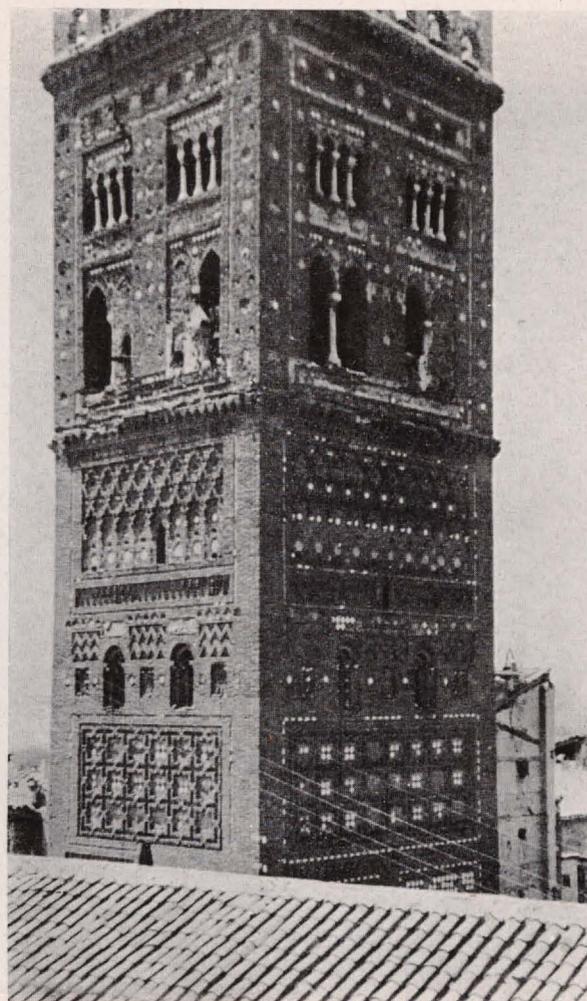
Ventana de la torre de San Martín (Siglo XIII).

lenciano sobre el pretendido traslado de las momias a la capital levantina, donde habían hecho una confesión de republicanismo. Algo más tarde hubimos de ser nosotros quienes descubriéramos la falsedad de esta historia. Las momias no habían salido de Teruel. Por unas estrechas escaleras llegamos hasta el sótano de cierta mansión, y allí, semiescondidas en un rincón, estaban los cuerpos de los amantes eternos. Muy próximo, cual una estampa más de la fragilidad de las cosas humanas, nos miraba con sus ojos fríos de metal un viejo miliciano muerto en aquella cama, tal vez el guardián de los otros dos, cuya materia habrán de contemplar aún los ojos venideros. El sistema de asalto de las unidades rojas casa por casa produjo, naturalmente, daños irreparables. Cuando la resistencia nacional era concentrada en el edificio, los marxistas procedían a incendiarlo con gasolina o destruirlo con cartuchos de dinamita. De esta suerte, manzanas enteras presentaban brechas enormes dentro de las casas, que, aparentemente, tenían un aspecto normal. El mismo centro de Te-

ruel, la plaza del Torico, había sufrido los efectos de este bárbaro modo de guerrear impuesto por el enemigo. La calle del Venerable Francés de Aranda —consejero del Rey Martín el Humano— hallábase en la misma situación. La metralla y el fuego mordisquearon cruelmente sobre las fachadas humildes. La poca población civil que los rojos no pudieron arrastrar consigo encontrábase a la sazón desprovista de techo y de hogar donde guarecerse del segundo invierno que, tras los días soleados de febrero, aprisiona a aquella tierra de Teruel.

He aquí los dos sistemas empleados por uno y otro ejército en sus operaciones respectivas para la conquista de la plaza de Teruel. Los rojos, mandados por Pozas, borrachín y

Torre del Salvador (Siglo XIII).



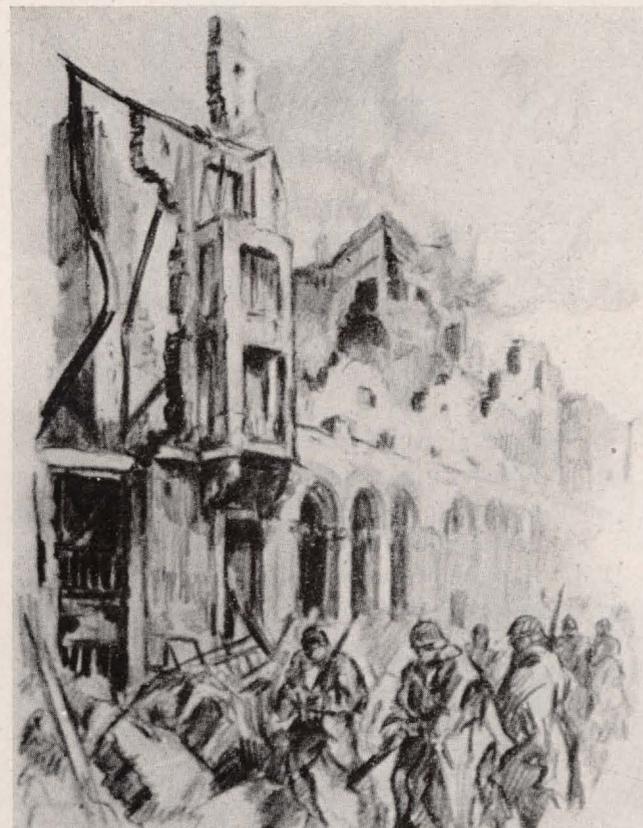
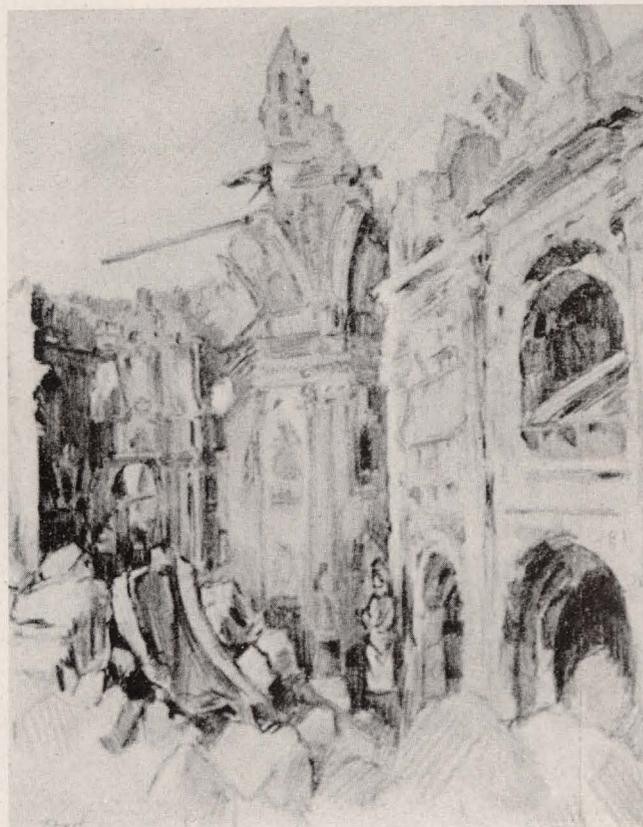
despreocupado, y Sarabia, petulante y ególatra, con ínfulas de gran jefe de Estado Mayor por sus estudios en las escuelas francesas, volcaron toda su fuerza sobre el núcleo habitado de la ciudad. De este modo, los estragos fueron horribles. Cuando Franco ordenó a sus generales la reconquista de lo perdido, podía haberse empleado nuestra potencialidad en aire y tierra contra los mismos reductos enemigos situados en el interior de Teruel. No se hizo así. Por el contrario, buscáronse las alturas fortificadas —Mansueto y Muletón—, donde si bien era mucho más enconada la lucha —a veces cuerpo a cuerpo—, la gloria de morir y de vencer se lograba a campo abierto y en noble lid.

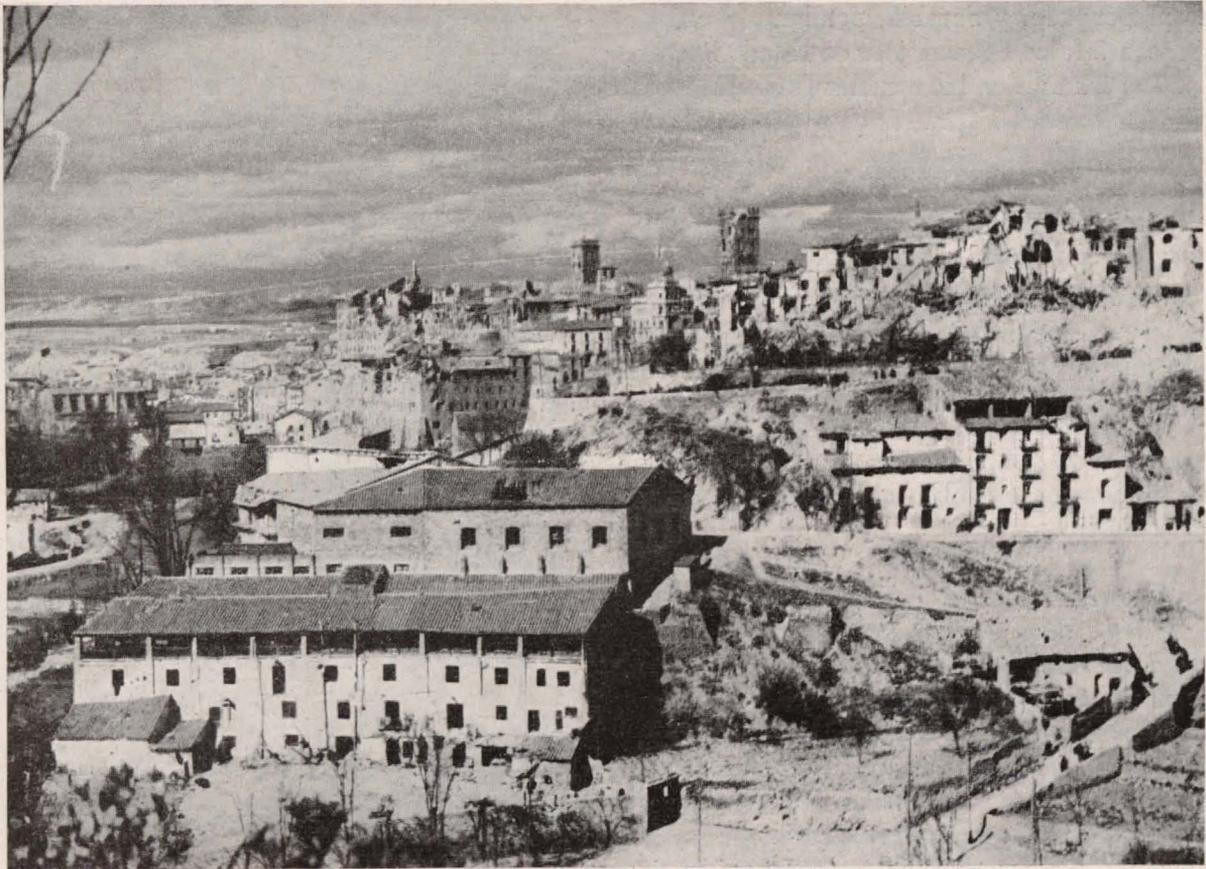
Tres veces, acabada la guerra, he vuelto a Teruel. Todo está ya casi igual. Abundan, claro, los pañizuelos y crespones, que nos recuerdan los nombres heroicos de los que se sacrificaron. Pero la ciudad recobró su aire amable de siempre; las calles apretadas en algarabía de trazos musulmanes y las mansiones limpias, el bullir de artesanos en la obra magnífica de la reconstrucción, todo nos evidencia la acertada labor de Franco. Hasta las aguas del Turia, de un tono verde jade, acompañan con su rumor indeciso a los hombres y a las mujeres de este pedazo de España, que, después de la Victoria y en la Paz, emplean sus brazos y sus corazones en la obra común de borrar las llagas. Todos, agrupados siempre en torno a los soldados de España. Teruel no podrá olvidar nunca que fueron éstos quienes le devolvieron la sonrisa.

MARTÍN ABIZANDA.

Madrid, septiembre de 1940.

Dos ilustraciones de "Kemer" (A. Reque Meruvia) sobre la liberación de Teruel.





LA RECONSTRUCCIÓN DE TERUEL

La ciudad adoptada de Teruel, por su condición de ciudad, su emplazamiento, el clima rigurosísimo, el estado de decadencia en todos los sentidos de la vida: comercial, industrial, agrícola y ganadero, y sus monumentos histórico-artísticos, únicos quizás en España, de los cuales el Marqués de Lozoya dice que "si tuviera que señalar un conjunto arquitectónico para compendio y blasón de la España medieval cristiana y mora se decidiría, sin duda, por las torres de Teruel", ha planteado, al enfrentarse con su reconstrucción, un problema de los más graves y complejos en la larga teoría de pueblos y ciudades arrasados por nuestra guerra.

Santa María de la Villavieja de Teruel fué repoblada o fundada como villa cristiana en el año 1171, según Zurita, en contra de la voluntad del Rey de Aragón, Don Alfonso II, su conquistador, que sólo la consideraba como un puesto avanzado contra los moros de Va-

lencia, y aun no bastante fuerte para sostener sus continuas acometidas, hasta el punto que se desentendió por completo, diciendo a sus gentes que "si tal cosa querían hacer, lo hiciesen por sí, mas no por él ni en su nombre", temiendo su fracaso. Y en lucha constante con los moros atacantes, consiguieron sus pobladores cristianos amurallar un cabezo de poca superficie y accesos difíciles y apelonar dentro del recinto así formado, pensando siempre en la defensa, sus viviendas y más tarde las iglesias, formando un sistema defensivo con sus torres, rodeando a la de la Catedral, entonces Santa María de Media-Villa.

Teruel, que debe su existencia a sus buenas condiciones como plaza fronteriza y punto de partida para acometer la conquista del reino de Valencia, tuvo entonces una intensa vida, y fué en los últimos tiempos de la Edad Media una de las poblaciones más importantes de Aragón en su aspecto industrial. La comarca

Descombro de Teruel. Calle de Santiago y Seminario en 1938 y en 1940.



