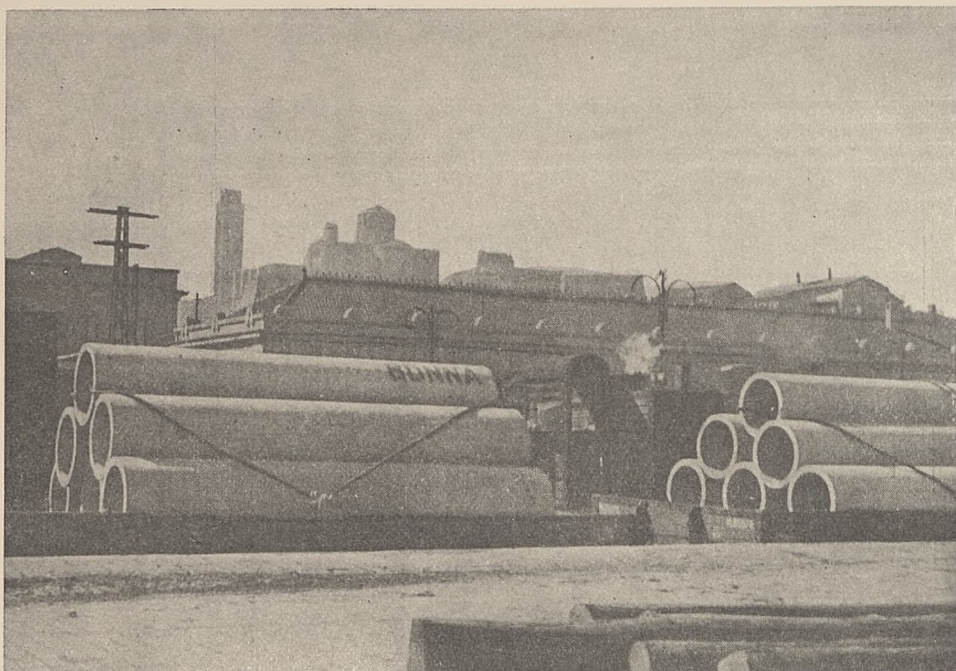


# RECONSTRUCCION

DIRECCION GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES

NOVIEMBRE 1947 • N° 77





TUBERIAS PARA ABASTE-  
CIMIENTO DE AGUA, RIE-  
GOS, SALTOS DE AGUA,  
CONDUCCIONES DE  
GAS, ETC.

ELEMENTOS PARA  
LA CONSTRUCCION

LERIDA.—Tubos para la conducción general.  
(Obra contratada con Regiones Devastadas.)

## MATERIALES Y TUBOS BONNA, S. A.

C. DIPUTACION, 353 - TELEFONO 55373

BARCELONA

# GARAGE BOVIO

AGENCIA OFICIAL



AUTOMOVILES - CAMIONES - TRACTORES

CALLE ALCORAZ, 4 - TELEFONOS: GARAJE, 22 - PARTICULAR, 61

HUESCA





*Santa María la Mayor.*

# ROMA

Sin una contorsión ni un estremecimiento, a las doce y media en punto, parte de Barajas el avión que nos ha de conducir hasta Roma. Cuando nos soltamos los cinturones de seguridad han pasado unos minutos solamente y ya estamos sobre la vertical de Alcalá, que muestra la perfecta geometría de su urbanización, que tantas veces estudiamos en los planos.

Cruzamos el Henares, festoneado de huertas y tierras de regadío, y el cuatrimotor avanza sobre la dura orografía de la Alcarria. De vez en vez, un pueblo diminuto sobre la cinta blanca de un camino que serpentea entre

los cerros y las manchas oscuras de encinas y de jarales, que destacan en este día de primavera sobre el abigarrado contraste entre los barbechos y el verde de las siembras. La dureza del paisaje aumenta; volamos ya sobre tierras de Teruel. Queda hacia la derecha la masa movida, oscura y pinariega de Albaracín, con la nieve en sus cumbres, y allá, en la lejanía, casi imperceptible por la neblina, la silueta de la ciudad de los Amantes.

Apenas si nos damos cuenta de que avanzamos y estamos ya en la dura escenografía del Maestrazgo, bronco y fértil, eterno escenario de nuestras guerras civiles. Viene lue-





*Via de la Pilotta.*

go la depresión del valle del Ebro y cruzamos Tortosa, sobre cuyo oscuro caserío brillan al sol las casas de la nueva barriada que Regiones Devastadas construye en la zona de Ferrerías.

Tajando limpiamente los arenales, el Ebro forma un abanico de aguas turbias al desembocar en el mar azul. Nos alejamos de la costa y vamos insensiblemente perdiendo la visión de la tierra, de la que solamente que-

da detrás de nosotros el fondo azulado del Pirineo, con sus picachos nevados aún.

Poco a poco ha ido nublándose el camino y volamos sobre una zona de nubes que deja ver de vez en cuando, entre jirones, la superficie verdosa del mar. Sin la visión de la tierra que sirva de punto de referencia, el avión parece que apenas si avanza, y, sin embargo, de la cabina de mando nos dicen que llegaremos a Roma a las cuatro y media de la tarde.





*Plaza de San Pedro.*

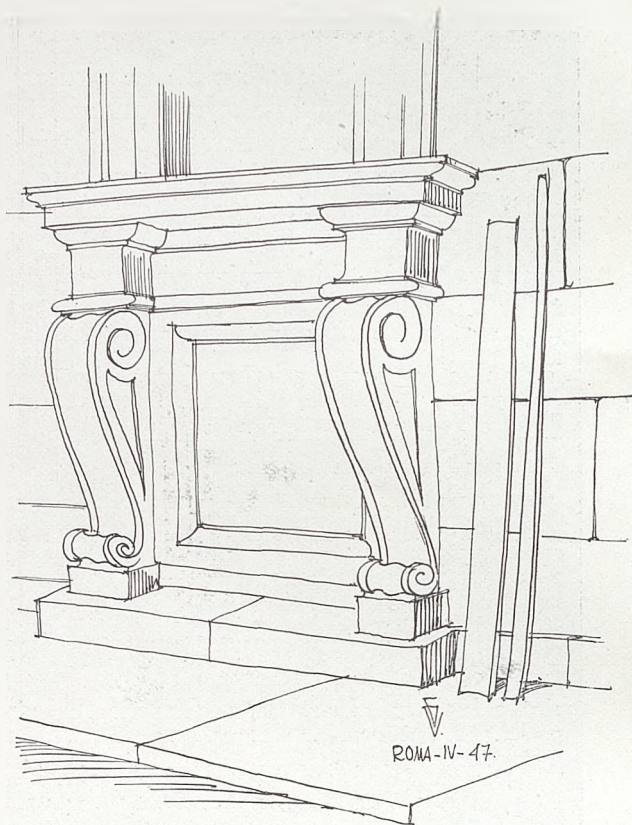


¡Cuatro horas justas desde Madrid! Al pensarlo llega a mi memoria el recuerdo de las otras veces en que por distintos caminos fui a Roma, y aquel primer viaje, dos días casi sin bajarnos del tren, cruzando una Europa que aun tenía sin cicatrizar las heridas de la primera guerra mundial, cuando la Costa Azul, en pleno y espléndido apogeo, era residencia de millonarios que seesteaban, y de políticos que firmaban tratados de paz con un optimismo verdaderamente encantador.

El avión que ahora nos lleva, un "Douglas DC 4", es amplio y cómodo, y hoy tiene cubiertas las 45 plazas del pasaje, de un público heterogéneo: profesionales, comerciantes de Laredo, religiosas y un señor obispo; pero, sobre todo, quienes llaman la atención son unas monjitas de hábito azul celeste, que van todo el camino rezando, sin levantar los ojos del suelo. Viajan con una tranquilidad tan grande, que parece están habituadas a ello, sin dar importancia alguna al vuelo, no obstante ser la primera vez que lo hacen. Apenas si notan diferencia entre el viejo y medio derruido convento de clausura que dejaron allá en sus tierras toledanas y este cuatrimotor, moderno, plateado y pulido, que a 350 kilómetros por hora cruza sobre el mar.

Desprendiéndose a jirones, van poco a poco desapareciendo las nubes. Las aguas se tornan más verdosas y son cruzadas de vez en vez por barcos diminutos. Nos acercamos a Italia; las aguas turbias indican la proximidad del Tíber y rápidamente, como en una visión cinematográfica, aparece su desembocadura cortando la faja de arena de la costa. Luego, las tierras colonizadas del Agro Pontino, verdes y rojas, con su parcelación excesivamente geométrica y sus centros rurales, y, por fin, la silueta emocionante de Roma, con el tul de una neblina que hace más agradable su visión. El avión desciende con rapidez, cruza fuertemente inclinado sobre el hipódromo de Capanelle, con sus clásicos pinos, y sobre una estación de transformación, y, sin una contorsión ni un estremecimiento, con la misma suavidad que se elevaba, se posa obediente y sumiso sobre la pista de malla metálica del aeropuerto de Ciampino.

Roma nos recibe en esta tarde abrilena con una lluvia menuda y fina, que difunde en grises las colinas cercanas al aeropuerto. Todo él es una verdadera sinfonía en gris: grises



los aviones y los hangares, grises los barracones militares, grises los uniformes de los soldados, grises los adustos rostros de los aduaneros, grises los camiones militares, con letreros en inglés, y grises verdosos los *jeeps* de la Policía Militar, en la que la única nota destacable son los cascos de los conductores, pintados de amarillo.

\* \* \*

No se notan en Roma los daños de la pasada contienda, limitándose tan sólo a destrucciones ocasionadas en instalaciones industriales, fábricas y talleres de los alrededores de la población, en los que muros calcinados y armaduras metálicas de hierros retorcidos muestran al aire todavía las cicatrices de la lucha.

El nombre de la Ciudad Eterna, con todo lo mucho que significa y que representa, sirvió de freno poderoso al jinete apocalíptico de la guerra, que se detuvo ante las puertas de la ciudad milenaria, sin apenas causar destrozos en el centro de la misma.

Roma es la ciudad del mundo que más mo-

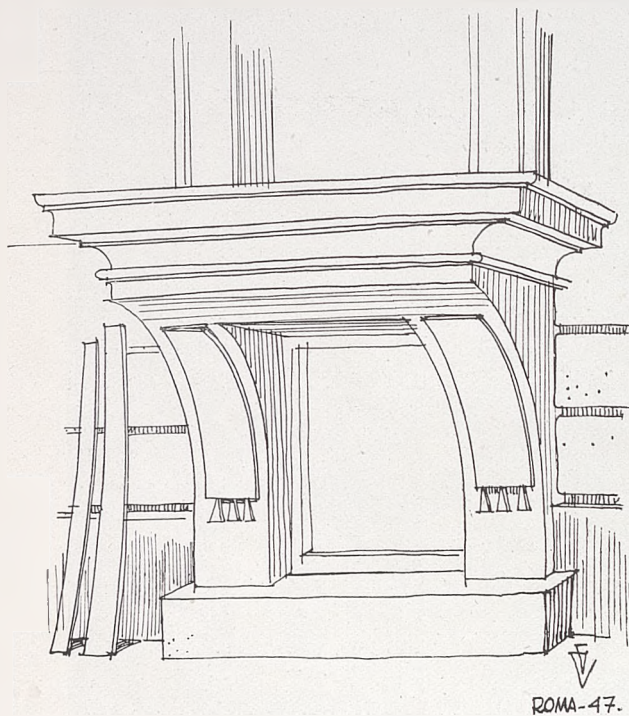


VISO DEL  
HORQUES



*Santa Inés, en la Plaza Navona.*





numentos antiguos posee y quien en mejor estado los conserva. Por eso, es también la que más se presta a la contemplación y al estudio, y si el viajero que transcurre por ella es, además, arquitecto, convierte su paseo en un puro deleite; cada calle, cada plaza, brinda un motivo de contemplación; se suceden las iglesias y los palacios en cantidad verdaderamente abrumadora, y por mucho que creamos conocer la ciudad, en cada esquina y en cada instante nos encontramos sorprendidos con edificios o con conjuntos arquitectónicos que nos eran desconocidos. No se cansaría uno nunca de recorrer sus calles, de estudiar los edificios en conjunto y en detalle, de hacer croquis y fotografías, sin que llegue a saturarse el espíritu de contemplación de tanta belleza arquitectónica.

Roma representa, sin duda alguna, la ciudad más interesante para los arquitectos de todos los tiempos desde cualquiera de los infinitos puntos de vista desde que se la quiera estudiar. Quizá hoy día, en que las teorías urbanísticas dominan el mundo, un aspecto de los que más nos atraigan sea ver cómo supo compaginar la conservación de los valores ar-

tísticos tradicionales y eternos con las exigencias actuales de la ciudad.

Si en todas partes el problema de la conservación de los valores artísticos, ya sean edificios o conjuntos urbanos, es difícil, hay que darse cuenta de lo que tiene que ser en Roma, donde cada calle, cada plaza y cada barrio, con piedras cargadas de historia, representan casi siempre un tesoro de inestimable valor. Por eso, en el correr de los años, la vieja ciudad fué transformándose, y cuando las exigencias de la vida y el aumento de población hicieron necesaria la ampliación de la superficie edificada, por un extremo la ciudad salta el Tíber y en la otra orilla dibuja el trazado geométrico de su nueva urbanización, donde fué levantando las zonas residenciales e industriales.

Por otra parte, transformó las antiguas vías, como la vieja Nomentana, en accesos de la ciudad, situando a ambos lados de las mismas zonas de edificación alta y residencial, rodeadas de jardines y barriadas satélites sin solución de continuidad con la urbe.

Mas quedaba el problema del interior, con sus plazas y sus calles, de sabor tan típico que cualquier reforma urbana que se intentase hacer había de ser ampliamente comentada y discutida, y por ello, sólo a manos expertas podía ser encomendada.

Fueron arquitectos destacados los que, impregnados de amor a las viejas piedras, trabajaron en los últimos cincuenta años, modificando la vieja estructura viaria, siempre con el máximo respeto; modificación que en algunos casos ha parecido sacrílega a esos eternos fanáticos de un pintoresquismo absurdo e inhumano, que no tiene absolutamente nada que ver con la conservación y la reserva de los verdaderos valores artísticos.

Una vez fué una sencilla rectificación de alineaciones, otra el achafanado de una esquina o el retranqueo de una fachada, trasladando meticulosamente piedra sobre piedra. En algunas, la reforma fué más audaz, con demolición de viejas edificaciones y la apertura de nuevas vías que, sin quitar valor ni proporción a los edificios, fueron haciendo cómoda la ciudad. Y las viviendas higiénicas que se levantaron en estas vías, en lugar de las viejas covachas derruidas, oscuras e insalubres, supieron conservar el sabor y el color que entonaban con el ambiente del conjunto.



La labor fué ardua y difícil, porque hay que tener en cuenta cuáles son las condiciones especiales del arte arquitectónico. Una obra de pintura o de escultura tiene una belleza intrínseca y, en general, suele ser independiente del lugar en que se encuentra. Mas la belleza arquitectónica de un edificio no puede contemplarse aislada, sino que está íntima y estrechamente relacionada con los edificios que la rodean y con el paisaje en que se enclava.

Por eso, en Roma, alzados de iglesias y de palacios guardan estrecha relación con las calles y con las plazas en que se alzan, y de ahí, también, lo difícil que es pretender una reforma urbana donde al abrir una calle que permita contemplar mejor un edificio, puede quitársele a éste aquella proporción que tenía y con arreglo a la cual había sido proyectado.

Y esta ha sido la gran labor que varias generaciones de arquitectos han sabido llevar a cabo magistralmente en Roma, y cuyo mayor acierto fué, quizá, el que la obra se pueda hacer paulatinamente, al correr de los años, de un modo insensible, sin prisa y sin pausa.

De las reformas últimamente ejecutadas en Roma, quizá la más importante y de mayor resonancia fué la apertura de la Vía del Imperio, que une la Plaza de Venecia con el Coliseo. Ya hacia el año 1919 el Ministerio de Instrucción Pública, de acuerdo con el Municipio de Roma, nombró una Comisión para estudiar la ordenación de toda la zona del Monte Capitolino y sus contornos. Los estudios detallados que entonces se hicieron pudieron parecer un sueño para muchos; sin embargo, fueron llevados a la práctica y convertidos en realidad años más tarde, y en cuyo trabajo intervino un arquitecto ilustre, D. Antonio Muñoz, de clara ascendencia española, y sus colaboradores, con un tesón y un acierto que sólo elogios merece, destruyendo barrios de intrincadas y fétidas callejuelas, crearon, para ejemplo del mundo, una vía que permite la plena contemplación de las ruinas gloriosas.

Una acertada disposición de jardines, en la que juega el verde del césped con la hiedra y los cipreses, da armonía al conjunto viario, en uno de cuyos extremos se alza la mole del anfiteatro de Flavio y en el otro el monumen-

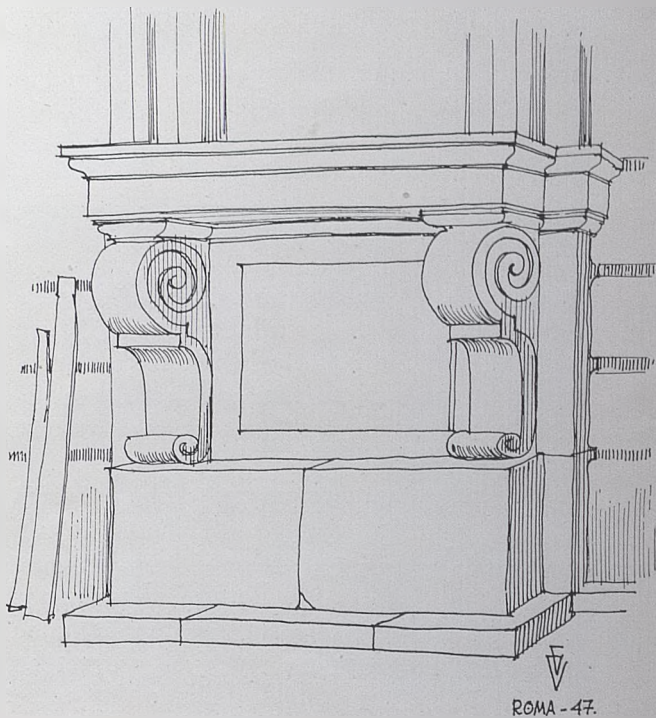
to de Víctor Manuel, blanquecino, macizo y desentonado.

Casi todos los edificios aislados de Roma se han ido también revalorizando, debiéndose mencionar la urbanización de los alrededores del Castillo de Santo Angelo, realzado magníficamente mediante una acertada disposición de jardinería.

Tras un estudio meticulado se fué reformando poco a poco la vieja ciudad, con aciertos logrados, como el de la Vía Renacimiento, que une el Corso Víctor Manuel con la Plaza Madama, y en la que las fachadas de las casas entonan de un modo maravilloso con la anchura de la vía y el ambiente de la zona.