Interior de la Iglesia del Seminario en 1938 y en 1940.



El Seminario, visto desde la Iglesia de San Martín, en 1938 y en 1940.



(Fotos Marqués Santa María del Villar.)

poseía una enorme riqueza forestal y ganadera, que se tradujo en las renombradas manufacturas para la fabricación de tejidos de lana, en fábricas de curtidos de pieles, además de ser también famosos los cuchillos, dagas y puñales labrados por los artífices de instrumentos de corte, y la loza fina de Teruel, tan celebrada a fines del siglo xv.

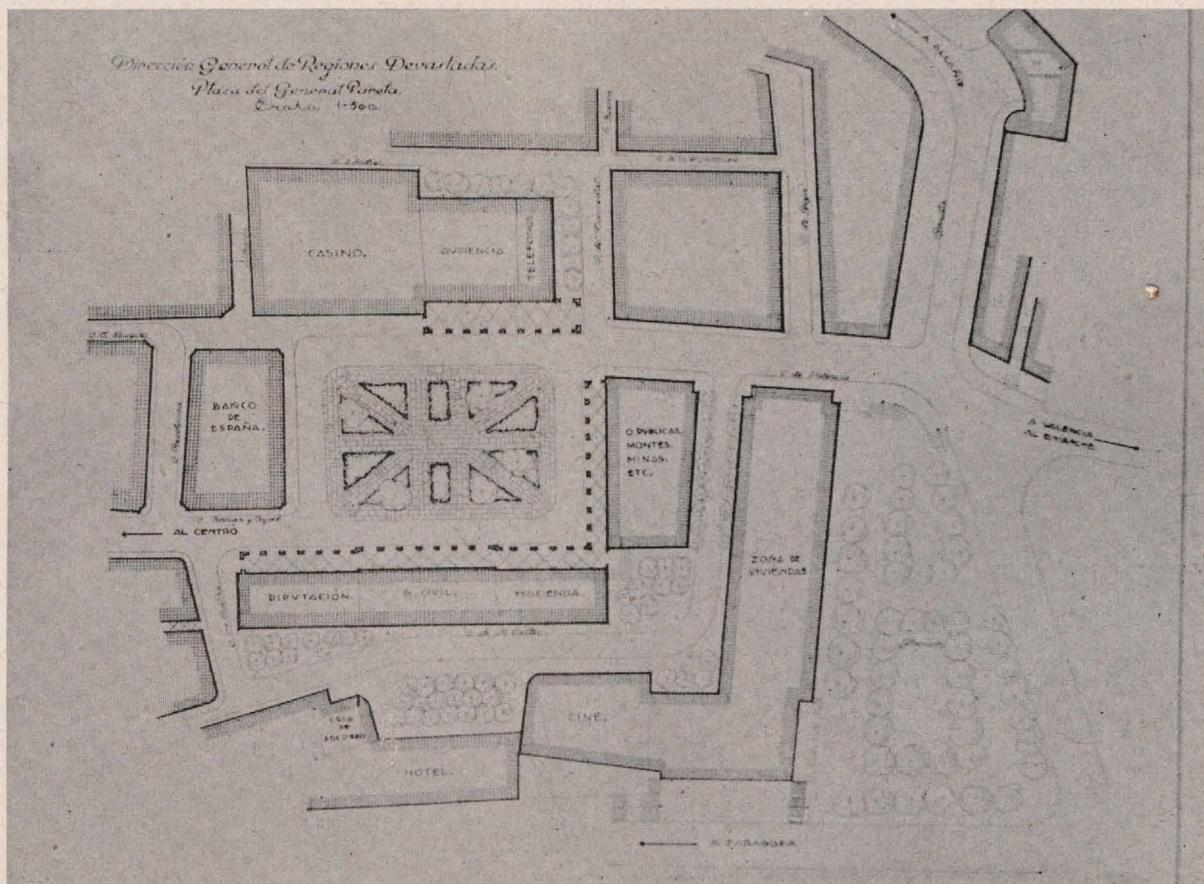
A partir de la unión de los reinos de Castilla y Aragón, Teruel sufrió, como en general todo el reino, un gran colapso, que culminó con las terribles pestes, que asolaron y des poblaron ferozmente las tierras aragonesas. Tuvo luego un resurgimiento muy interesante en el siglo xviii, a cuya época pertenecen la construcción del famoso acueducto *Los Arcos*, la consolidación de la torre de San Martín, los retablos de San Pedro y de la Catedral, reformas y restauraciones de muchas de sus iglesias, así como las fábricas de otras nuevas y obras de carácter civil y de mejora de la población.

Durante los dos siglos siguientes y en lo que va del nuestro, Teruel vivió una vida re-

posada y tranquila de antañona capital de provincia de menos de 20.000 almas, viéndose sólo turbada por la guerra de la Independencia —en la que ya emplearon los franceses el Seminario como reducto y fortaleza— y en las guerras civiles, en las que por su forma de vida, casi exclusivamente oficial, se mostró partidaria de los cristinos, contrariamente a la mayor parte de la provincia, de tradición carlista.

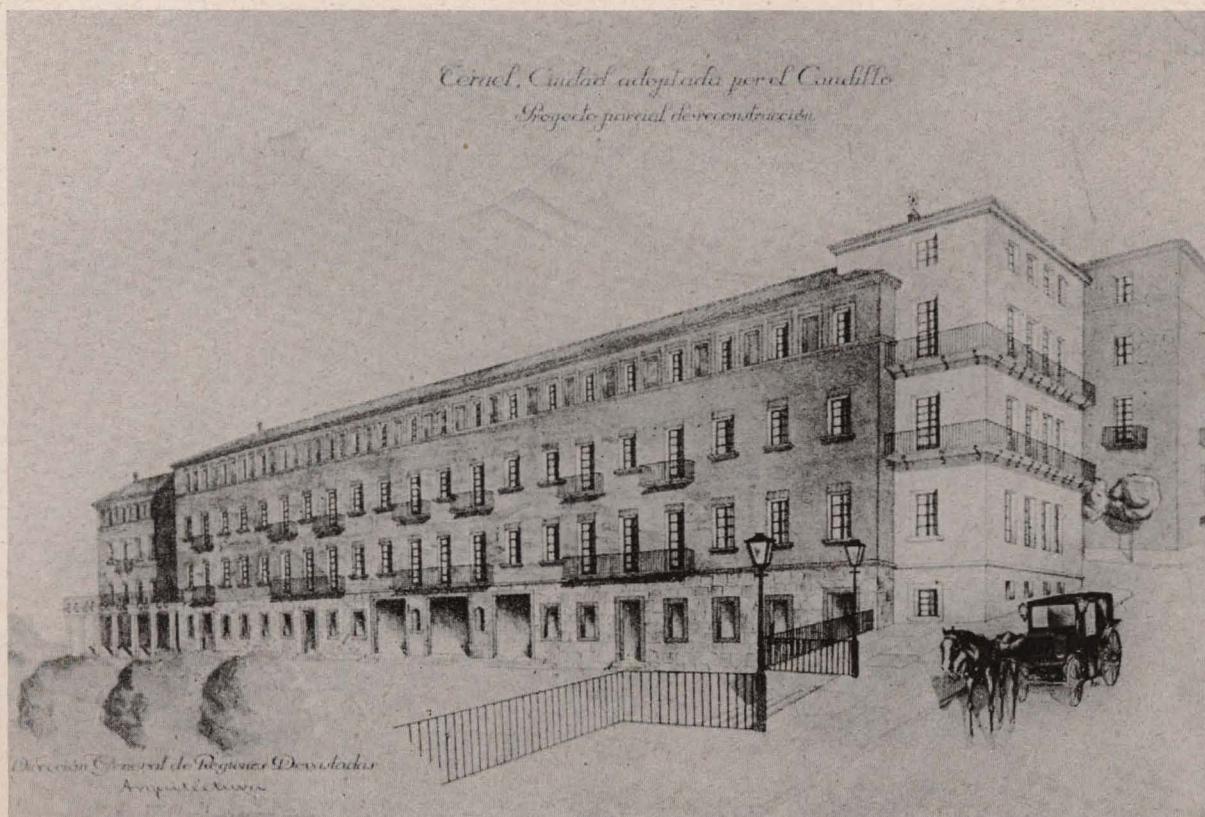
El nombre de Teruel sonó trágicamente en una Nochebuena durante nuestra guerra de liberación. La ciudad heroica y mártir sufrió en su asedio feroces bombardeos. La horda pisó sus calles sólo durante breves días; pero “ellos” se empleaban a fondo, y para destruir basta muy poco tiempo. La tercera parte de los edificios de la población quedó reducida a escombros, otro tercio sufrió daños graves, y puede decirse que ninguna casa se salvó sin un rasguño. Datos elocuentes son que en el plan de reconstrucción de Teruel entran todos los edificios de carácter público y oficial. De las cinco Parroquias que existían, sólo una,

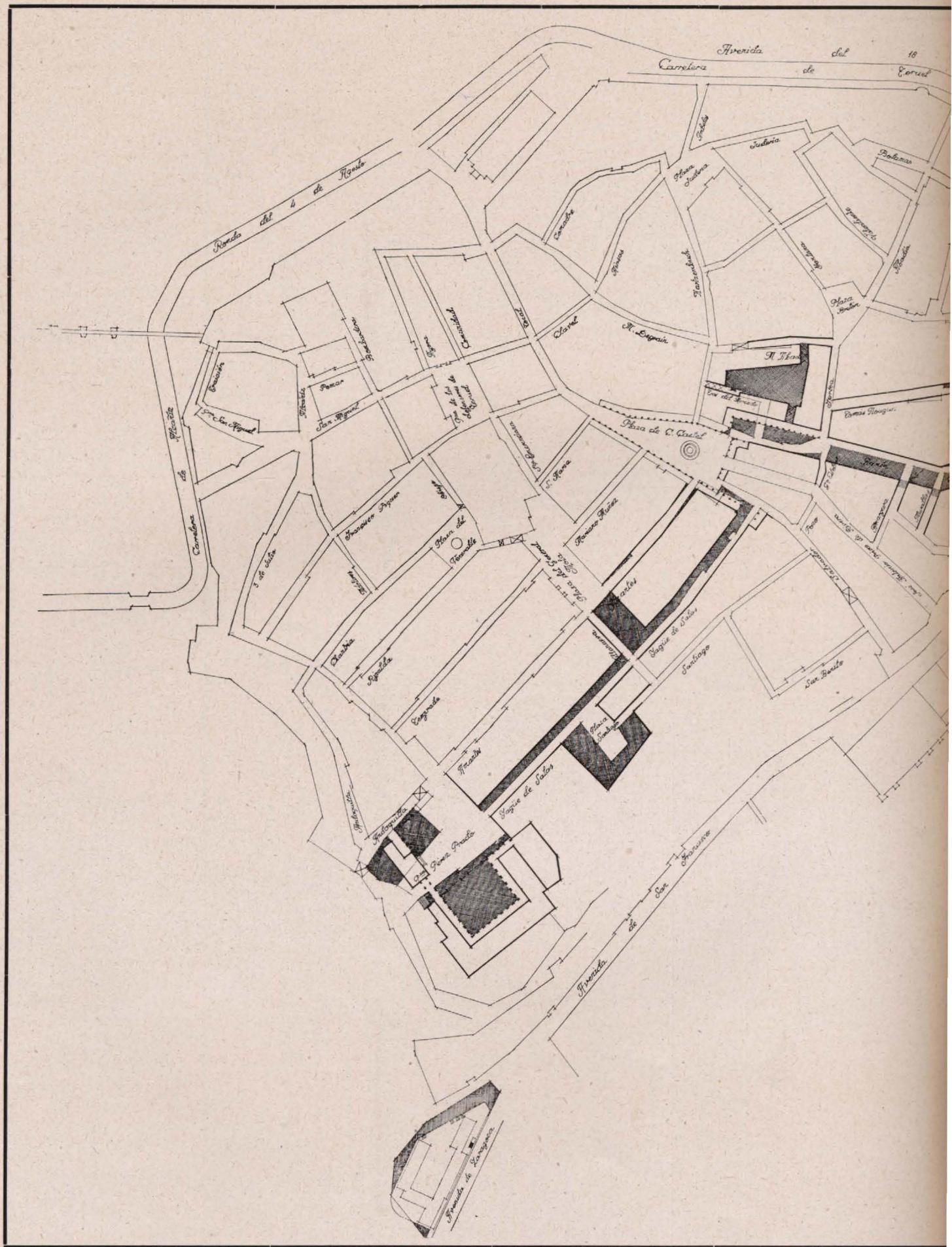
Reforma de Teruel. Nuevo centro cívico de la ciudad.