Desde la Plaza de Barberini se abre la nueva Vía de Regina Elena, y del punto de unión de esta nueva vía con la de Santa Susana parte otra, en curva, hasta las inmediaciones del palacio de la Reina Margarita, zona moderna residencial enclavada en el corazón de la ciudad, con palacios para organismos oficiales y edificios particulares de arquitectura atrevida, con comercios lujosos en la planta baja.

Mas quizá la obra de urbanización más discutida de todas en estos últimos años ha sido la que Marcelo Piacentini iniciara en la denominada Vía de la Conciliación, de ac-







ROMA -  
1947



*Santa María de la Victoria.*

ceso a San Pedro, suprimiendo la clásica *espina* y haciendo de los célebres Borgo Nuovo y Borgo Vecchio una vía monumental. La reforma es audaz y valiente, y el resultado objeto de toda serie de críticas y de comentarios, unos de censura y otros de alabanza.

Sinceramente creemos que dicha reforma ha sido un error, ya que lo mejor que de ella se puede decir es que está en oposición completa con el espíritu de Bernini al proyectar la célebre columnata, proyecto que, como se sabe, quedó incompleto, pues él proyectaba todavía un cuerpo central, dejando dos pasos

laterales a los ejes de cada uno de los Borgos, y que, por distintas causas, no pudo ver realizado.

Las generaciones que nos sigan podrán juzgar más desapasionadamente el acierto o desacierto en la reforma de Piacentini, pero nuestra generación recordará siempre con nostalgia la llegada a la Plaza de San Pedro hace unos años, por aquel dédalo de calles estrechas, con tiendas chiquitas y oscuras, donde se vendían recuerdos para viajeros y peregrinos, y el asombro emocionado al desembocar de pronto en la maravilla de la plaza, que,



VISO DEL  
MORQUÉS

por el duro contraste con las calles que la circundaban, parecía mucho más bella aún. Quizá sea ésta una impresión puramente subjetiva y el viajero en este caso esté influido en su comentario, un poco duro, por el recuerdo nostálgico de inolvidables tiempos de juventud, vividos a la sombra de la Basílica vaticana.

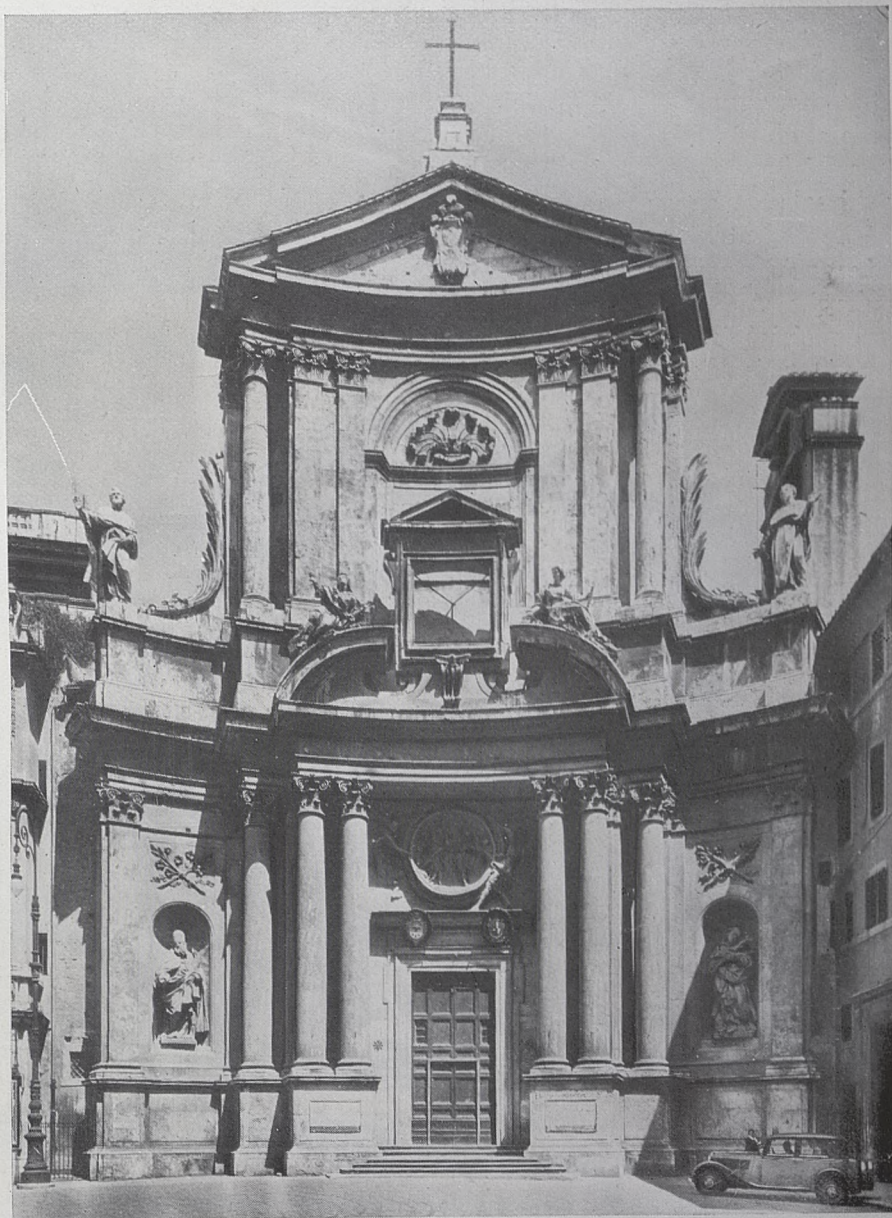
Sin embargo, hay que confesar que desde lejos parece que ha ganado en belleza la silueta de la Basílica, a la que siguen contemplando impassibles, con sus sonrisas de piedra,

los ángeles de Bernini, encaramados en la barandilla del puente.

\* \* \*

Con todo y por todo, Roma sigue conservando íntegramente el espíritu de siglos pasados y si la estructura de la vieja urbe presenta defectos, presenta, también, muchas ventajas, no solamente en la circulación de peatones, sino para la rodada, y así, en el centro de Roma, las plazas grandes y pequeñas, que tanto se

*San Marcelo, en el  
Corso Humberto.*





prodigan, son lugares de estacionamiento de vehículos que, aunque afeen a la estética, permiten, en cambio, dejar libres las calles céntricas, para que la circulación sea lo más rápida posible.

En esta mañana del mes de abril, que quizá nos sirva para recordar tiempos pasados, y en la que de los jardines se despliega al aire la maravilla de los glicinios en flor, vamos bajo los arcos de la Vía Pilotta hasta la Fontana de Trevi, quizá la fuente más maravillosa de todas las que Roma tenga, y adosada a la fachada posterior del palacio Poli.

En torno a la fuente, ejecutada según los planos de Nicolás Salvi, quien utilizó como croquis un dibujo de Bernini, juegan chiquillos entre canciones infantiles, que no entonan con la canción del agua, pues hoy no corre

apenas, sin duda porque la afectan, también, las restricciones, que son generales en el mundo. Sin embargo, el pilón la tiene, y a él hemos arrojado unas monedas, siguiendo la tradición, que indica que aquel que las arroja tiene que volver a Roma una vez más. Contemplando el fondo del pilón a través del agua transparente, se ve que las únicas monedas que allí hay son monedas españolas. Al verlas pienso con orgullo que esto puede ser todo un símbolo, ya que en estos instantes de inquietud y desasosiego, en los que un mundo febril y enloquecido no sabe ni de dónde ni a dónde quiere ir, somos los españoles los únicos que estamos deseando, por cualquiera de todos los caminos, volver a Roma otra vez.

GONZALO DE CÁRDENAS.  
Arquitecto.

*Iglesia de Jesús.*





VISO DEL  
HORQUES



*Río Sió, antes de su encauzamiento.*

## ENCAUZAMIENTO DEL RIO SIÓ A SU PASO POR AGRAMUNT (LERIDA)

El río Sió, afluente del Segre, nace en el límite de la provincia de Lérida con la de Barcelona, en el término municipal de Gaver, y en su paso frente a Agramunt contornea la zona meridional del casco urbano de la población. En todo su recorrido hasta Agramunt se aprovechan extraordinariamente sus aguas para riegos, por lo que su caudal de régimen normal en dicha población resulta muy exiguo y casi nulo durante sus prolongados estiajes. Poco después lo cruza el Canal de Urgel,

que juntamente con los sobrantes de riegos de este Canal y escorrentías de desagües nutren su caudal con dotación más regular o permanente.

Durante la guerra de Liberación nacional, Agramunt fué duramente castigado por los bombardeos de la artillería y aviación, de cuyos efectos no escapó el cauce del río Sió, con los consiguientes cráteres y embudos, que unidos a los escombros acumulados por vertido de los procedentes de demoliciones de edi-













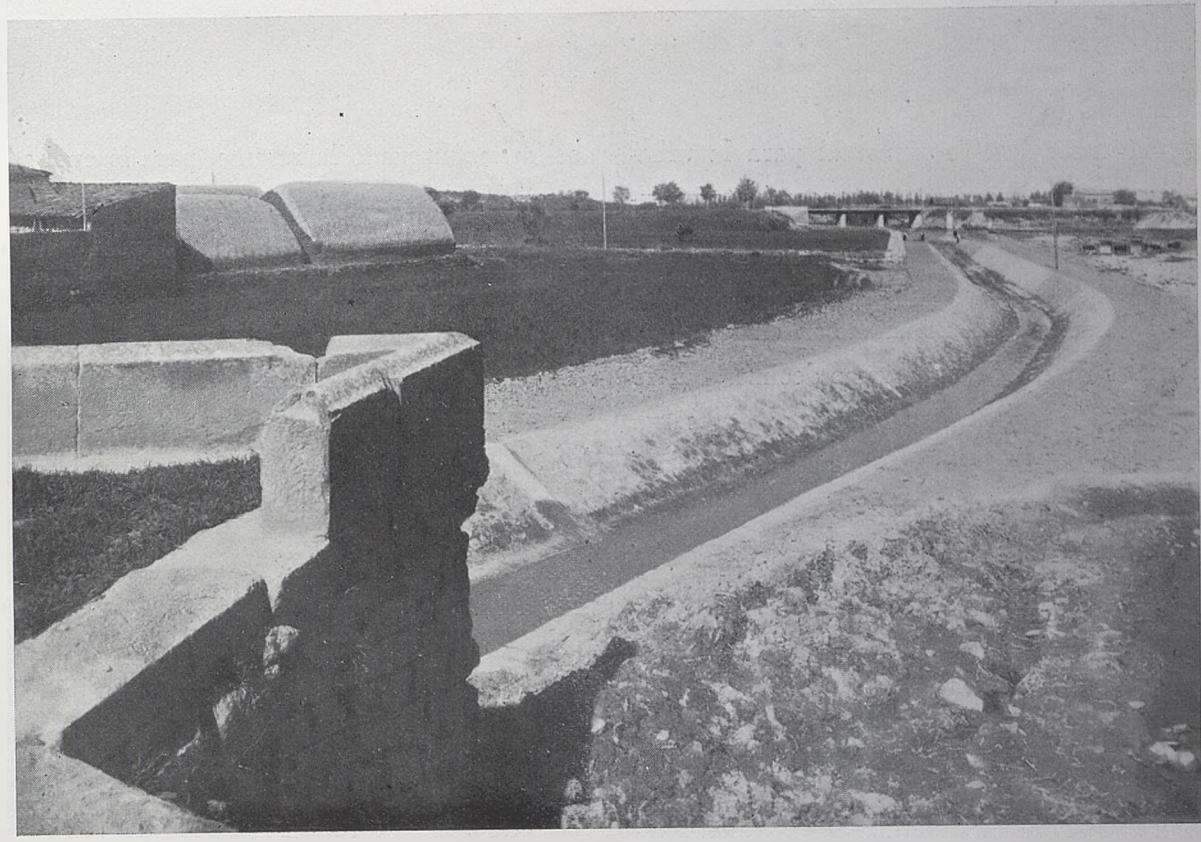
*Río Sió, antes de su encauzamiento. Abajo: Encauzamiento del Sió, aguas arriba del puente romano.  
Fotos comparativas.*



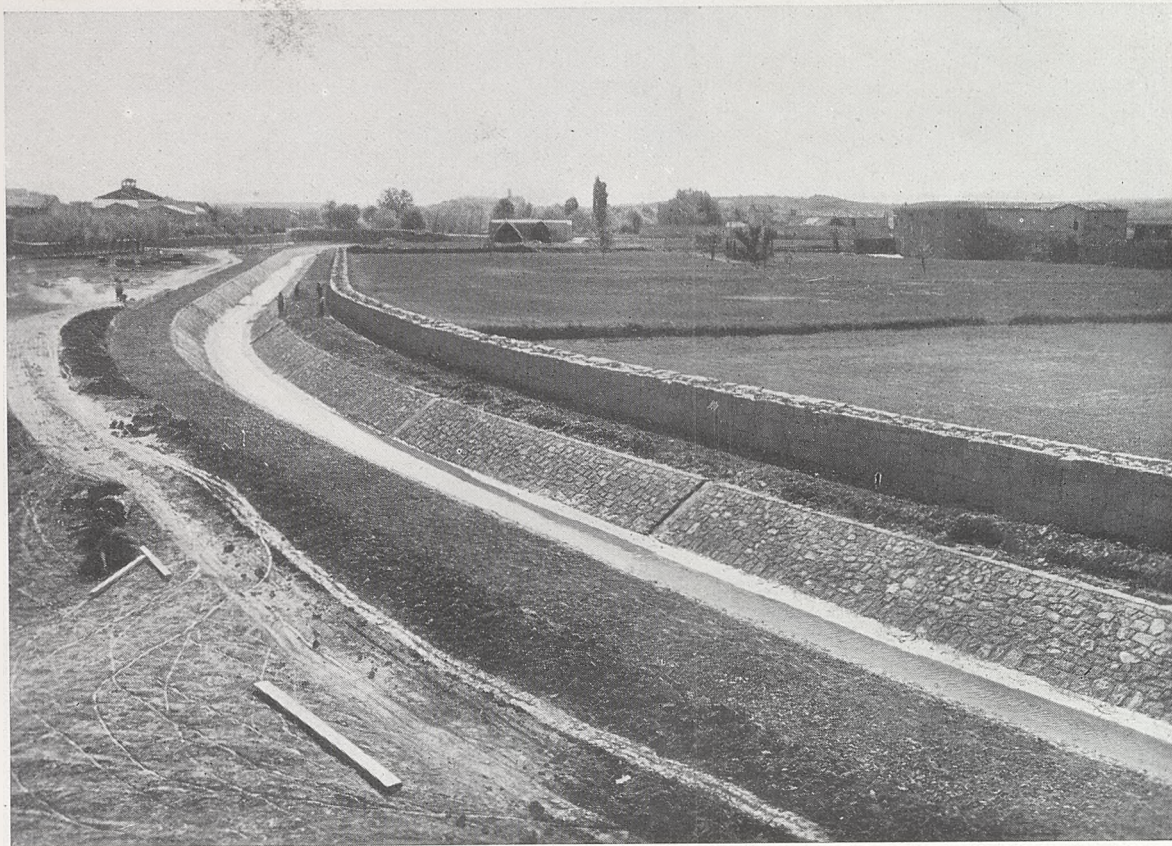


VISO DEL NOROCCIDENTE

*Obras de encauzamiento del Sió, aguas abajo del puente romano.*







*Obras de encauzamiento.*

Por tanto, era fundamental para la urbanización de Agramunt el saneamiento y encauzamiento del cauce expresado, que se ha conseguido restableciendo su primitiva rasante y aumentando su inclinación en el tramo frente al pueblo, donde, como decimos, sufrió en los últimos años un considerable recargo por las obstrucciones producidas durante la guerra, agravadas posteriormente por las aportaciones sólidas de las avenidas.

La traza del nuevo cauce sigue en líneas generales la del primitivo, salvo ligeras variantes para suprimir algunas curvas acentuadas, estableciéndose acuerdos de gran radio entre alineaciones rectas que favorezcan el paso de las aguas. En alzado, como decimos,

se ha regularizado la rasante, para lo cual se eligieron para el origen y final del encauzamiento los puntos del río más próximos a Agramunt, en los que no se hacía sentir la influencia de las obstrucciones y de su secuela, los depósitos de arrastres. Esto dió lugar a una longitud del nuevo canal de 1.800 metros, con una rasante única de 0,0034 metros por metro lineal de inclinación.

En las figuras y fotografías adjuntas se puede apreciar el detalle de la obra realizada y sección tipo del encauzamiento. La solera del canal es de hormigón hidráulico de 200 kilogramos de cemento, dispuesta con pendiente transversal hacia su eje, con el fin de reunir en el centro las aportaciones de estiaje y de



prevenir la acumulación de arenas y lodos, evitando la formación de vegetación, que a la larga obstaculizaría el libre curso de las aguas, permitiendo con facilidad la limpieza del cauce en los momentos que sea preciso.

Los cajeros, previstos con el talud natural de los terraplenes, se protegen contra las erosiones de la corriente mediante un revestimiento de mampostería careada. Hemos desechado el hacer los de hormigón en masa porque su rigidez intrínseca no ofrecía garantías de subsistencia, ya que en cualquier asentamiento, depresión o erosión por filtraciones de origen externo al cauce hubiera dado lugar a roturas, y por ellas, la acción de las aguas en las avenidas destruiría, a no dudar, importantes

trozos del encauzamiento. Esta solución con cajeros de hormigón habría de realizarse en todo caso con espesores y disposición constructiva que harían la obra excesivamente costosa. El revestimiento de mampostería, aun cuando no es muy flexible para acoplarse a los movimientos del terreno, es, sin embargo, mucho menos rígido que el de hormigón, y más económico en este caso, dada la ausencia de áridos en la localidad para la fabricación de hormigones.

A lo largo del encauzamiento se han construido unas maestras o refuerzos de hormigón, distanciadas cada 20 metros, con profundidad de cimentación suficiente para asegurar su permanencia, y cuya finalidad es localizar

*Obras de encauzamiento.*







*Encauzamiento del río Sió.*

los efectos de una rotura en el revestimiento y el refuerzo normal de éste.

Con la pendiente expresada, y teniendo en cuenta la rugosidad de los cajeros, la capacidad de desagüe del canal construído es de 12,7 metros cúbicos por segundo de tiempo, que es sensiblemente el caudal de avenidas ordinarias.

En los tramos en desmonte se han construído andenes o paseos de tres metros de anchura, con el fin de evitar la caída de desprendimientos en el canal y aumentar la sección de desagüe para las avenidas extraordinarias. En los terraplenes, como ha habido exceso de tierras de desmonte, la latitud de los paseos se ha extendido hasta alcanzar el terreno na-

tural, rellenándose además los senos y puntos bajos del antiguo cauce.