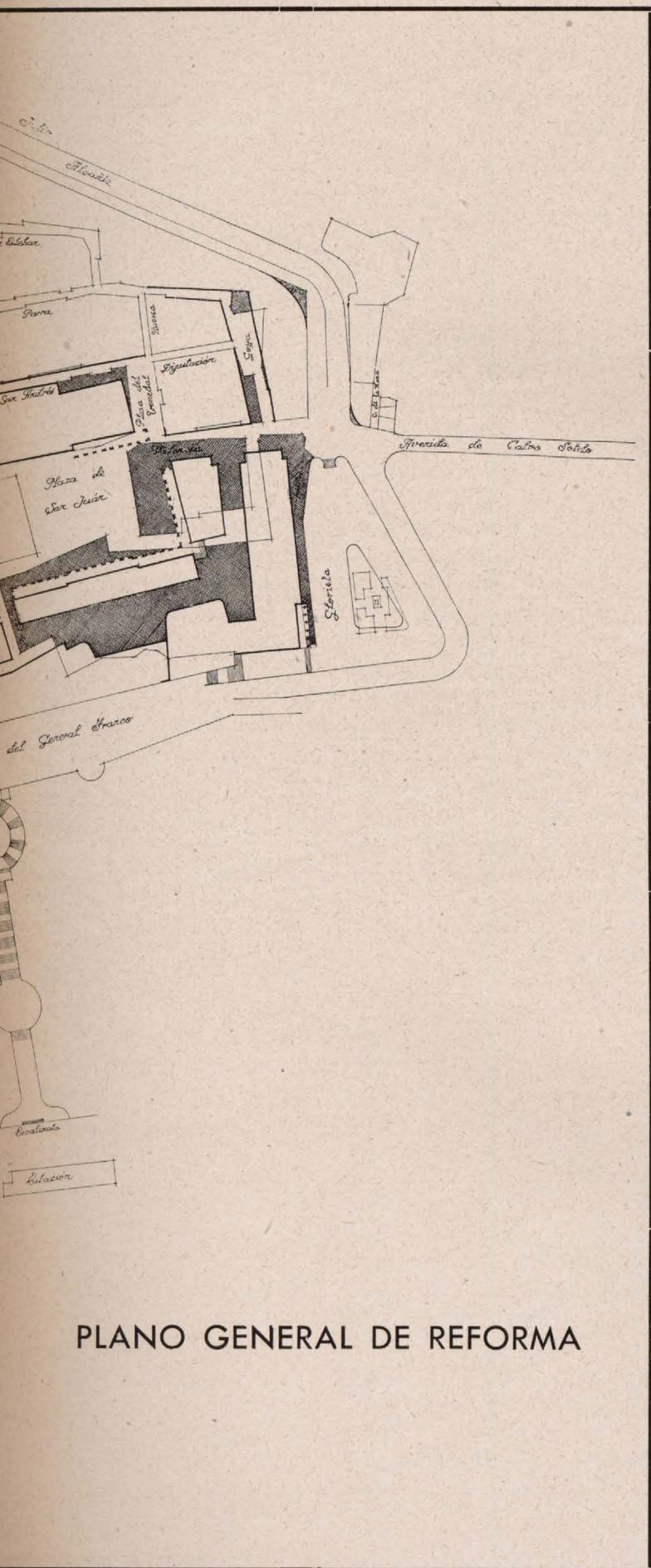




Arriba: Proyecto de centro cívico de la ciudad. Abajo: Proyecto del bloque de viviendas de la Glorieta.







San Pedro, está abierta al culto después de su reparación parcial, quedando dos de las cuatro restantes completamente destruidas y las otras dos sujetas a grandes reparaciones. y de las demás iglesias, hasta completar el número de 15, sin contar las de los barrios agregados de Concud, San Blas, Gasconiella y Villaespesa, solamente están en condiciones dos. Estos datos dan la proporción de destrucciones en los edificios particulares de la ciudad.

El Caudillo, con clara visión de las realidades presentes y futuras, adoptó Teruel, y este hecho tiene una enorme significación, pues de él dependió la pervivencia de esta ciudad, a la cual quedaba poco más que el nombre, y que se disponía a cruzar el umbral que separa el hoy del ayer, el "es" del "fué", y a convertirse en un recuerdo, en una leyenda.

Un proverbio de Thsí dice: "Aunque se tenga prudencia y penetración por partes iguales, nada es tan ventajoso como aprovechar las circunstancias oportunas." "Cuando llega el tiempo, entonces todo es fácil."

El tiempo ha llegado, las circunstancias eran oportunas. Y se ha aprovechado.

* * *

La situación de Teruel dificulta enormemente toda expansión, que sólo puede hacerse a costa de grandes obras.

Esto ha producido un amontonamiento de habitantes en su reducido espacio, valoración excesiva de solares, agio de alquileres, carencia casi total de espacios verdes dentro de la ciudad y resistencia del capital ante cualquier ensanche que modificara las condiciones económicas de la propiedad urbana.

Y para aumentar el mal estado sanitario de la ciudad, la crudeza del clima y los fuertes vientos han producido, en lógica defensa, calles angostas. Las barriadas han surgido en barrancadas que rodean la ciudad, sin ninguna ordenación, sin condiciones higiénicas, con malos accesos, superpobladas, y en ellas se alojan la inmensa mayoría de obreros y labradores de Teruel.

Por último, el trazado viario de la ciudad, de perfiles "para carros" (las vías de comunicación en la mayor parte de España aun están pensadas en plan "diligencia"), es perfectamente inadecuado para las necesidades actuales por su angostura.

La situación de Teruel en relación a su pro-

Obras de reparación del Cuartel de Carmelitas. Fotos comparativas.



vincia es desplazada en su extremo suroeste. Con escasas comunicaciones con su parte más rica, la Tierra Baja, hace que no sea en realidad centro comarcal en relación con el comercio. Este sólo se realiza con la zona más próxima, la cual, habiendo sido terreno forestal, está hace tiempo por completo despoblada, su riqueza ganadera casi desaparecida por las depredaciones rojas y su minería explotada muy pobremente. Es, por lo tanto, insuficiente para dar vida a la capital, que vegeta nutriéndose casi exclusivamente del elemento oficial correspondiente a su rango de capital de provincia.

Es, sin embargo, punto de paso de las comunicaciones por ferrocarril y carretera entre Valencia y Zaragoza, y pudiera aprovecharse para la instalación de industrias transformadoras de productos, que quizá alcanzaran alguna importancia si se consiguiera la terminación del proyectado ferrocarril a Alcañiz y la construcción del enlace con el de Cuenca.

La población, que antes del 18 de julio del 36 se calculaba en 16.000 almas, agregando los barrios lejanos, no llega hoy a 10.000. Ni hay sitio para más ni las actuales condiciones de la vida lo permiten de ningún modo.

A la vista de estos serios problemas, que alcanzan casi la magnitud de la colonización de un desierto, teniendo que prescindir casi por completo de los productos del terreno, la Comisión de Reconstrucción de Teruel encabezó los proyectos de reforma y reconstrucción enviados ya a la Dirección General con estas palabras:

“Al estudiarse por la Comisión de Reconstrucción de la Provincia el plano parcial de reforma interior de la ciudad de Teruel, se

ha hecho no sólo con vistas a las líneas generales de lo que habrá de ser el futuro Teruel en el orden urbanístico, sino teniendo en cuenta problemas de reconstrucción de índole más trascendental que el arquitectónico.

A juicio de la Comisión, será inútil cuanto en el orden de la Arquitectura se haga si no va acompañado de una reconstrucción, mejor dicho creación, de riqueza en los órdenes forestal, ganadero, minero e industrial, que den contenido a la reconstrucción urbana que se propone.

Y es que, a nuestro juicio, adopción por el Caudillo dice mucho más que edificar: dice crear fuentes de producción, y por eso estos proyectos e ideas que acompañan están hechos pensando en lo que Teruel debe ser bajo la adopción del Generalísimo, no en lo que antes del Movimiento era.”

A fines del verano de 1939 se comenzó el descombro en Teruel, alcanzando en mayo de 1940 un volumen de 15.783 metros cúbicos, para lo que se emplearon 12.470 jornales y fueron necesarios 10.522 portes en camiones de tres toneladas. Esta masa que nada dice a la imaginación representada con cifras que siempre resultan frías, ha servido para el relleno de una barrancada, proporcionando un paso a la meseta del lado opuesto, en la que se proyecta una ampliación del actual ensanche.

La reforma interior de Teruel se ha enfocado teniendo en cuenta, al establecer una red viaria principal, necesaria, que dé fácil acceso al casco urbano y enlace sus centros vitales, no agravar más el problema de la vivienda al hacer las expropiaciones necesarias, y el *tabú* impuesto por la zona Catedral con los

edificios artísticos, que forman un conjunto arquitectónico que es interesante conservar. Una arteria de 12,50 metros cumplirá esta misión de enlace, y ampliando hasta 8,50 metros la anchura de otra calle se completan las comunicaciones más precisas.

Se crea un nuevo centro cívico de la ciudad en una plaza, la de San Juan, en la cual se sitúan: Gobierno Civil, Diputación Provincial, Delegación de Hacienda, Audiencia Provincial, Servicios de Ingeniería y Teléfonos, además del Banco de España y Casino Turolense, que existían ya en ella.

A esta agrupación se ha tratado de darle un carácter arquitectónico local, de acuerdo con el ambiente de la ciudad anterior a la destrucción y subordinado el cartabón a la Historia. Es idea que ha presidido en la concepción de todos los proyectos de nuevos edificios y en la reparación de los dañados. Si el Imperio es —como ha dicho Waldemar George— *Una síntesis del Norte y del Mediodía; de los tiempos modernos y de la Antigüedad*, el arte esencial al Imperio, la Arquitectura, debe unir el mejoramiento de condiciones, lo típico, lo característico, lo netamente español y definitivamente artístico. Y Teruel dice algo al que vive, al que pasa. Forzosamente tiene un alma, un ambiente muy personalista en el sabor fuerte, que dice de especias orientales, en sus torres mudéjares, en los ricos aleros de los palacios italianizantes, en sus calles estrechas con recodos sentimentales, en sus hierros de rejas y balcones, sus viejas portadas aragonesas...

El nuevo trazado de la ciudad se completa: Con una ampliación de la plaza de la Catedral, en la que subsisten el Ayuntamiento y Correos y Telégrafos; y a su fondo, enmarcándola con su pintoresco movimiento de tejados el cimborrio mudéjar y la torre, la Catedral. Otra plaza cerrada al costado de la Torre de San Martín, en la que se proyecta un museo-biblioteca y la Casa del Partido y los Sindicatos; reparación de algunas calles y nuevo trazado de otras secundarias de viviendas.

El saneamiento se orienta en el sentido de crear patios comunes para juego de niños y



La plaza del Torico al entrar las tropas nacionales en febrero de 1938 y en la actualidad.

pulmón de las viviendas en el interior de las manzanas. La creación de zonas verdes, unas rodeando como cintura las partes insalubres ocupadas por los barrios miserables, que desaparecen al trasladar sus poblaciones obreras a nuevas barriadas emplazadas en lugares sanos, aireados y alegres cercanos a los centros de trabajo; otras en vías de penetración, formadas por fajas de 30 metros de ancho a los dos lados de las carreteras de acceso, y por zonas verdes que, rodando la nueva zona de deportes y la zona hospitalaria, se continuarían hasta la vega del Turia.

Se han pensado y proyectado también el emplazamiento y situación de la zona industrial, la oficial y de comercio, la zona de mercado de ganados, la hospitalaria, de deportes, militar y las nuevas zonas de residencia en pequeños barrios satélites.

Y, por último, el despeje, ordenación y reparación de los edificios de carácter artístico, entre los que se cuentan cuatro monumentos nacionales, está también previsto en el plan futuro de trabajo, así como la construcción de una escalinata de acceso al Seminario (ya proyectada), desde la calle de San Francisco, necesaria por estar allí emplazada la Cruz de los Caídos, de difícil acceso por otras partes, y llevando consigo una ordenación de las edificaciones de dicha calle, constituyendo un primer término para contemplar el Seminario.

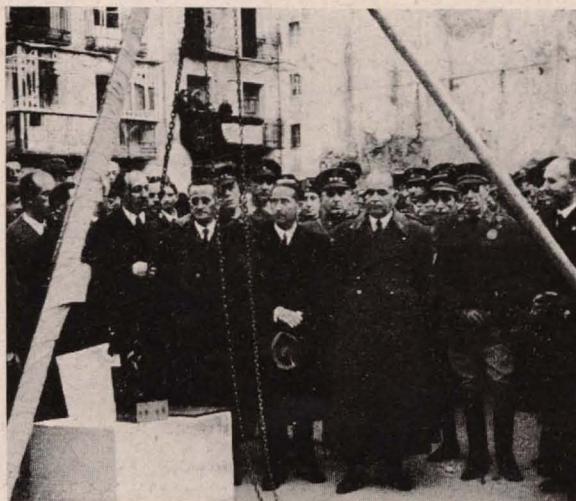
Hasta hoy, aparte del descombro casi completo de Teruel, se llevan hechas las siguientes obras: Reparación del Cuartel de Carmelitas, del Instituto de Higiene, de la Plaza de

Toros, Convento de Capuchinos, Casa de Correos y Telégrafos, Iglesia de San Pedro, desmonte de tierras en la Glorieta (lo que fué Comandancia Militar) y en el emplazamiento del Gobierno Militar. Están empezadas las obras de éste y de un grupo de *chalets* en el Ensanche; aprobado el proyecto de un bloque de viviendas en la calle de San Francisco; presentados en la Dirección General para su aprobación, además del Proyecto de Reforma interior de Teruel, los proyectos siguientes: Obras de urgencia en la Catedral, reparación de la Iglesia de San Miguel, reparación del Ayuntamiento, de la Biblioteca Pública, proyecto de nuevas escuelas. Y en estudio, una barriada obrera, la estación de autobuses, otro bloque de viviendas en la calle de San Francisco, Escuela de Trabajo, reparación del Palacio Episcopal, proyecto de Museo diocesano, reparación de la Iglesia de Concud (barrio agregado a Teruel), reconstrucción del muro de contención del Ovalo y urbanización del mismo.

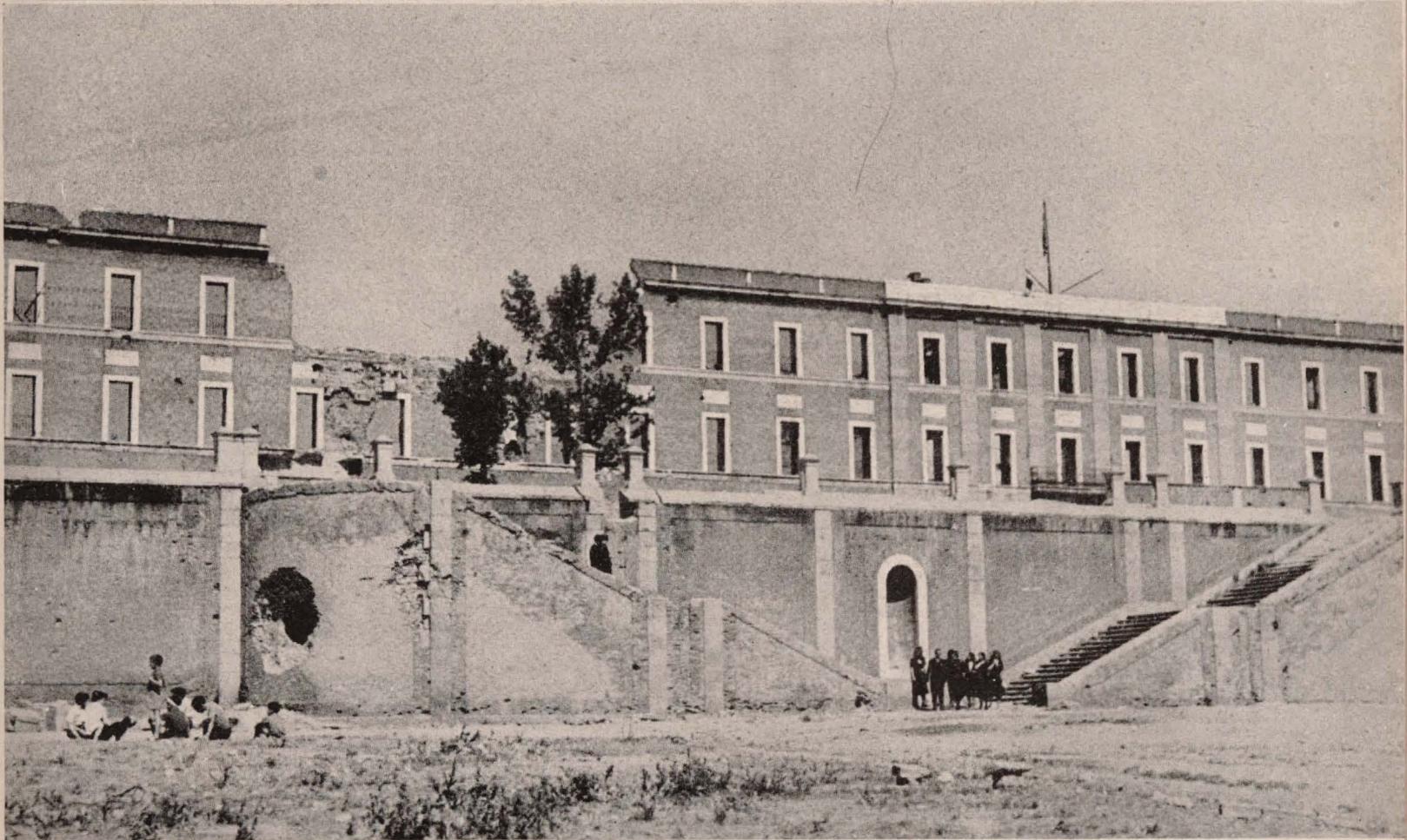
Este es, sin precisar mucho, el inmenso tajo que los rojos han dejado, y que si ha costado muchas lágrimas y ha de emplear fuertes cifras en jornales y materiales, proclamará ante propios y extraños la generosidad del Caudillo, bajo cuyo guión victorioso nos agrupamos, con un canto de trabajo en los labios, todos cuantos tomamos parte en esta "guerra de la paz".

Teruel, agosto de 1940.

JULIÁN FRANCISCO FORNIER
Arquitecto.

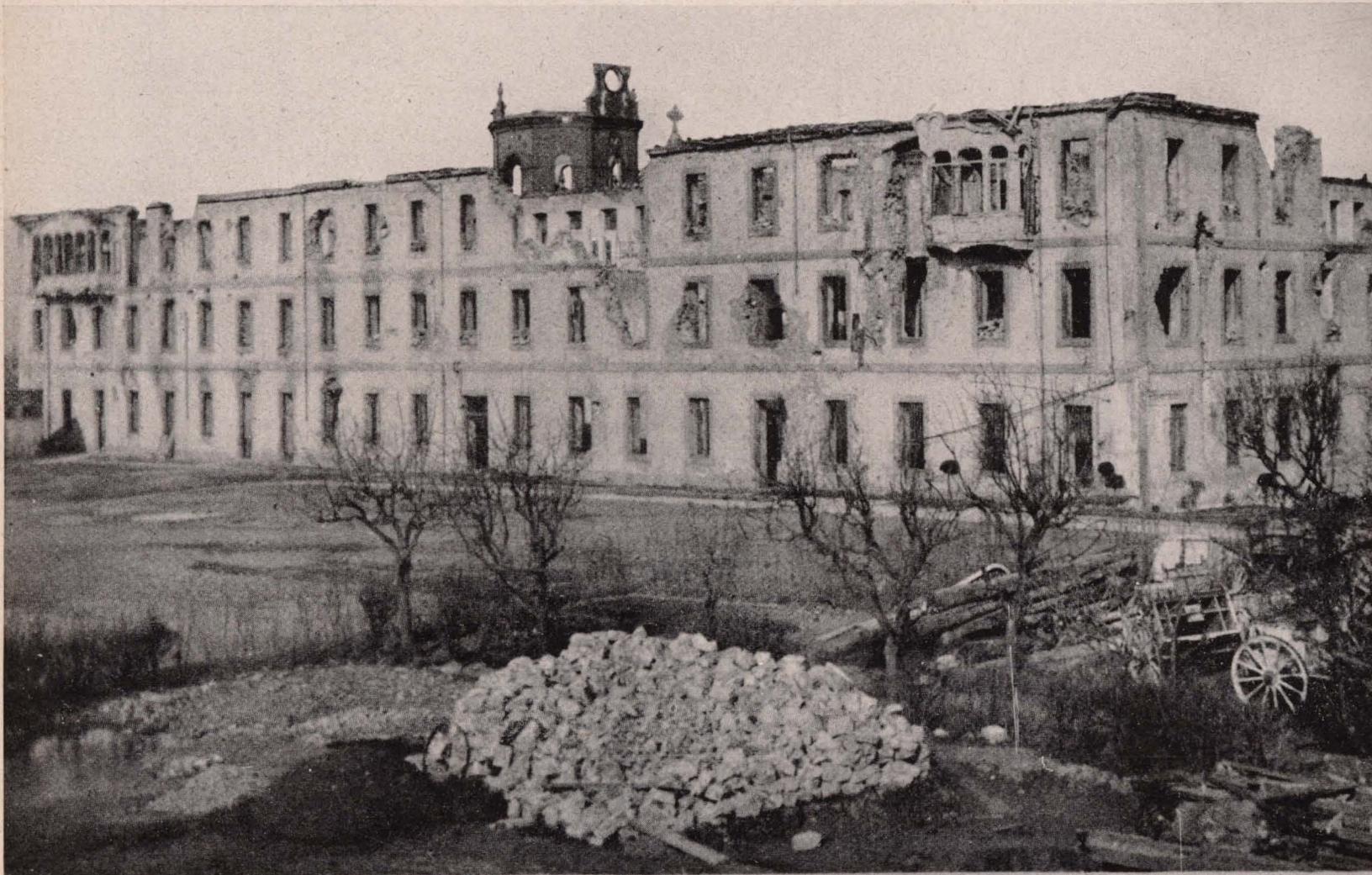


El día 22 de febrero de 1940, segundo aniversario de su liberación, el General Varela, acompañado del Director general de Regiones Devastadas, Sr. Moreno Torres, y del Alcalde de Teruel, Sr. Maicas, colocó la primera piedra para la reconstrucción de la heroica ciudad.



Madrid. El Cuartel de la Montaña. "... Separados —desorientados—, cogidos por la espalda, los hombres de la Falange cayeron traspasados a cuchillo sobre las máquinas. Las hordas, en su pasión revolucionaria—cuando el pueblo vence, descuartiza y pisotea—, invadió los patios y corredores. Caían todos los que encontraron a su paso. Yo vi morir a los mejores. El que anoche me pidió un cigarrillo antes de dormir; el que en una butaca de Banderas soñaba en el episodio de la muerte. Y después vi el montón contorsionado y sangriento de sus cuerpos al sol. Hoy, en las horas de paz, las ruinas del Cuartel de la Montaña son eternas."

Gijón. El Cuartel de Simancas. "... Las llamas acabaron por hacerse dueñas del Cuartel de Simancas. A favor del incendio, los rojos pudieron penetrar en una parte del cuartel. "Tirad sobre nosotros —decía por la radio el cuartel a sus hermanos del mar—. Tenemos dentro el enemigo." Volvió a insistir: "La defensa se hace imposible, porque el edificio arde y el enemigo comienza a entrar. Tirad sobre nosotros." Lloraba la tripulación del barco patriota. Se veían desde el "Cervera" las llamas y la humareda del incendio. Al llegar la noche, un penacho rojo se elevaba sobre Gijón, como una antorcha encendida para alumbrar el tránsito de los héroes del Cuartel de Simancas a la inmortalidad. Era la noche del 21 de agosto." (Oscar Pérez Solís.) (Fotos "Ediciones Españolas".)





ESTUDIO DE UN PUEBLO ADOPTADO

GAJANEJOS

SITUACION, POBLACION, FUNDACION.—

La pequeña villa de Gajanejos, del partido judicial de Brihuega, está situada en plena meseta de la Alcarria, a 34 kilómetros de Guadalajara, junto a la carretera de Madrid a Zaragoza, asomándose al profundo valle del río Badiel desde el borde de la planicie, de más de 1.000 metros de altitud.

El año 1936 contaba escasamente con 90 vecinos, de los cuales el 90 por 100 eran labradores; su población puede considerarse estacionaria hasta el año 1936, ya que desde 1900 acusa en los censos de población un crecimiento muy inferior al 1 por 100 anual.

No se tienen datos exactos de la fundación de la villa, aunque parece probable que no es anterior al siglo XVII. El pueblo actual es relativamente moderno; fué reedificado en gran parte a raíz de un incendio que lo arrasó en la guerra de la Independencia.

PRODUCCION.—El término municipal presenta tres zonas perfectamente definidas: una de secano, la más extensa, que comprende casi toda la parte de meseta del término; otra de monte de encinas, de unas 3.000 fanegas, y una de regadío, sumamente pequeña, en el fertilísimo valle del Badiel. La principal producción es de trigo, cebada y avena; produce, además, en cantidad poco superior al consumo de los vecinos, vino, aceite, patatas, judías, etc., cuyo sobrante exporta a los mercados de Brihuega.

CLIMA.—El clima es sano, frío y seco, y los vientos dominantes nordeste y suroeste; éste portador casi siempre de lluvia.

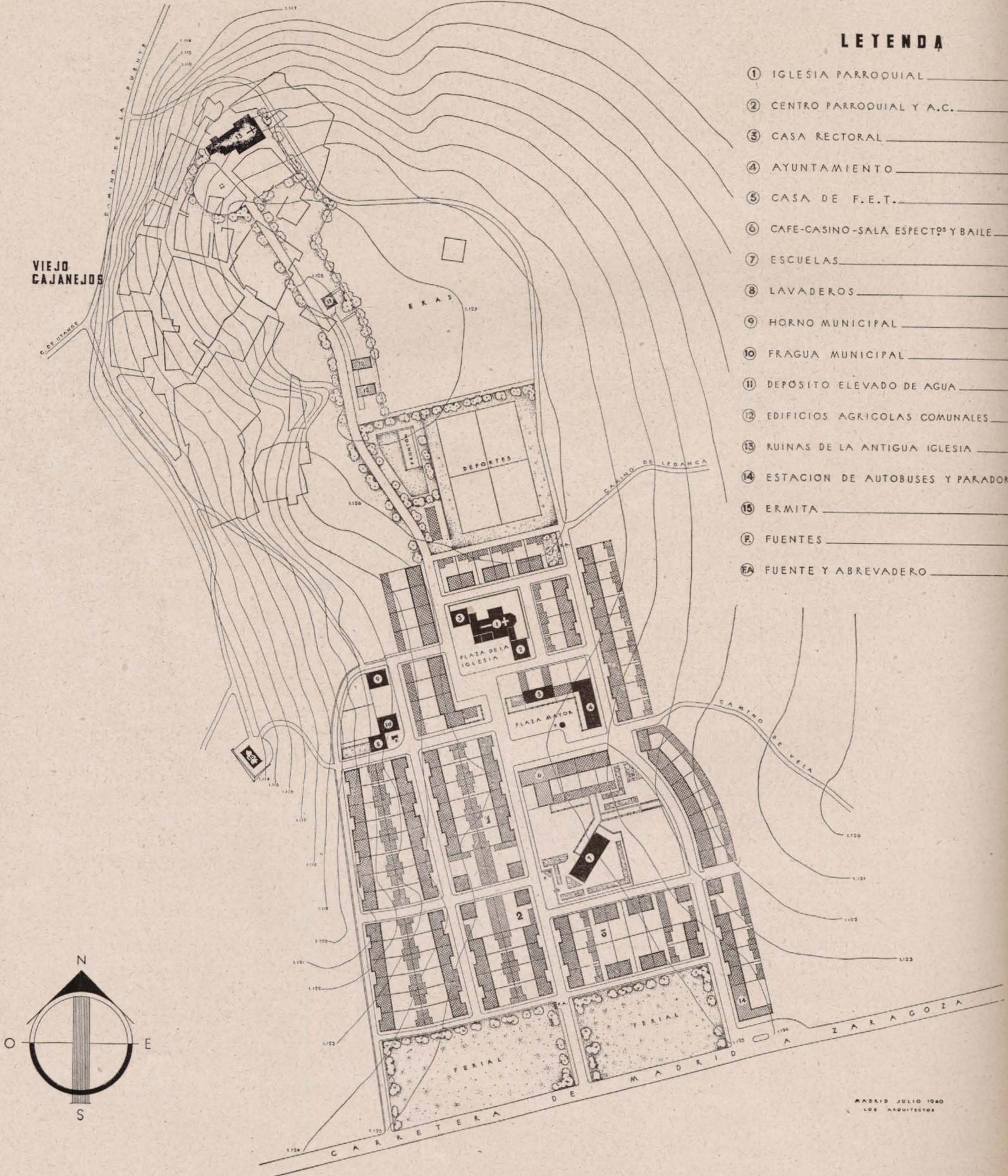
Las nieblas son escasas; sin embargo, su cielo aparece nublado las dos terceras partes del año, con un promedio de noventa y un días de lluvia.