Se ha construído un puente de hormigón armado, con el fin de respetar una servidumbre de paso en un camino que, para acceso a las fincas colindantes, existía desde tiempo inmemorial. Dicho puente sustituye a un viejo pontón, de poca superficie de desagüe y prácticamente cegado por las obstrucciones del antiguo cauce.

Se dieron comienzo a las obras a mediados de noviembre de 1946, terminándose en mayo último. Durante dicho tiempo se han ejecutado 16.500 metros cúbicos de desmonte, de los cuales la mitad aproximadamente lo han sido en fango y agua. En el revestimien-





*Final del encauzamiento del río Sió. Al fondo, Agramunt y depósito elevado número 2, para el abastecimiento de aguas. Abajo: Puente sobre el río.*





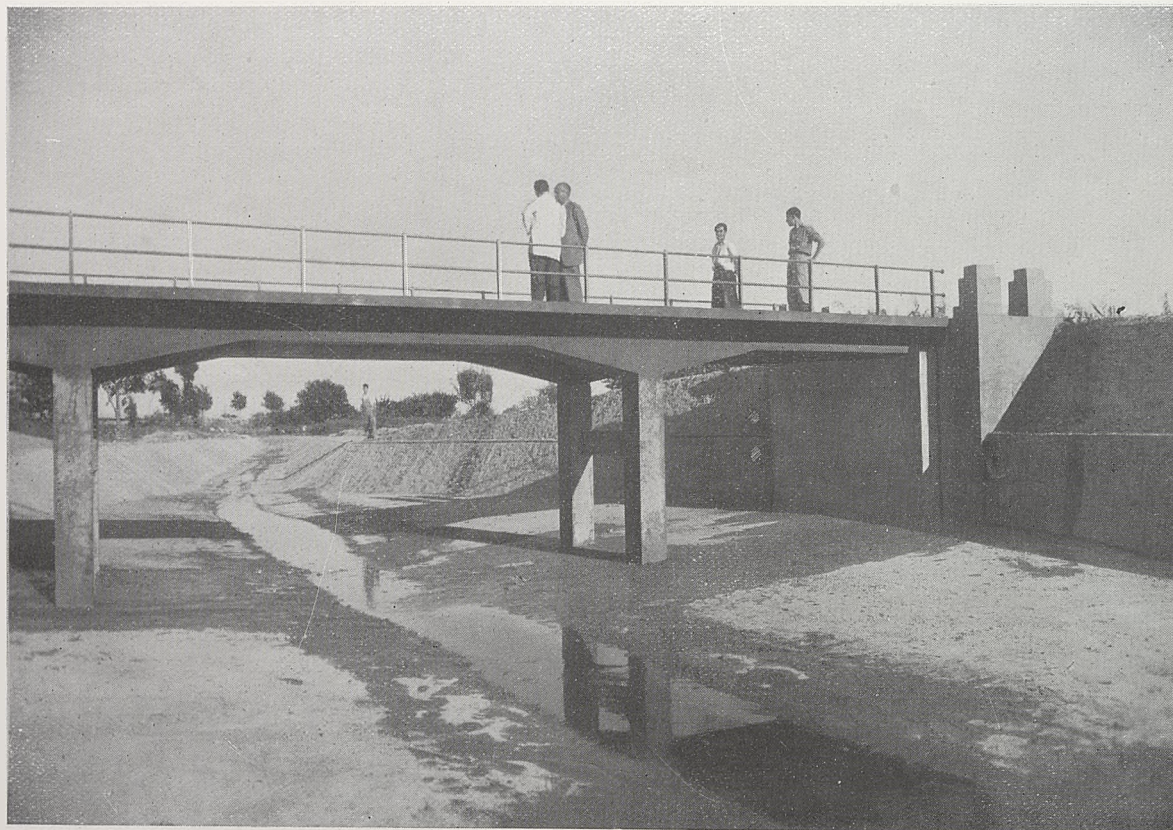
to del nuevo cauce se han empleado 1.150 metros cúbicos de hormigón hidráulico de 200 kilogramos de cemento en solera y maestras de fijación, y 3.250 metros cúbicos de mampostería careada en los cajeros del canal. El importe total de las obras ha sido de 920.500 pesetas, lo que supone un coste por metro lineal de 511,40 pesetas.

Con esta obra se ha satisfecho una de las máximas aspiraciones de la población de Agramunt, tanto por los beneficios que repor-

ta en su salubridad como por las ventajas urbanísticas que supone el disponer, sin temor alguno, de una extensa zona de expansión de su casco urbano, así como de disfrutar en su día, en los extremos del nuevo ensanchamiento, de amplios paseos con zona verde; todo ello gracias al cariño e interés que la Dirección General de Regiones Devastadas pone en la reconstrucción de los pueblos adoptados.

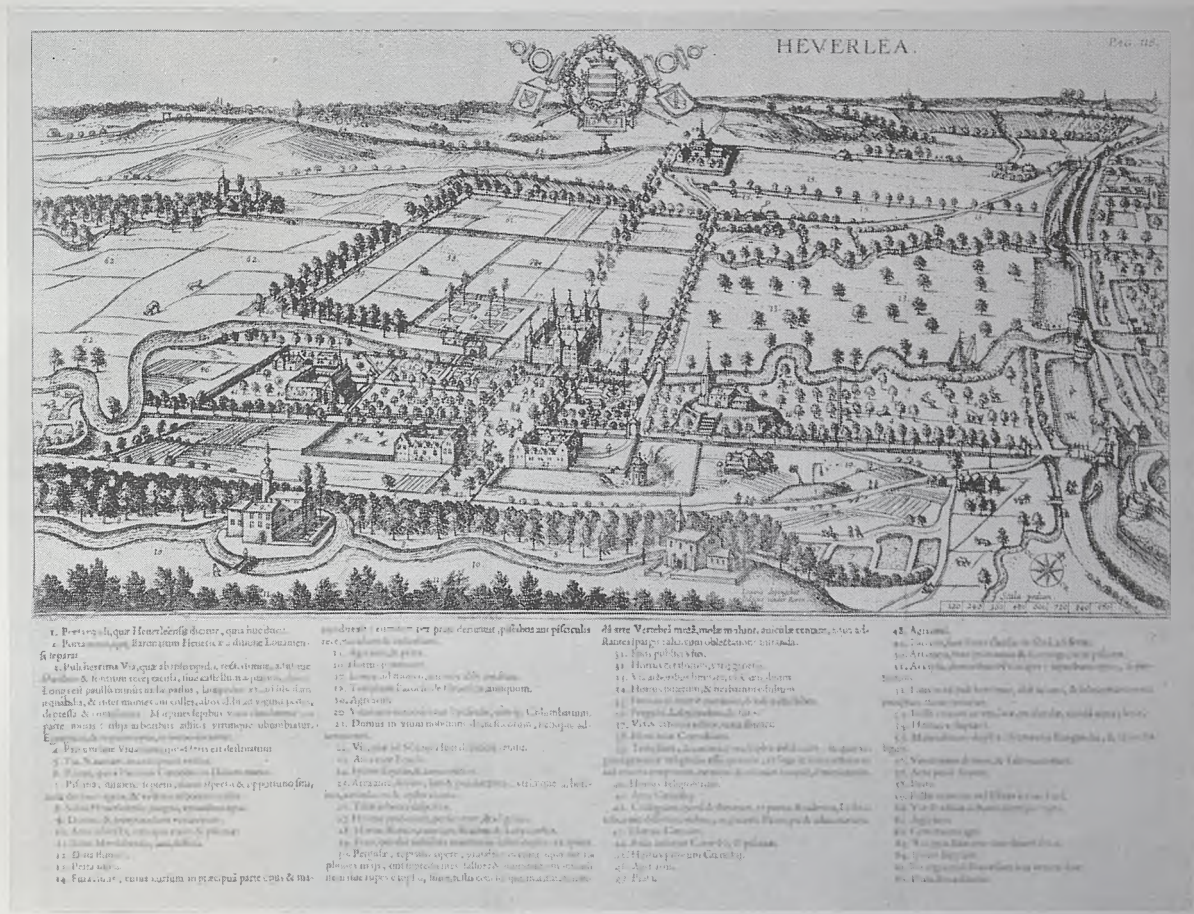
RAMÓN ESCARTÍN.  
Ingeniero Militar.

*Puente sobre el encauzamiento del río Sió.*





Viso del  
MORQUES



Vista de Héverlé, según un dibujo de van der Baren (1605).

### UNA RESIDENCIA HISTORICA

## EL CASTILLO DE ARENBERG, EN LOVAINA

El castillo de Arenberg, en Héverlé, es uno de esos maravillosos recuerdos que la magnánima casa de los Príncipes de Arenberg legó a la Universidad de Lovaina.

Fué después de la tormenta de 1914-1918 cuando S. A. S. Mgr. el Duque Engelbert Marie d'Arenberg, gran admirador y protector de las artes y de la ciencia, hizo que su castillo de Héverlé y su parque de 28 hectáreas, aproximadamente, pasase a propiedad de esta *Alma mater* de Bélgica, de fama universal. Como dice S. E. Mgr. Ladeuze, en aquel tiempo Rector Magnífico: "Esa donación permitiría a la tan vieja Universidad de 1424 exten-

derse fuera de su recinto, ya demasiado estrecho, hasta más allá de las antiguas fortificaciones y de los bulevares, a un paso de la ciudad".