CAJANEJOS

Escala 1:1.000

LEYENDA

- ① IGLESIA PARROQUIAL _____
- ② CENTRO PARROQUIAL Y A.C. _____
- ③ CASA RECTORAL _____
- ④ AYUNTAMIENTO _____
- ⑤ CASA DE F.E.T. _____
- ⑥ CAFE-CASINO-SALA ESPECTOS Y BAILE _____
- ⑦ ESCUELAS _____
- ⑧ LAVADEROS _____
- ⑨ HORNO MUNICIPAL _____
- ⑩ FRAGUA MUNICIPAL _____
- ⑪ DEPÓSITO ELEVADO DE AGUA _____
- ⑫ EDIFICIOS AGRICOLAS COMUNALES _____
- ⑬ RUINAS DE LA ANTIGUA IGLESIA _____
- ⑭ ESTACION DE AUTOBUSES Y PARADOR _____
- ⑮ ERMITA _____
- Ⓕ FUENTES _____
- ⒼA FUENTE Y ABREVEDERO _____



MADRID JULIO 1940
LOS ARQUITECTOS

CARACTER, PAISAJE.—La zona donde se alza el pueblo es la más pobre y triste de la comarca; hacia el este y el sur es una inmensa llanada, en la que apenas existe arbolado, en contraste con la perspectiva que al norte y a poniente nos ofrece el espléndido valle del Badiel, del que este pueblo apenas participa más que en una pequeñísima faja de terreno.

A través de las ruinas de Gajanejos se adivinan las pobres casitas de mampostería y adobe, agrupadas en torno de la iglesia, magnífica fábrica del siglo XVIII, con robusta torre de cantería, que, pese a su fortaleza, no ha podido resistir los duros embates de la guerra.

TERRENO, MATERIALES.—El terreno que circunda al pueblo es pedregoso, con fuertes pendientes y cortaduras.

Los materiales y procedimientos constructivos son los característicos de la comarca: mampostería y cantería de piedra caliza, que abunda en los contornos; la madera, de chopo y roble; las cubiertas de teja curva, con bastante pendiente, etc.

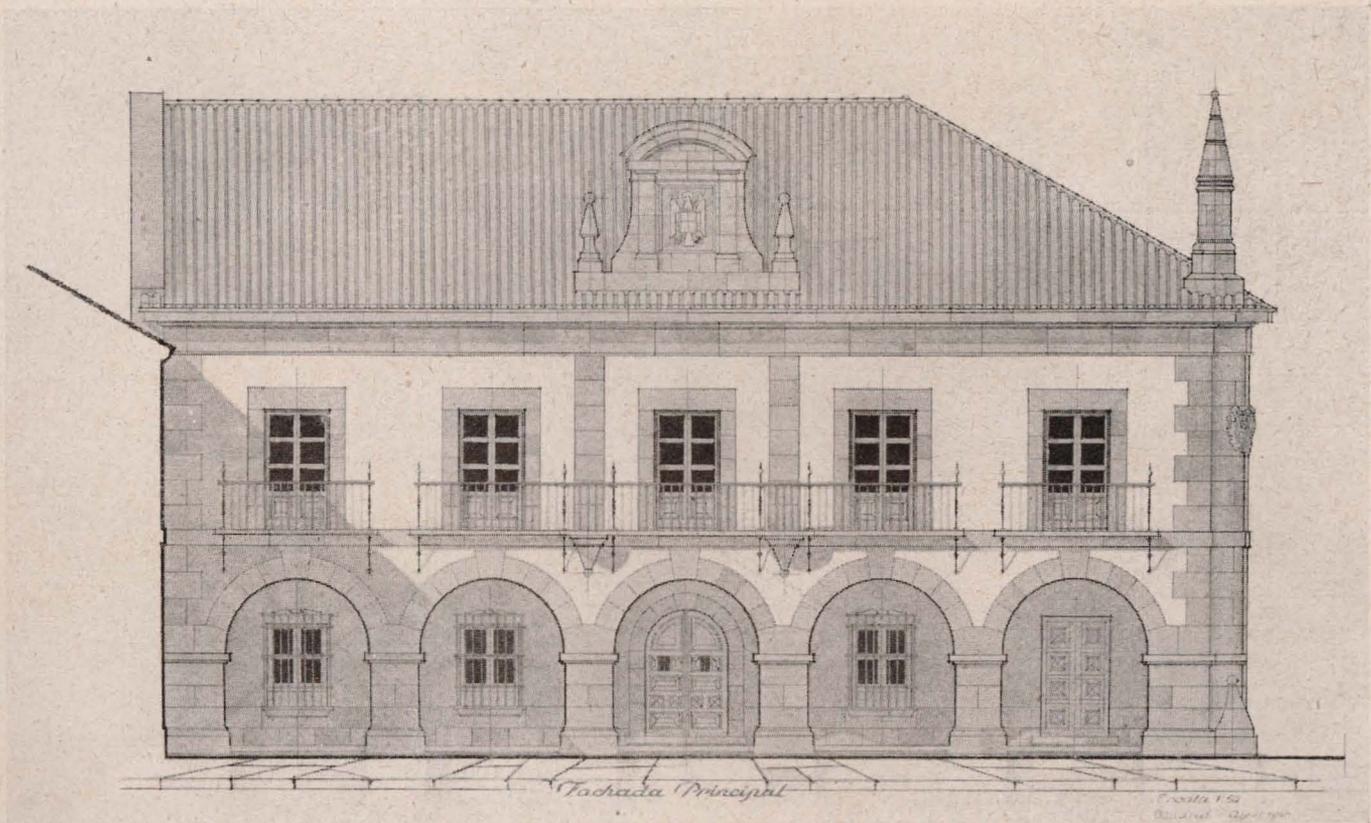
DESTRUCCION.—Es uno de los pueblos más duramente castigados por la guerra; su destrucción es total, del 100 por 100; no ha quedado ningún edificio en pie, todo es un informe montón de es-

combros, sobre los que destaca la ruinoso torre de la iglesia. Está totalmente deshabitado, y la mayor parte de los vecinos están alojados en los pueblos circundantes más próximos: Valfermoso de las Monjas, Ledanca, Utande, etc.

EMPLAZAMIENTO.—El actual emplazamiento obedeció, sin duda, a la proximidad de la vega y de los únicos manantiales que existen en aquellos contornos, y probablemente también a las condiciones que para la defensa ofrece el baluarte natural que forma la cortadura sobre el valle. Pero este emplazamiento no es adecuado para levantar el nuevo pueblo, tanto por la accidentadísima configuración de su suelo como por su reducida superficie; por otro lado, no existen edificios ni valores artísticos o históricos que fueren a conservar el mismo emplazamiento.

Se ha fijado para el nuevo emplazamiento una zona próxima a la que ocupa el viejo Gajanejos, más llana y extensa e inmediata a la carretera.

ORDENACION.—El problema de la ordenación de Gajanejos es sumamente sencillo, dadas su reducida población y su simplicidad de funcionamiento, por tener todos los vecinos análogas características de vida, por no existir industria y radicar toda la riqueza en la agricultura, donde no existen



Fachada del Ayuntamiento.



ni grandes propietarios ni gran masa de braceros, sino que la inmensa mayoría son labradores modestos.

El problema de diferenciación de zonas se ha planteado aquí de un modo elemental; toda la vida de relación: religiosa, administrativa, comercial, etcétera, se concentra en la plaza, y en torno de ella se desarrolla el resto del pueblo, formado por las viviendas de labradores. Este centro vital se ha organizado en dos recintos: plaza Mayor y plaza de la Iglesia, si bien íntimamente unidos, siguiendo las características comarcales.

La zona agrícola, que aquí tiene cierta impor-

tancia, comprende los edificios agrícolas comunales (paneras sindicales, silos, depósitos de maquinaria, de semillas, etc.), eras de trilla, descansaderos de ganado, etc., y su situación ha quedado determinada al considerar una serie de factores, tales como configuración topográfica, proximidad al poblado, vientos reinantes, etc.

Fijado el centro vital del pueblo y las zonas fundamentales, agrícola y de viviendas, ha surgido de un modo natural la estructura del pueblo, al determinar como dirección principal para la agrupación de las viviendas la N. NO.-S. SE., con la que al mismo tiempo que se obtiene el máximo solea-

miento de los edificios se da la debida protección a las calles y plazas de los vientos dominantes.

COMUNICACIONES.—La única carretera que cruza el término municipal es la de Madrid a Zaragoza, cuya intensa circulación queda al margen de la interna del pueblo, reducida ésta al tráfico normal y de poca importancia de los carros; por tanto, se ha procurado simplemente un enlace claro de la zona de las eras y edificios agrícolas con el pueblo y una salida fácil a la carretera.

PLAZAS.—Como se ha dicho antes, el centro vital del pueblo se organiza en dos plazas: la plaza Mayor y la de la Iglesia. En la primera se agrupan el Ayuntamiento, casa de F. E. T. y de las J. O. N. S.; los edificios de comercio, en número de dos, y un edificio destinado a café-casino y salón de espectáculos y de baile; se disponen soportales, solamente en las fachadas sur y poniente.

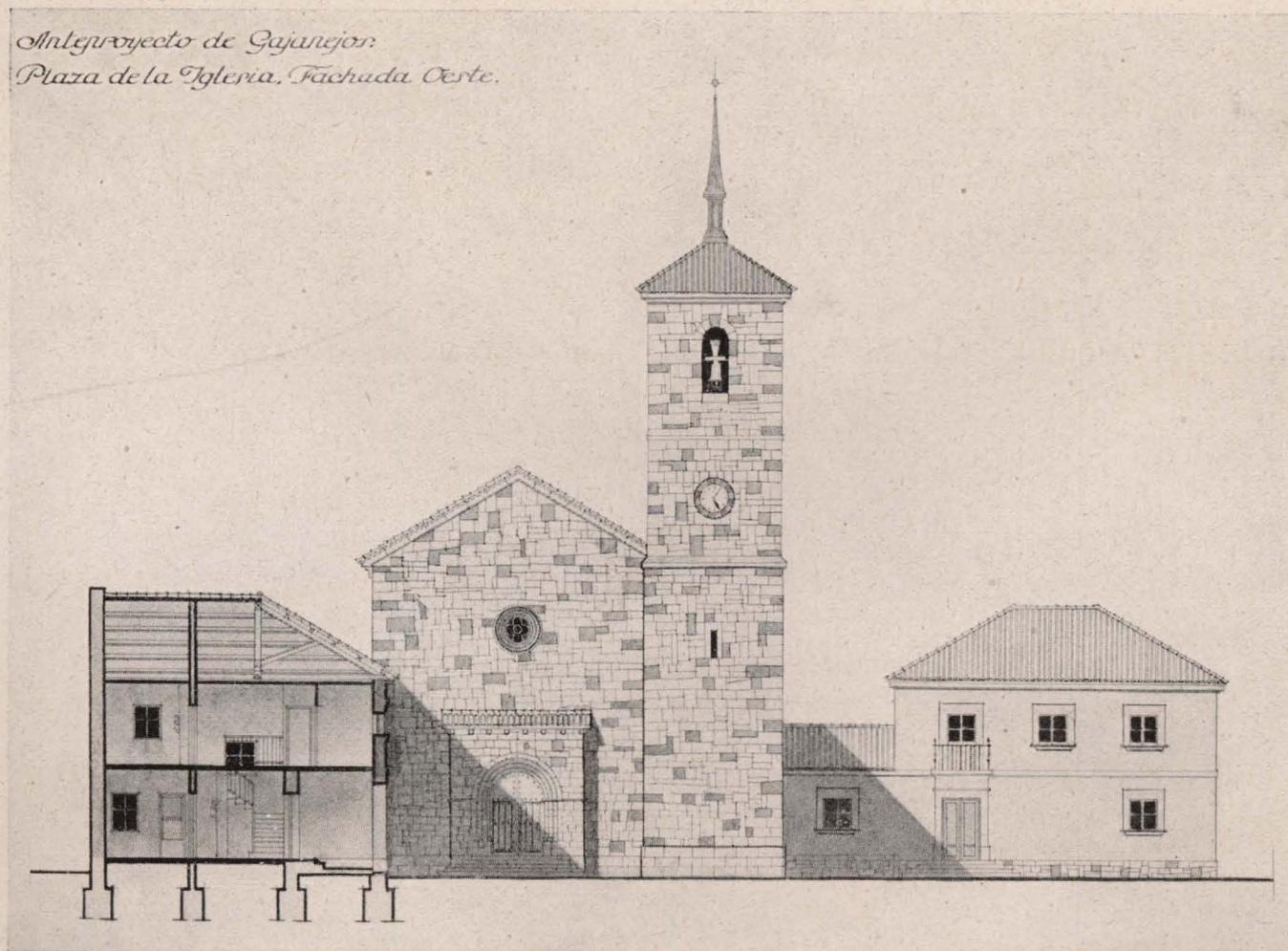
En la plaza de la Iglesia, y a eje con la calle de acceso principal al pueblo, se emplaza la iglesia, como edificio más significativo, cerrando el re-

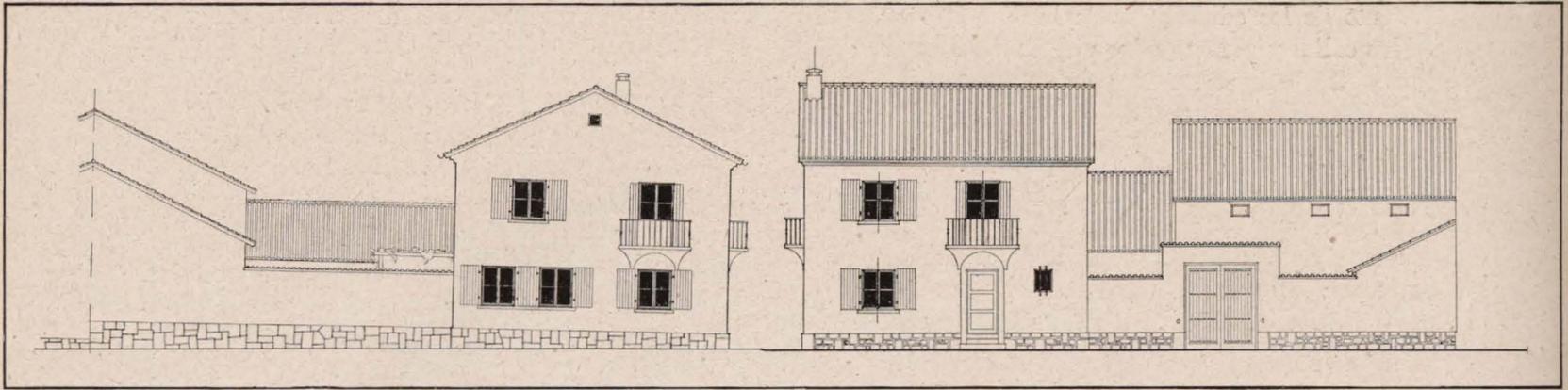
cinto la Casa rectoral, el Centro parroquial y viviendas.

VIVIENDAS.—El núcleo principal de viviendas es el de labradores, de las que se proyectan tres tipos fundamentales: para labrador acomodado (tipo A), de labrador modesto (tipo B) y de jornalero (tipo C), siendo la gran mayoría de las segundas.

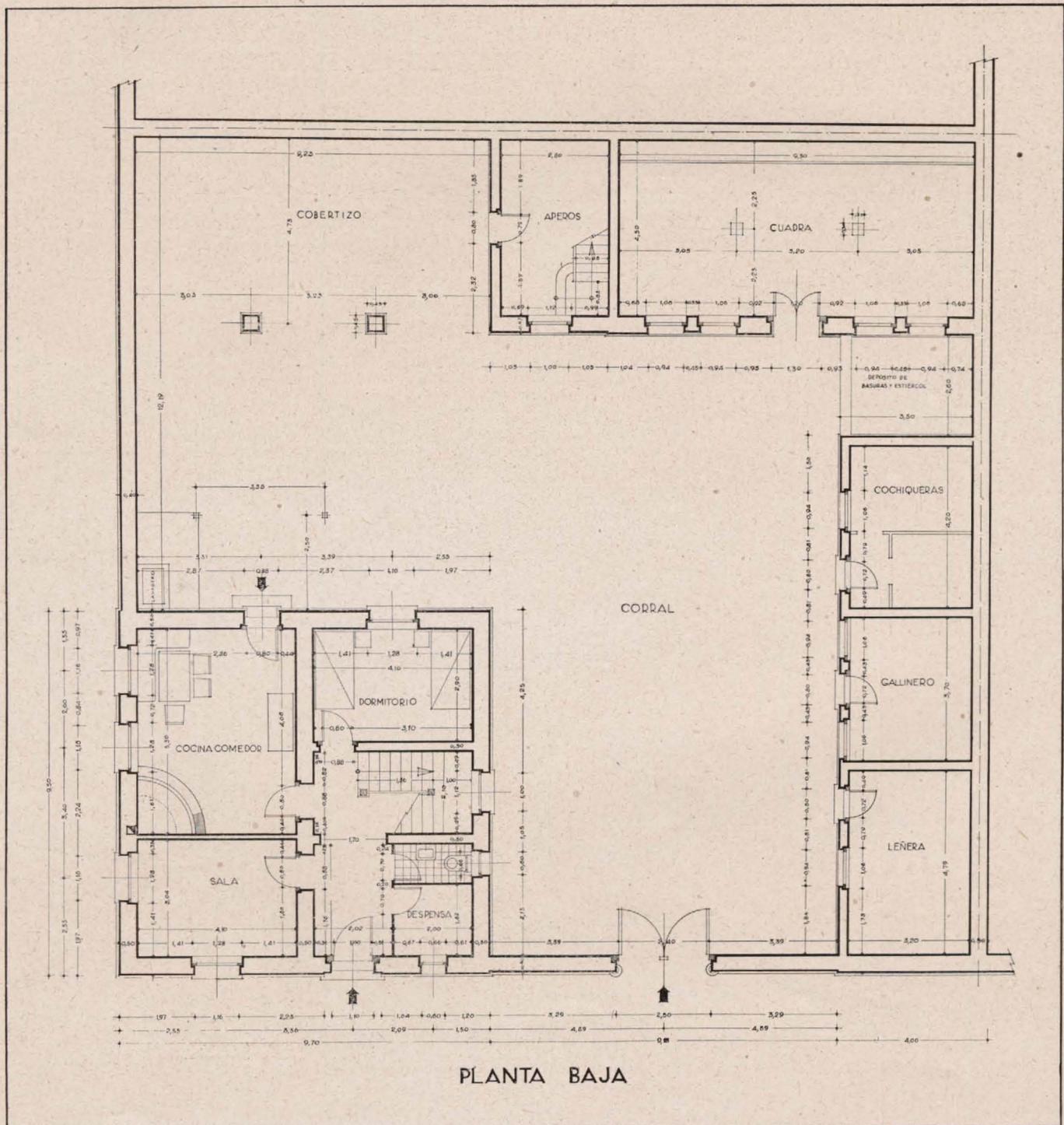
Para proyectar las viviendas se han tomado como base las características de la familia del labrador de la comarca, compuesta por término medio de cinco personas; el labrador acomodado suele contar, además, con una persona, criado o criada, para su servicio. El ganado se reducía (el año 1936) a dos pares de caballerías mayores, una o dos caballerías menores, dos o tres cerdos y un promedio de 40 gallinas, y los útiles y aperos a un carro, uno o dos arados, un trillo y otros útiles menores. La diferencia esencial con el labrador modesto solía estar en el número de caballerías, que no era mayor de un par.

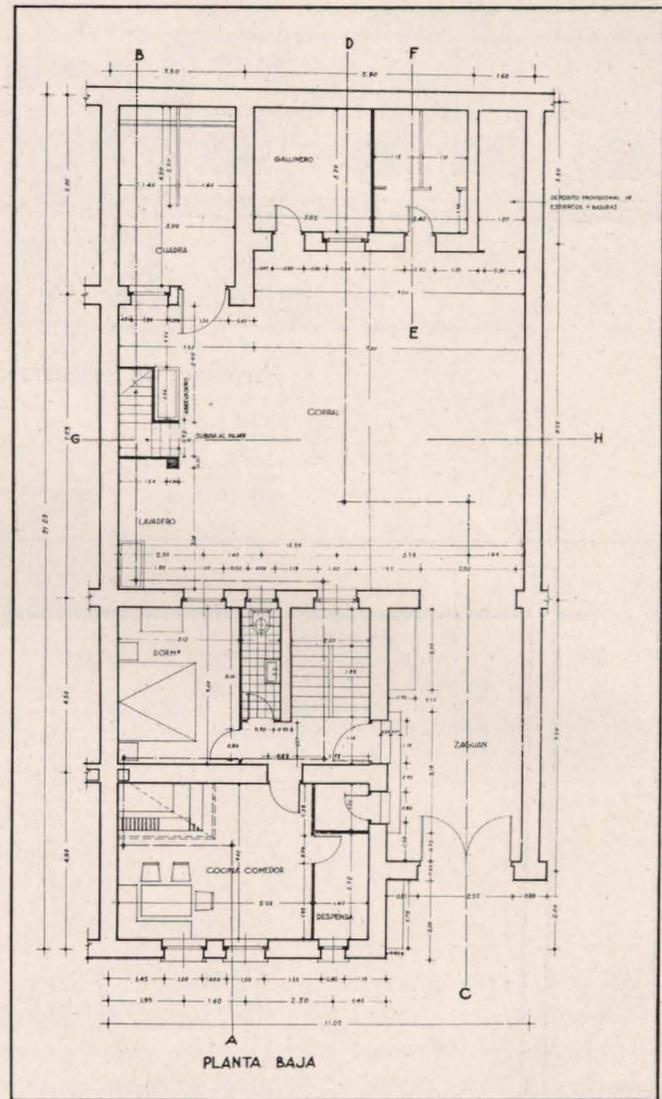
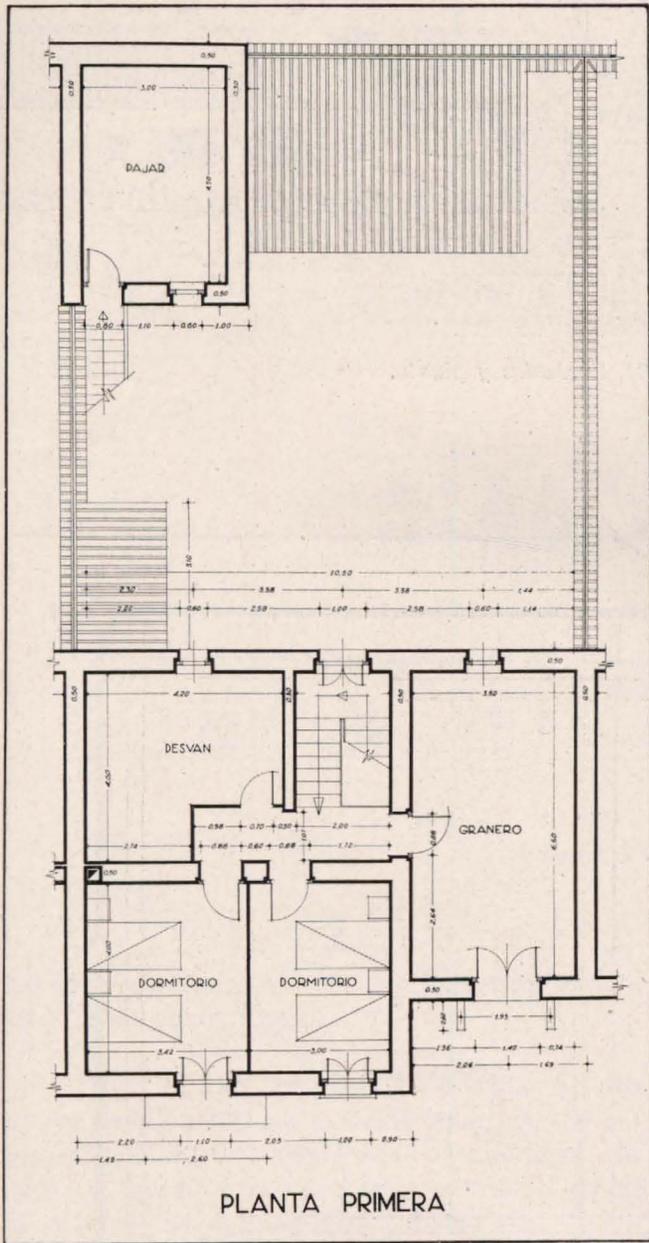
Otras viviendas, en número muy reducido, se disponen en el pueblo, destinadas a funcionarios:



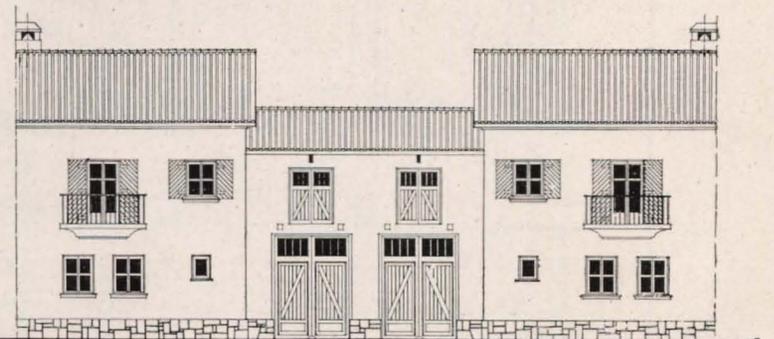
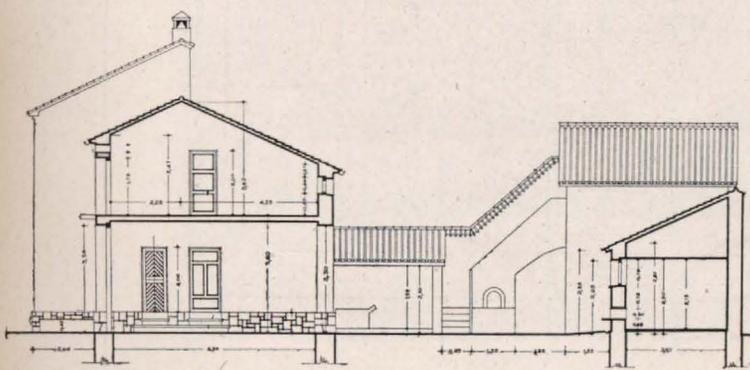


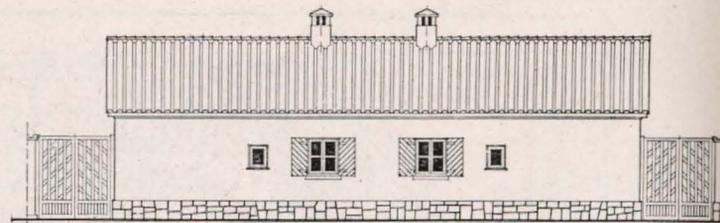
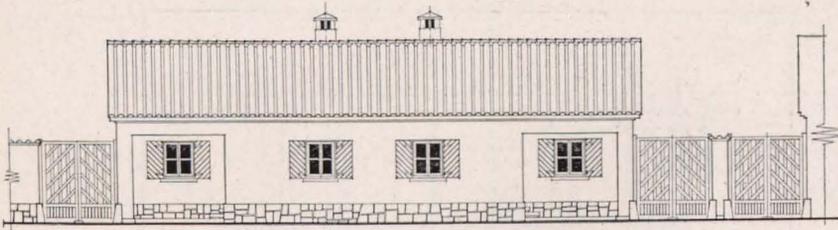
Viviendas de labrador (tipo A). Fachadas y planta.