El dominio de Héverlé es ya denominado "Ciudad Universitaria". Se ha convertido en uno de los más amplios establecimientos de educación física para los estudiantes, con sus campos de tenis, de hockey, de fútbol, *rounds*, piscinas, cantinas y su inmensa sala cubierta para los juegos de invierno. Se ve también allí un nuevo y grandioso instituto de Agronomía, para los futuros ingenieros en ciencias agrónomicas y forestales. Unos laboratorios con-





*El castillo de Arenberg. Fachada principal.*

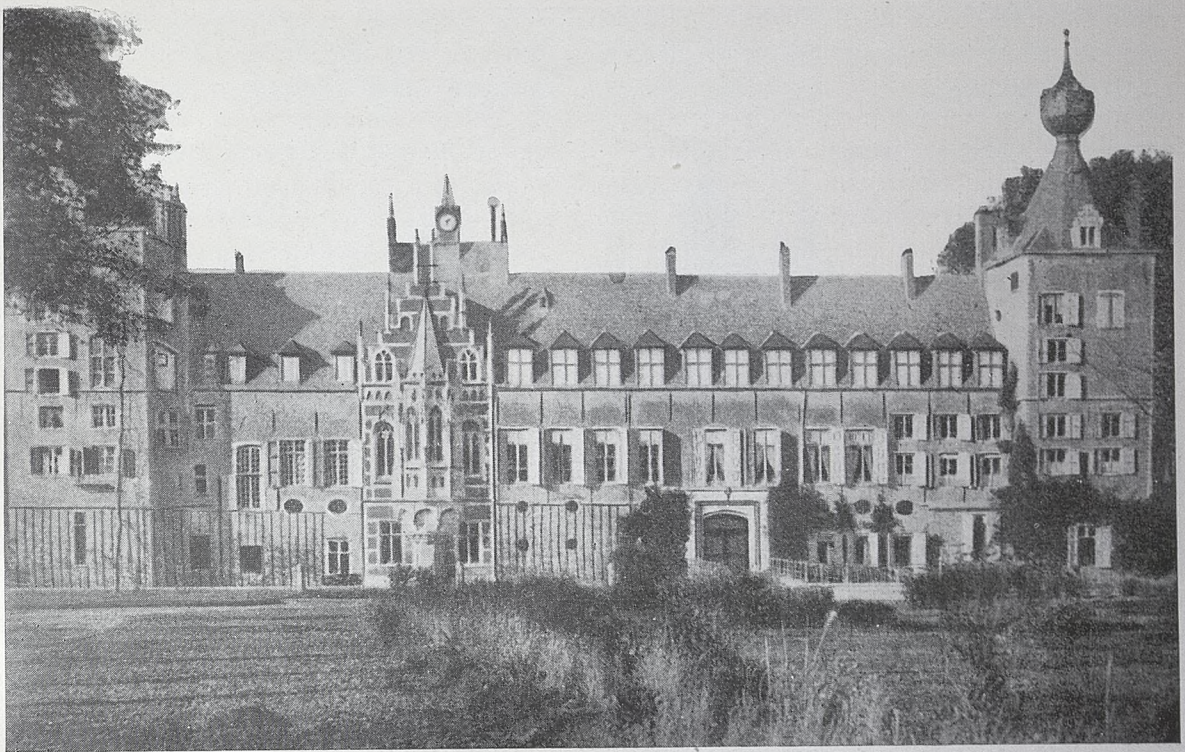
teniendo los últimos perfeccionamientos en materia técnica y provistos de los aparatos más diversos sirven a la formación de los futuros ingenieros de Minas, electricistas, de construcción, metalúrgicos, mecánicos, arquitectos, químicos y de construcciones navales, etc.

Estas salas son, en realidad, verdaderos salones de estudios, donde los jóvenes alumnos aprenden a manejar las máquinas y a familiarizarse con el juego de aparatos, cuyo cálculo

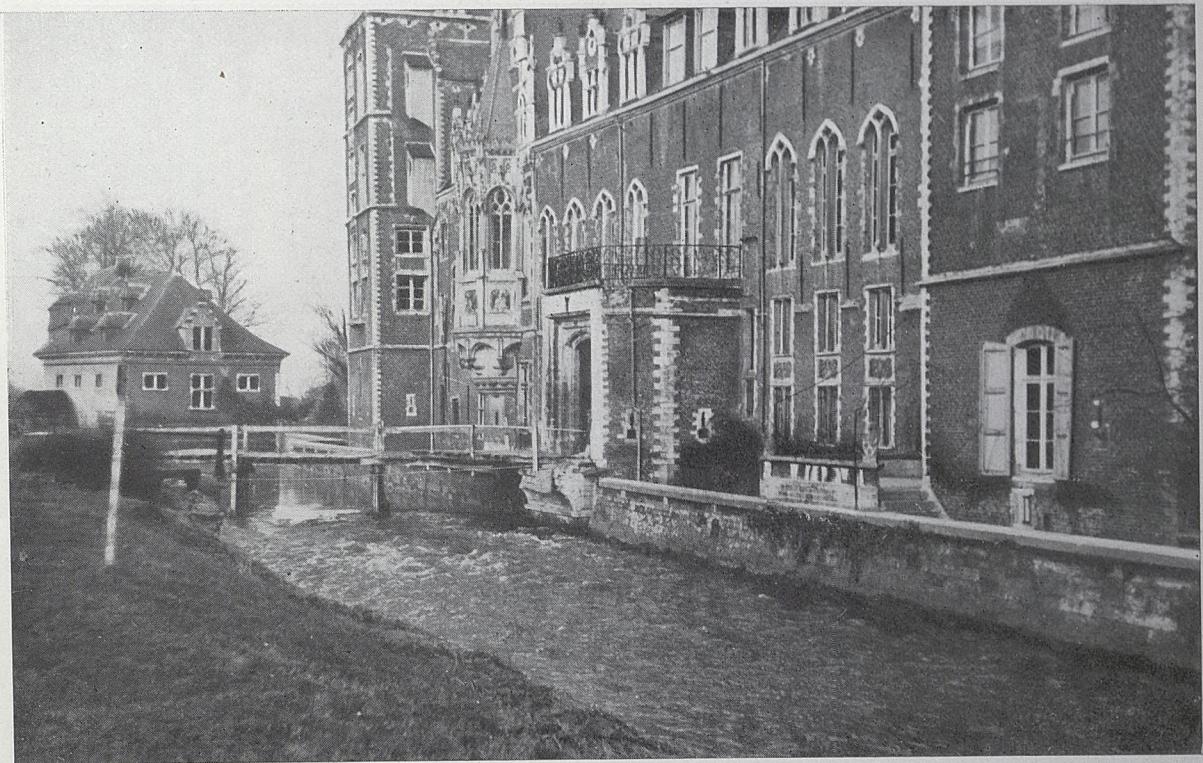
lo y menores detalles aprenden a la perfección. El Instituto de Termotécnica, bajo la dirección del eminente ingeniero profesor don Albert Coppens, comprende el estudio, desde hace algunos meses, del primer motor de reacción, donativo del inventor inglés.

El castillo de Héverlé, con el despacho central de los estudios de ingenieros, contiene una biblioteca con las más recientes revistas que tratan de la técnica. Estas revistas están a la





*Lovina. Castillo de Arenberg, del siglo XVI. Conjunto y detalle de fachada.*







*Castillo de Arenberg. Detalle de fachada. Abajo: Detalle de la verja de entrada.*





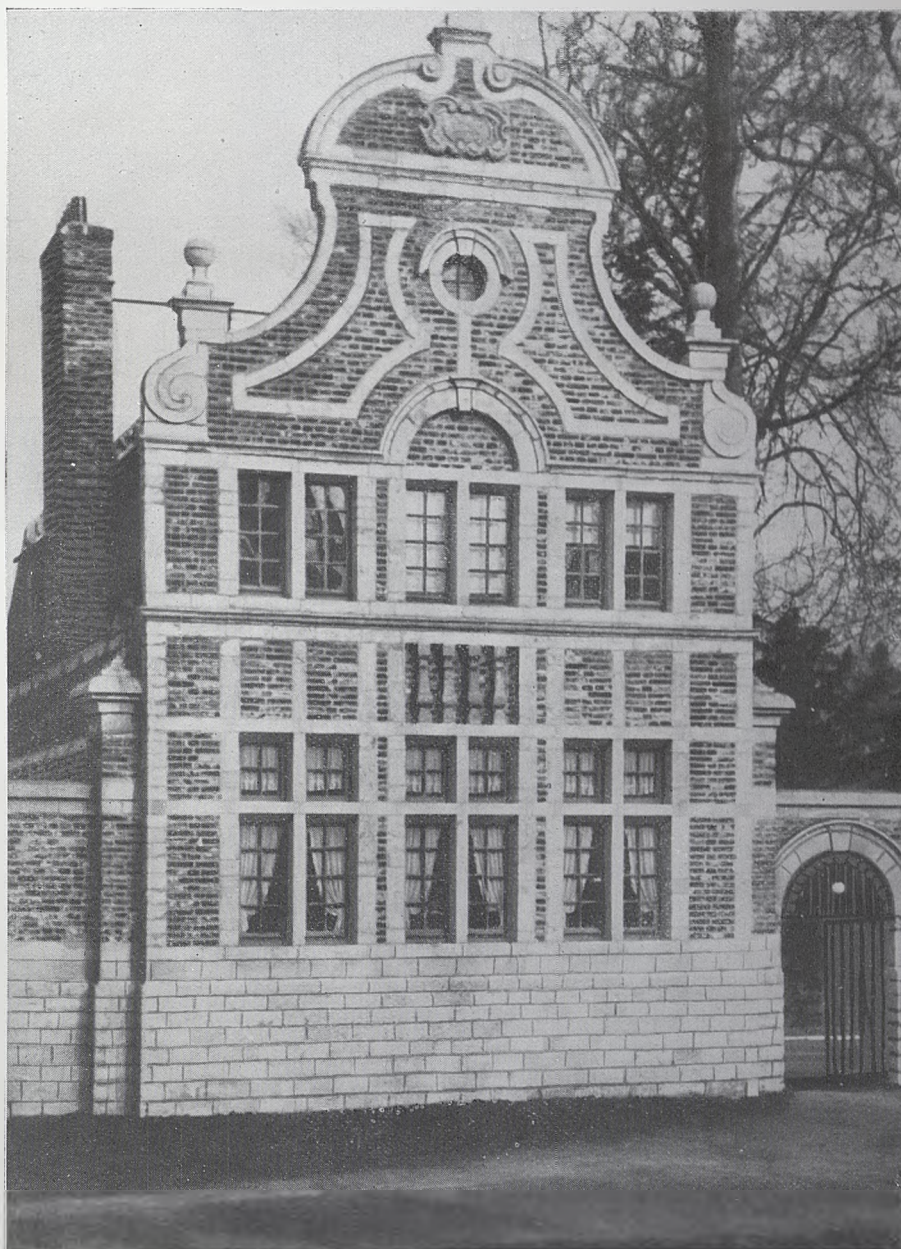
disposición de los profesores que hacen investigaciones y de los estudiantes que preparan sus exámenes y su proyecto final. Contiguos están los museos de construcciones civiles, de arquitectura, de arqueología, topografía, etc.