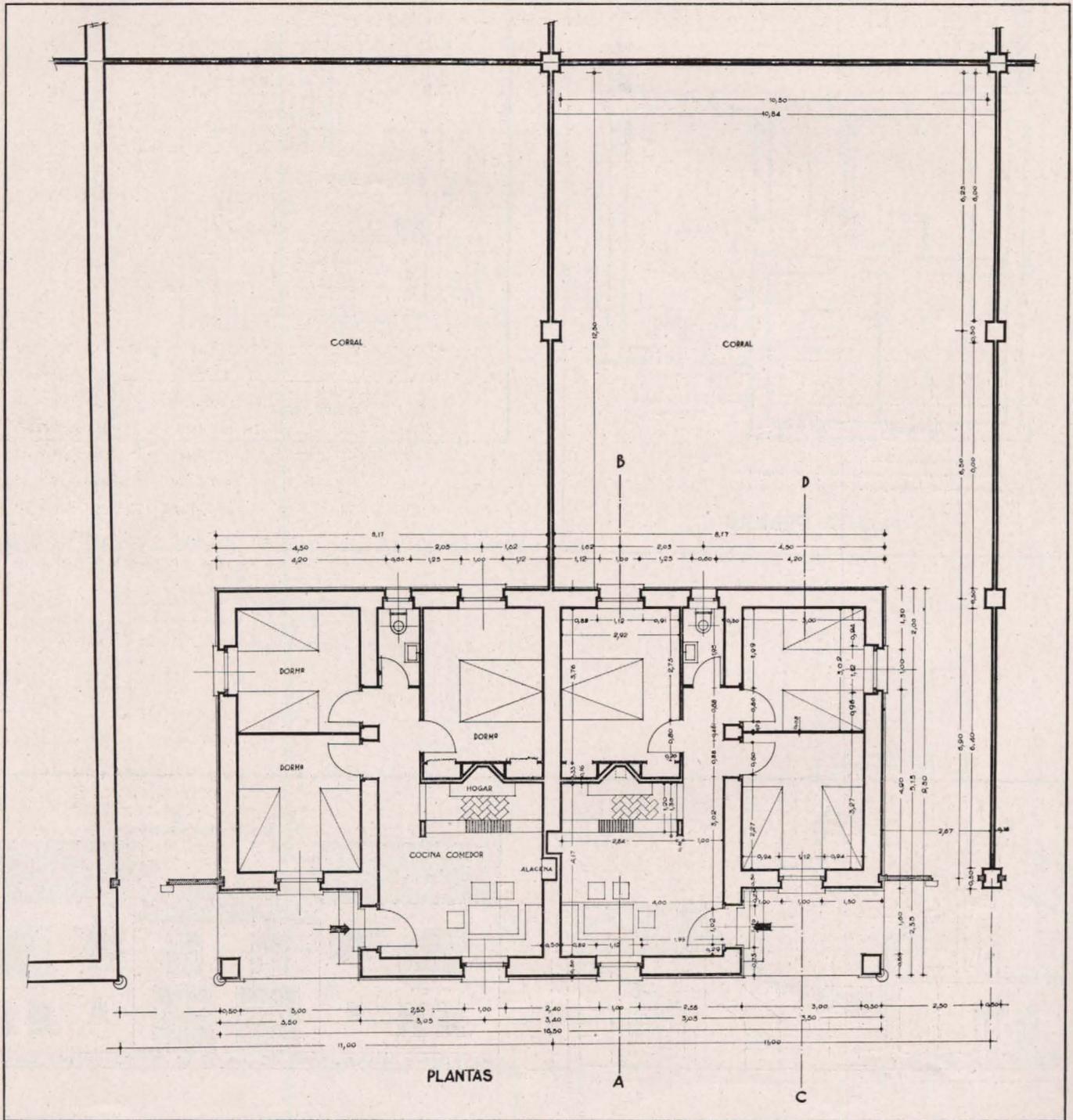


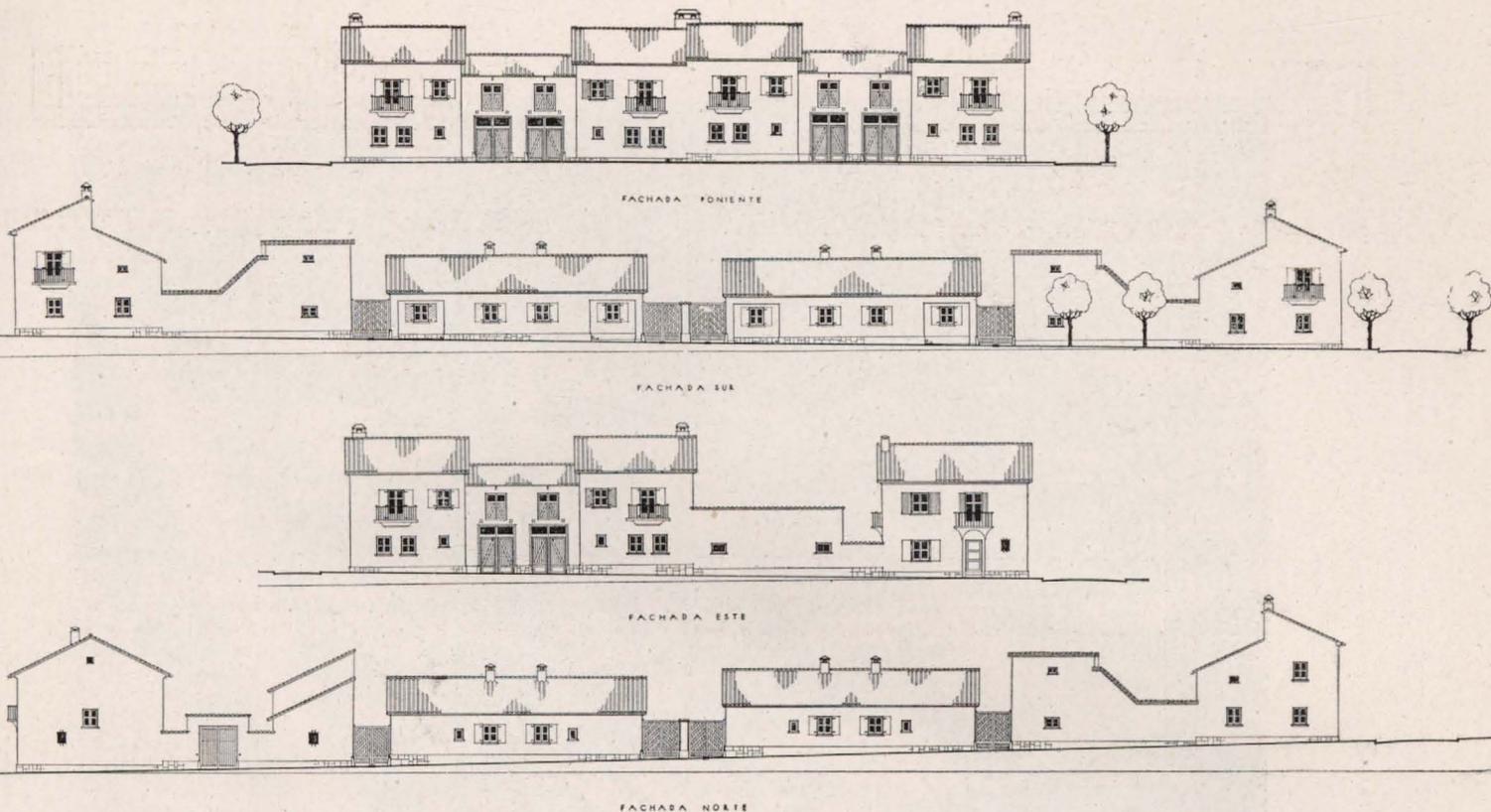
Viviendas de labrador (tipo B). Plantas, sección y fachada.





Viviendas de jornalero (tipo C). Fachadas y planta.





Manzana III. Fachadas.

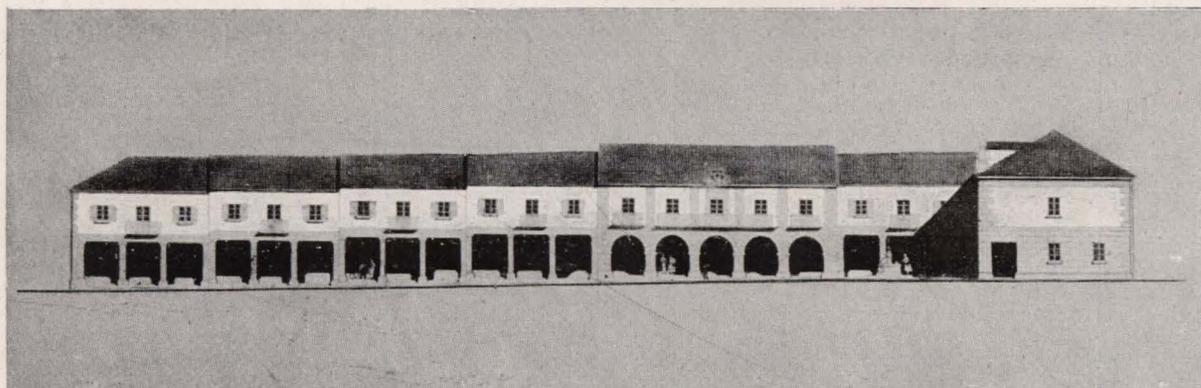
médico, secretario, veterinario, maestros, etc., y otras para comerciantes.

OTROS EDIFICIOS Y SERVICIOS.—Se proyectan en el pueblo dos escuelas unitarias, con amplio campo escolar, emplazadas en una zona céntrica, ya que no existe problema de tráfico intenso ni de vecindad de industrias, talleres, etc.

Los lavaderos públicos y el horno y fragua municipales se establecen en el extremo noroeste del pueblo, con lo que se evitan molestias y ruidos, así como también que los vientos reinantes arrastren los humos hacia el interior del pueblo.

CAMPOS DE JUEGOS.—En la parte norte del pueblo se traza la zona destinada a campos de juegos, y que comprende los tradicionales de la comarca: juego de bolos y de pelota, más un amplio espacio para otros deportes, fútbol, etc. Aunque la construcción de estos campos no sea inmediata, se han previsto en la ordenación, para que en su día pueda dotarse a estos pueblos, hasta ahora tan abandonados, de estos elementos tan necesarios para la formación de nuestras juventudes.

MIGUEL-ANGEL RUIZ LARREA.
Arquitecto.



Fachada Sur de la Plaza.



LA REFORMA FERROVIARIA DE VALENCIA

El problema ferroviario de Valencia, en su doble aspecto de enlaces por ferrocarril y supresión de pasos a nivel, data de muy antiguo; desde 1912 se empieza a estudiar con cierto detenimiento la solución del urgente problema—que ya con anterioridad a esta fecha se había planteado—, y en dicho año no logran ponerse de acuerdo los organismos oficiales de la ciudad y los técnicos encargados de redactar el anteproyecto de supresión de pasos a nivel.

En 1921 se vuelve al enfoque del problema; la División de Ferrocarriles y Compañía del Norte estudian un proyecto de circunvalación, que, por apartarse completamente de la resolución del problema en sí, no pasa de los estudios preliminares.

Durante los años de 1930 y 1934 se forman Comisiones que estudian los enlaces y la supresión de pasos a nivel, redactándose anteproyectos, cuyo coste se calcularon en pesetas 81.634.981 y 53.859.037, respectivamente. El primero proyectaba algún ligero cambio de emplazamiento de estaciones, y el segundo se ceñía sólo a la supresión de los pasos a nivel; pero ambos tenían el defecto de no estudiar a fondo la solución total del problema y sí sólo diversas facetas del mismo.

Como se ve por lo que antecede, desde hace cerca de treinta años, cuando la ciudad comien-

za a ensancharse, absorbiendo dentro de sí toda su red ferroviaria, que, aunque entonces ya la envolvía, quedaba algo más apartada de su casco urbano, estaba ya latente este problema tan trascendental para la capital levantina.

Valencia, en la actualidad, se encuentra rodeada por un cerco de hierro, que la aprisiona y no la deja expansionarse urbanísticamente en ningún sentido, hallándose entorpecidas con cruzamientos todas las trayectorias vitales de comunicación, transporte del interior al exterior y con el puerto.

A la vista de la fotografía aérea que ilustra este artículo, y que representa la maqueta del término municipal de Valencia que se halla expuesta en la Exposición de la Reconstrucción de España en la Sala de Levante, y en la que se indican las líneas de nueva creación y la supresión de otras, según el anteproyecto que, estudiado y aprobado por la Comisión Técnica de Reconstrucción de Valencia, con la conformidad del Excmo. Ayuntamiento y Junta de Obras del Puerto, fué elevado a la Superioridad para su definitiva aprobación, se puede, en un vistazo rápido, darse cuenta de la realidad de ese cerco de hierro, con los innumerables pasos a nivel que rodean a la capital levantina.

En efecto: Por el Norte tenemos el río Turia

e inmediatamente los ferrocarriles de vía estrecha, electrificados, de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, con tráfico de más de 265 trenes diarios; los ferrocarriles del Central de Aragón (vía ancha), con enlace al Cabañal, existiendo dos cruzamientos a nivel de ferrocarril con ferrocarril, así como varios con carreteras y calles importantísimas de tráfico. Como complemento por esta parte, las dos estaciones de ambos servicios indicados están incrustadas profundamente en el casco urbano de la ciudad.

Por el Este, y cortando todas las comunicaciones con el puerto, dos líneas: la del ferrocarril Valencia-Tarragona y la que va pegada junto al puerto.

Por el Sur está completamente bloqueada la ciudad por un doble cerco férreo: el de la línea Valencia-Tarragona y ramal al Grao y por los ferrocarriles de vía estrecha de Villanueva de Castellón, con estación terminal en Nazaret, junto a la desembocadura del río Turia, que producen otro cruce a nivel de ferrocarril con ferrocarril. Las vías se introducen dentro de la ciudad, para terminar en varias estaciones en el mismo casco urbano. La mayor y más importante, la del Norte, está situada a 100 metros de la plaza del Caudillo, centro vital de Valencia, y las de Jesús y Liria al Oeste de la ciudad.

Toda la urbanización del ensanche de la ciudad queda yugulada por dichas vías y Estación del Norte, teniendo que hacerse todo el tráfico a la parte nueva por calles radiales, estrechas e insuficientes, y haciendo imposible la circulación, que lógicamente debiera existir, de circunvalación en las grandes arterias, que, como el Camino de Tránsito y la Gran Vía del Marqués del Turia, quedan taponadas por el laberinto de vías y el edifi-

cio de la estación, dejando sin comunicación la parte Este con la Oeste de la ciudad.

Por este lado se completa el cerco de hierro con las líneas de Villanueva de Castellón, Utiel, Liria y enlace de ambas para el arribo al puerto.