Este viejo castillo fué edificado a principios del siglo XVI, por el Príncipe Antoine de Croy, sobre el mismo emplazamiento donde se erigió, junto a la Dyle, el castillo feudal de los Sres. de Héverlé, al servicio de los Duques de Brabant, Condes de Lovaina.

Su hijo, Guillaume de Croy, residió en el

castillo y falleció en el año 1521 en Worms, adonde había ido con Carlos V. Es apellidado en la Historia "le Seigneur de Chièvres", y fué el ayo del joven Carlos, que con su tía y su hermana se habían instalado en Lovaina para aprovechar más cómodamente los estudios. Es allí también donde el joven real alumno tuvo de profesor a Adrien Florent, conocido más tarde bajo el nombre de Papa Adrián VI.

Fué en 1612 cuando el dominio pasó a posesión de la familia de Arenberg, por el ca-



*Conserjería del Señorío de Héverlé, a la entrada del parque.*





*Ruinas de la Iglesia de San Lamberto. Abajo: Capilla en los bosques de Héverlé, dedicada a Nuestra Señora de Steenberg.*





VISO DEL  
TORQUES



Castillo de Arenberg. Pabellón adjunto.

samiento de la Princesa Anne de Croy con el Príncipe Charles d'Arenberg.

La invención del gas de hulla por el profesor Minkelers, bajo la protección del Duque Louis Engelbert d'Arenberg, reservó al castillo de Héverlé la ascensión, en 21 de noviembre de 1783, del primer globo con este gas, menos costoso que el hidrógeno. Tres años más tarde, Minkelers alumbró a su auditorio con este gas.

En 1616, el teatro del castillo de Héverlé era ya conocido, y, más tarde, las más bonitas obras de Molière se representaron allí, con la asistencia periódica de Carlos de Lorena y de su corte. Así es como los escritos personales de este Príncipe relatan su asistencia a la representación de las obras *El misántropo* y *Las mujeres sabias*.

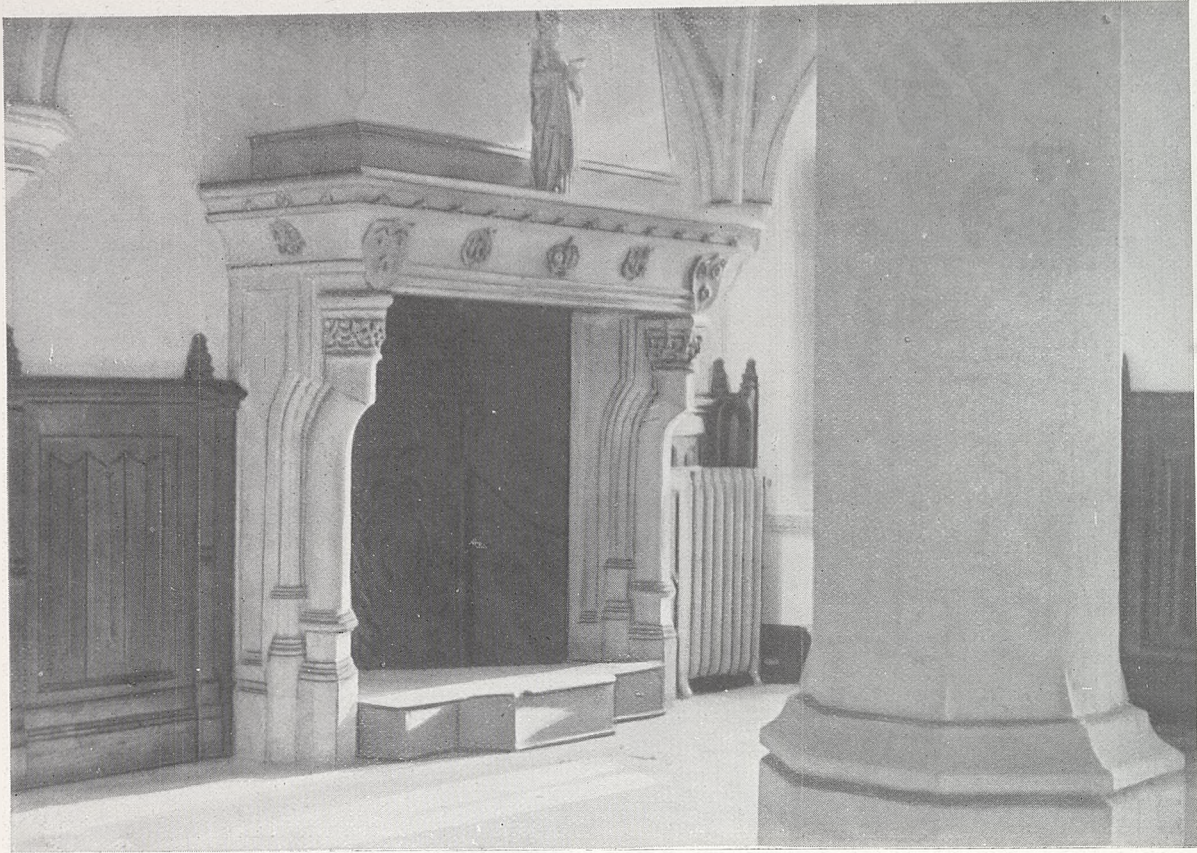
Construido en estilo de Renacimiento flamenco, sufrió, en el transcurso del tiempo, bastantes transformaciones góticas. En el fondo de una inmensa alfombra verde, encuadrado con dos magníficos setos, aparece como una morada real, flanqueada con dos torres cua-

dradas, de balcones góticos y veletas de bronce. Son coronados con dos sólidos bulbos de pizarra y águilas bicéfalas austríacas en honor a Carlos V. Bajo las ventanas múltiples de este vasto pazo, la Dyle sigue corriendo ceremoniosamente.

El cuadro del parque nos recuerda los versos del ilustre polígrafo Juste Lipse describiendo los lugares en su *In Heverleam*, o aun los escritos del historiador de Parival: "El lugar donde las Musas vienen a buscar sus pasatiempos en la primavera".

Sobre los viejos bancos de piedra existentes por aquí y por allá en sus jardines abandonados se aperciben, como sentadas bajo un árbol, Belleza, Historia y Poesía a la vez, que nos hablan del pasado. Parece que se oye la historia del principio de Héverlé, por la consagración de la primera iglesia, dedicada a San Lamberto por San Huberto, patrono de los cazadores. De esta iglesia, con su bonito campanario romano de medio punto, situada en el parque, se admiran las ruinas como un canto a todo lo que nos atrae en las más an-





*Castillo de Arenberg. Un hall.*

tiguas revelaciones de nuestras glorias nacionales. Con alegría, vemos volteando alrededor de esta tan vieja torre las palomas blancas de este sitio, donde irradian sobre el mundo católico la ciencia y la humanidad.

En fin, el lugar queda siendo un piadoso recuerdo de aquellos señores, cuya presencia era un beneficio y el castillo una providencia.

Sencillos de costumbres, su generosidad fué siempre espléndida. Odiaban el hacer de su posición eminente el pedestal de una grandeza egoísta. Trataban, a costa de su lujo, de procurar trabajo y de hacer la caridad a todos.

ROBERT D'UDEKEM DE GUERTECHIN.

*Instituto Agronómico, en el señorío de Héverlé.*





VISO DEL  
MORQUES



*El Ayuntamiento, visto desde los soportales laterales de la plaza.*

## RECONSTRUCCION DE ALCAUDETE DE LA JARA

Está situado este pueblo en la provincia de Toledo, a 24 kilómetros de Talavera, y en la comarca llamada de la Jara, formada por las últimas estribaciones de los Montes de Toledo, que se extienden en paisaje de suaves colinas hacia la cuenca del Tajo.

El clima de este pueblo, situado a orillas del río Gébalo, es muy suave en invierno y acaso excesivamente caluroso en verano, por lo que sus productos agrícolas, de exquisita calidad, vienen tan anticipados como los de Levante.

A fines de 1941, una inundación del Gébalo destruyó los dos puentes, arrasando cincuenta casas y parte del pueblo, y amenazándolo tan gravemente que, para evitar nuevos desastres y reparar

sus destrucciones, fué adoptado por el Caudillo en febrero de 1941, encomendándose a la Dirección General de Regiones Devastadas la reparación de los daños ocasionados.