En resumen: 12 líneas, con más de 40 pasos a nivel, que cercan completamente a la hermosa ciudad.

Con esta ligera exposición de lo que el problema ferroviario es en Valencia, se comprende el ansia que desde hace años se respiraba por llevar a la práctica el total y completo estudio resolutivo del problema.

Iniciados los trabajos de reconstrucción de España, al finalizar el Año de la Victoria, nuestro invicto Caudillo recoge ese ansia de los valencianos, y por disposición del Ministerio de la Gobernación, en el mes de diciembre, crea la Comisión Técnica de Reconstrucción, afecta a la Junta del mismo nombre, dirigida, como Presidente nato de todas las Comisiones, por el Director general de Regiones Devastadas, y formando en ella, como presidente y vocales, representaciones de todos los organismos, ingenieros militares y civiles y arquitectos, que llevan al estudio y terminan aprobando en líneas generales el anteproyecto de Reformas ferroviarias que a continuación y rápidamente se expone.

Actualmente, como hemos visto, quedan las estaciones de todas las líneas que entran en Valencia diseminadas e incrustadas como tentáculos en la ciudad. Los enlaces de mercancías entre ellas son difíciles, y más aún los trasbordos, unión al puerto y servicio al mismo.

El emplazamiento, pues, lógico, es el de una Estación central que, unificando todos los servicios de vía ancha, esté colocada cerca de la ciu-

Una vista general del puerto de Valencia antes de la destrucción.



dad y próxima al puerto, y ubicada en punto que no estorbe al ensanche y desarrollo urbano. Estas condiciones quedan cumplidas con el emplazamiento de la nueva Estación Central proyectada, completada con apeaderos subterráneos situados muy próximos al emplazamiento de la actual Estación del Norte, para ambos ferrocarriles, el de Madrid (vía Encina) y los de Utiel, Liria y Villanueva de Castellón (vía estrecha), que se unifican y quedan ubicados en la misma zanja hasta la Estación Central, en donde este último toma un ramal para terminar en la Estación de Nazaret.

Desde la Estación Central arranca una vía doble con dirección Tarragona, que, pasando en puente el río, asciende, para transformarse en ferrocarril elevado, por la divisoria de la ciudad y puerto, y acometer a otra pequeña estación al otro lado del mismo. A su salida se proyecta un trazado de unión con los ferrocarriles del Central de Aragón, con lo cual quedan unificadas ambas líneas y suprimidas las estaciones actuales del Norte, Cabañal y Central de Aragón, que se funden en la proyectada y los ramales consiguientes de ataque, desapareciendo infinidad de pasos a nivel y dejando tan sólo pequeños ramales de retroceso para el servicio de la actual zona industrial situada en las inmediaciones de la nueva estación. Desaparecen, asimismo, las estaciones de Jesús de los ferrocarriles de Utiel y Villanueva de Castellón y la de Liria.

Hay que hacer consignar, antes de seguir adelante, que como trabajo preliminar que estudió la Comisión antes de meterse a fondo con el problema, fué el emplazar la zona industrial de nueva creación en sitio diferente donde en la actualidad se encuentra.

Después de vistos y estudiados los nudos de comunicación, vientos reinantes, etc., se acuerda situar dicha zona al NE. de la ciudad, con esplén-

das comunicaciones ferroviarias hacia el exterior, ataque al puerto y perfectibilidad de ampliación en el porvenir.

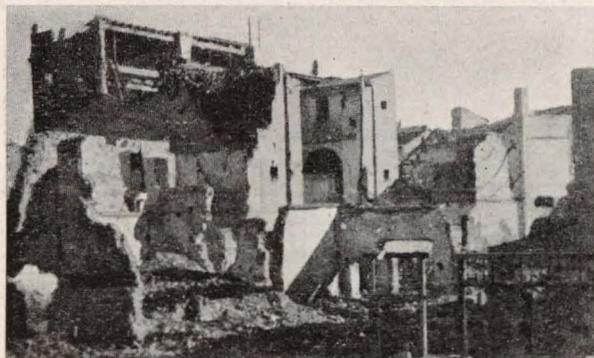
Con esto queda expuesta la solución en lo que se refiere a ferrocarriles con tracción a vapor. En cuanto a los ferrocarriles eléctricos de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, quedará solucionado ubicándolos en zanja y junto al río, bordeando el parque llamado *Los Viveros* (donde no hay circulación transversal), con emplazamiento de apeaderos en su recorrido; cuestión muy importante, ya que, en realidad, estos trenes-tranvías tienen gran tráfico y movimiento de viajeros con los pueblos limítrofes.

Con esta solución se suprime la actual estación, mal emplazada y en fondo de saco, sustituyéndola por la proyectada, que está situada después de la salida a nivel al Norte de Benimaclet, en sitio más apartado, de paso directo, y donde no es fácil pueda ser absorbida por el ensanche de la población, que tiende a hacerlo precisamente por el lado opuesto, asomándose al mar, en dirección a la playa del Saler. Con este proyecto se suprimen, además, seis pasos a nivel de los más peligrosos, donde repetidas veces ha habido accidentes que lamentar.

Otro aspecto interesante para el porvenir de estas líneas electrificadas es la posible penetración de éstas en el casco de la ciudad. Queda para ello dispuesto el anteproyecto, para si se cree oportuno ejecutar un trazado, parte en túnel y parte en zanja, que tendría el doble objeto de metropolitano y comunicación exterior con los pueblos.

Como se ve por la rápida exposición de las ideas plasmadas en el anteproyecto, Valencia queda de esta forma libre para su expansión urbanística, sin el férreo abrazo que fuertemente la aprisiona en la actualidad, conjuntamente con el río

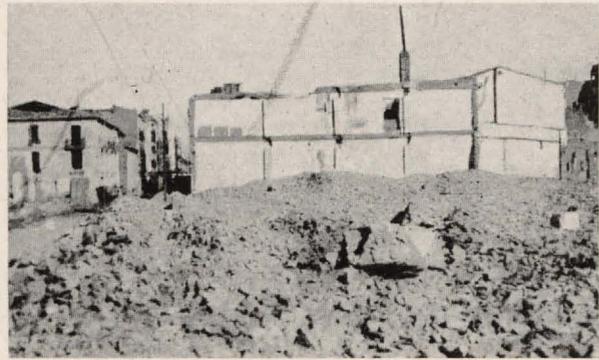
Poblados marítimos del Grao, Nazaret y Cabañal. Destrucciones.





Maqueta del término municipal de Valencia. Proyecto de enlaces ferroviarios:

- Ferrocarriles de vía ancha subsistentes y en proyecto.
- Ferrocarriles de vía estrecha subsistentes y en proyecto.
- Trazados existentes que se suprimen.



Poblados marítimos del Grao, Nazaret y Cabañal. Destrucciones.

Turia. Respecto a éste, se proyecta el desvío de su desembocadura, modificando las curvas de este tramo por un cauce más rectilíneo y corto que el actual, con lo que podrá prolongarse el puerto hacia el Sur, único espacio de ensanche futuro posible. Cuando se realice esta obra de desviación, la nueva Estación Central proyectada quedaría en la margen contraria, no teniendo que sufrir variación alguna, y con un posible ensanche de dicha Estación entre la actual zona industrial y el río terraplenado.

No es muy exagerado el aproximado presupuesto calculado para esta obra de desviación de cauce del río Turia, que asciende a seis millones de pesetas; cifra muy baja en relación con la importantísima mejora que con dicha obra se obtiene.

En cuanto al presupuesto aproximado del anteproyecto a que se refieren estas líneas, se ha valorado en 51 millones de pesetas; cifra a la que se ha llegado descontando del importe de ejecución material de las obras, que asciende a 91 millones de pesetas, el resultado de valorar los solares aprovechables ocupados en la actualidad por las estaciones que se suprimen, tasados a un precio muy bajo, ya que, en realidad, son de un gran valor por estar situados en el corazón de la ciudad, donde el terreno está muy cotizado.

Y ahora comparemos este presupuesto con otras soluciones:

Presupuesto redactado por la Comisión de

Supresión de Pasos a Nivel de Valencia, en el año 1934, a los precios de entonces, 135.494.000 pesetas.

Enlaces ferroviarios de Bilbao, solución mínima de 92 millones de pesetas.

Enlaces ferroviarios de Barcelona, cifra aproximada de 300 millones de pesetas.

Como se ve por estas cifras comparativas, el anteproyecto estudiado, además de solucionar totalmente el problema de Valencia, es asequible en el aspecto económico, concertando planes de urgencia para que en pocas anualidades pueda llevarse a feliz término.

Todos los organismos públicos y privados han colaborado en este estudio de aprobación representados por sus técnicos respectivos. El Excelentísimo Ayuntamiento ha aprobado recientemente el nuevo plan de alineaciones concordante con este anteproyecto en la zona destruida de los poblados marítimos adoptados por S. E. el Jefe del Estado, que es la más afectada por la reforma, y en general toda Valencia vibra al unísono deseando ver prontamente comenzadas las obras, que habrán de solucionar problema tan importante y tan largamente arrastrado como este de la reforma ferroviaria, con lo cual esta hermosa capital mediterránea podrá ver realizado, bajo la égida del Caudillo, uno de sus sueños más preciados.

FERNANDO BALLESTEROS MORALES.
Arquitecto.

NOTICIARIO

LA RECONSTRUCCION DE CATALUÑA Y LEVANTE.

En los últimos días de julio y primeros de agosto, el Director general de Regiones Devastadas recorrió, en visita de inspección, los pueblos adoptados de Cataluña y Levante.

En la tarde del 26 de julio, el Sr. Moreno Torres pronunció en la Cámara de la Propiedad Urbana de Barcelona una interesante conferencia sobre la Reconstrucción de España, estudiando especialmente los problemas que afectan a Cataluña y Levante. Presidió el acto el Presidente de la Cámara de la Propiedad con las autoridades y jerarquías.

El día 27 se reunió, en la Diputación Provincial, la Junta de Reconstrucción de la Catedral de Vich, presidida por el Director general de Regiones Devastadas. Se acordó en dicha reunión encargar al pintor D. José María Sert los estudios de nueva decoración de las bóvedas del templo.

En los días siguientes visitó los pueblos de Palamós, Puerto de la Selva, Llers, Figueras, Tarragona, Mora de Ebro, Corbera, Pinell de Bray, Tortosa, Nules, Sagunto y Valencia, inspeccionando las obras de re-

paración y reconstrucción que en dichos pueblos se realizan.

LA EXPOSICION DE PROYECTOS PARA LA RECONSTRUCCION DE ASTURIAS.

El día 22 de septiembre, en el Paraninfo de la Universidad de Oviedo, y en el curso de Estudios de Verano organizado por dicha Universidad, el Director general de Regiones Devastadas pronunció una conferencia sobre "Problemas planteados por la reconstrucción de España". Presidió el acto el Rector de la Universidad, ilustrísimo Sr. D. Sabino Alvarez Gendin, acompañado de las autoridades y jerarquías de la provincia.

A continuación, el Director general inauguró la Exposición de Proyectos de reconstrucción de Asturias. En una de sus salas, decorada expresamente para ello, se expone el proyecto de la nueva urbanización de Oviedo, redactado bajo la dirección del Arquitecto D. Germán Valentín.

En el mismo local se exponen también planos y fotografías de la labor desarrollada, y que se ha de desarrollar, para la reconstrucción total de Asturias.

La Exposición está siendo constantemente visitada por el público.

LA RECONSTRUCCION DE ASTURIAS

El día 20 de septiembre, el Director general de Regiones Devastadas ha realizado una visita a las obras de reconstrucción de Asturias, inspeccionando las que se realizan en el Convento de Adoratrices de Oviedo, Escuelas Municipales, Ayuntamiento y Albergue provisional, en los terrenos del antiguo Matadero.

Estos albergues servirán para alojar a las familias que actualmente viven en el barrio de San Lázaro, cuyas obras de urbanización empezarán inmediatamente.

El día 23 visitó en Gijón las ruinas del Cuartel de Simancas y las parroquias que fueron destruidas por los rojos en aquella ciudad.

El día 25, en el pueblo de Villamanín, inspeccionó las obras de habilitación urgente de viviendas que se están allí realizando.

LA EXPOSICION DE LA RECONSTRUCCION DE ESPAÑA.

Con todo cariño queremos agradecer a la Prensa española la acogida que ha dispensado a nuestro número extraordinario dedicado a la Exposición de la Reconstrucción de España, inaugurada solemnemente por el Caudillo el día 14 de junio de 1940.

La Dirección General de Regiones Devastadas quiso hacer de dicha Exposición un índice exacto de lo que era y representaba el problema de la reconstrucción patria; nosotros, en nuestro número extraordinario, quisimos llevar la Exposición a toda España.

Y ahora, al leer los comentarios encomiásticos de los periódicos y revistas, nos

sentimos satisfechos de haber logrado ese fin que nos proponíamos, y queremos agradecer a nuestros colegas su colaboración en este problema de capital importancia para la Nación española.

FERNANDO REPARAZ Y ARAUJO

El día 19 de julio falleció cristianamente en Madrid nuestro querido compañero D. Fernando Reparaz y Araujo, abogado, jefe de la Sección de Expedientes de la Dirección General de Regiones Devastadas, puesto que ocupaba desde agosto de 1939, pocos días después de organizarse la Dirección General.

Los sufrimientos y privaciones sufridos en zona roja fueron la causa de su muerte. Su entusiasmo por la labor que diariamente realizaba le dió fuerza para resistir los primeros ataques; pero los sufrimientos materiales y morales pasados dejaron demasiado ogotado su organismo, y su juventud y energía no fueron suficientes para vencer.

En los primeros meses de la Cruzada fué detenido y encarcelado en Madrid, y, posteriormente, trasladado a una de las cárceles de Alicante, de donde fué liberado por las tropas nacionales.

Fernando Reparaz murió a los treinta y seis años de edad. Desde las columnas de RECONSTRUCCIÓN, que edita la Dirección General de Regiones Devastadas, queremos enviar a sus familiares el sentimiento sincero de todos los que con él trabajábamos, por la pérdida del que fué siempre para nosotros un magnífico camarada y un ejemplo constante en la tarea diaria.