En el mismo año de 1941 se construían muros de defensa en el río, que desde aquella época han impedido ya por dos veces la desaparición del pueblo. No obstante, aquellas medidas provisionales, que salían fuera de la competencia de Regiones Devastadas, van a ser sustituidas por obras definitivas a cargo de Obras Públicas.

En estos años, Regiones Devastadas ha llevado a cabo la reconstrucción de los edificios afectados, entre los que destacan la Iglesia Parroquial, con su Casa Rectoral, Cuartel de la Guardia Civil, Es-



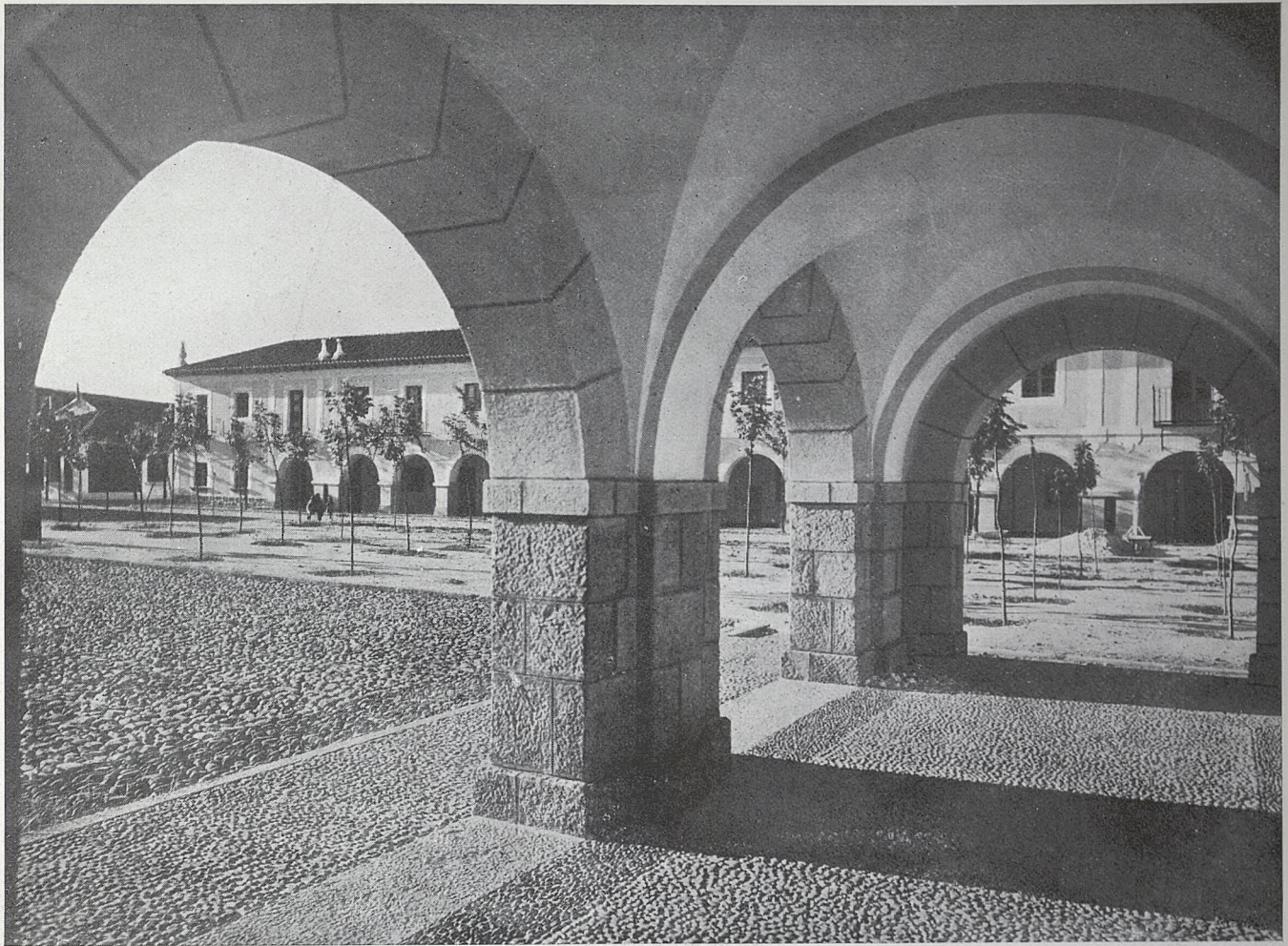


*Ayuntamiento e Iglesia al fondo. Toda la zona izquierda se transformará en jardín, ya plantado, con arbolado alto.  
Abajo: Salón de sesiones del Ayuntamiento.*





Viso del  
Morques



Vista de la plaza desde los soportales del Ayuntamiento. Abajo: Una calle del nuevo Alcaudete de la Jara, compuesta de viviendas para jornaleros.







*Aspecto de la plaza, con el arbolado ya plantado.*

cuelas, etc., agrupando las nuevas viviendas construidas en sustitución de las desaparecidas en un conjunto, que se aprecia en las fotografías.

En este conjunto, presidido por el Ayuntamiento, se han construido 39 casas de jornalero y labrador modesto, formándose una plaza con soportales y arbolado, cuyos detalles de urbanización y pavi-

mentación están terminándose, esperando que en un plazo muy próximo pueda entregarse toda la obra hecha en este pueblo por el Ministerio de la Gobernación a través de su Dirección General de Regiones Devastadas.

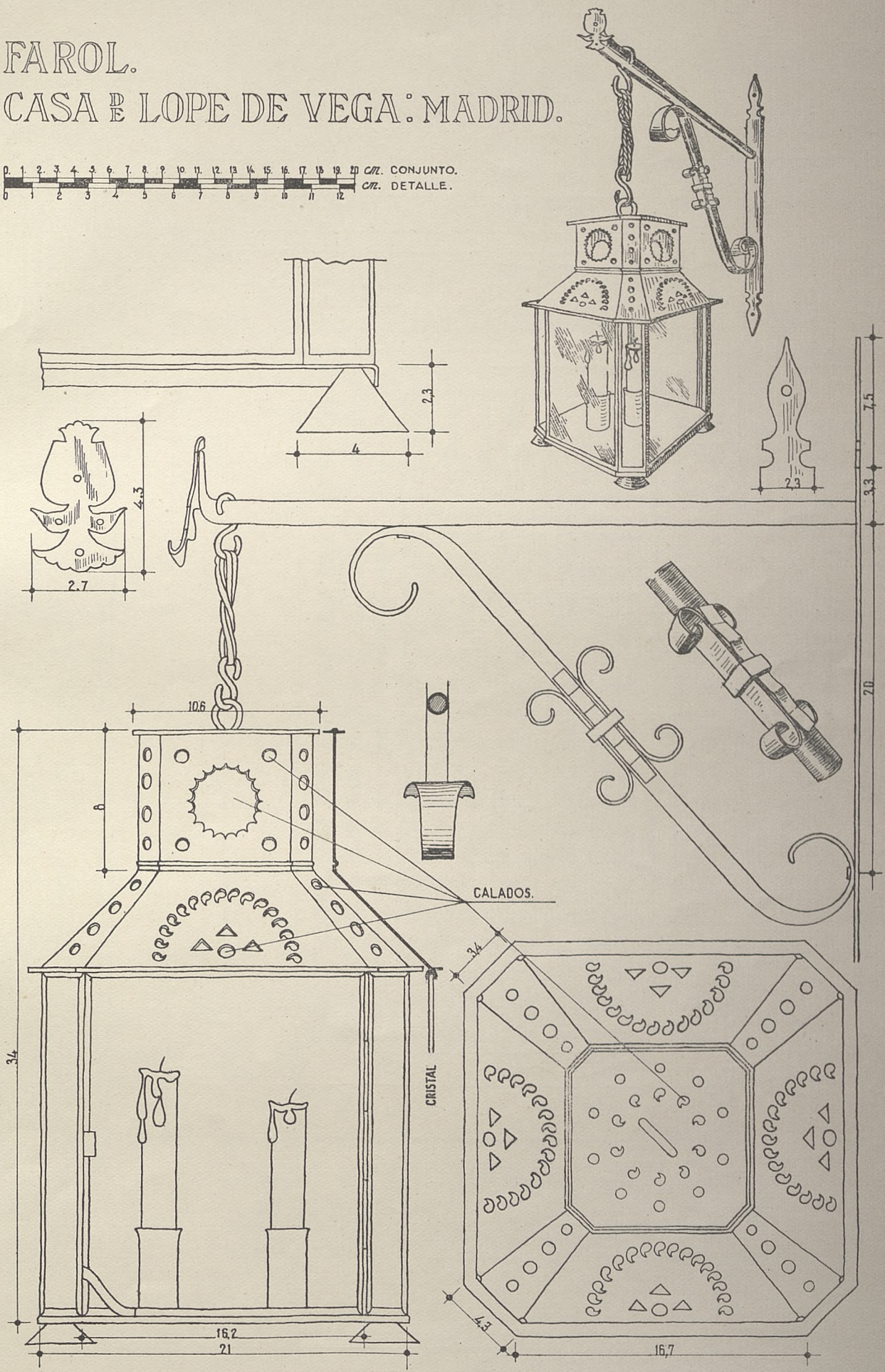
ANTONIO CÁMARA.  
Arquitecto.



VISO DEL  
HORQUETES

# FAROL. CASA DE LOPE DE VEGA: MADRID.

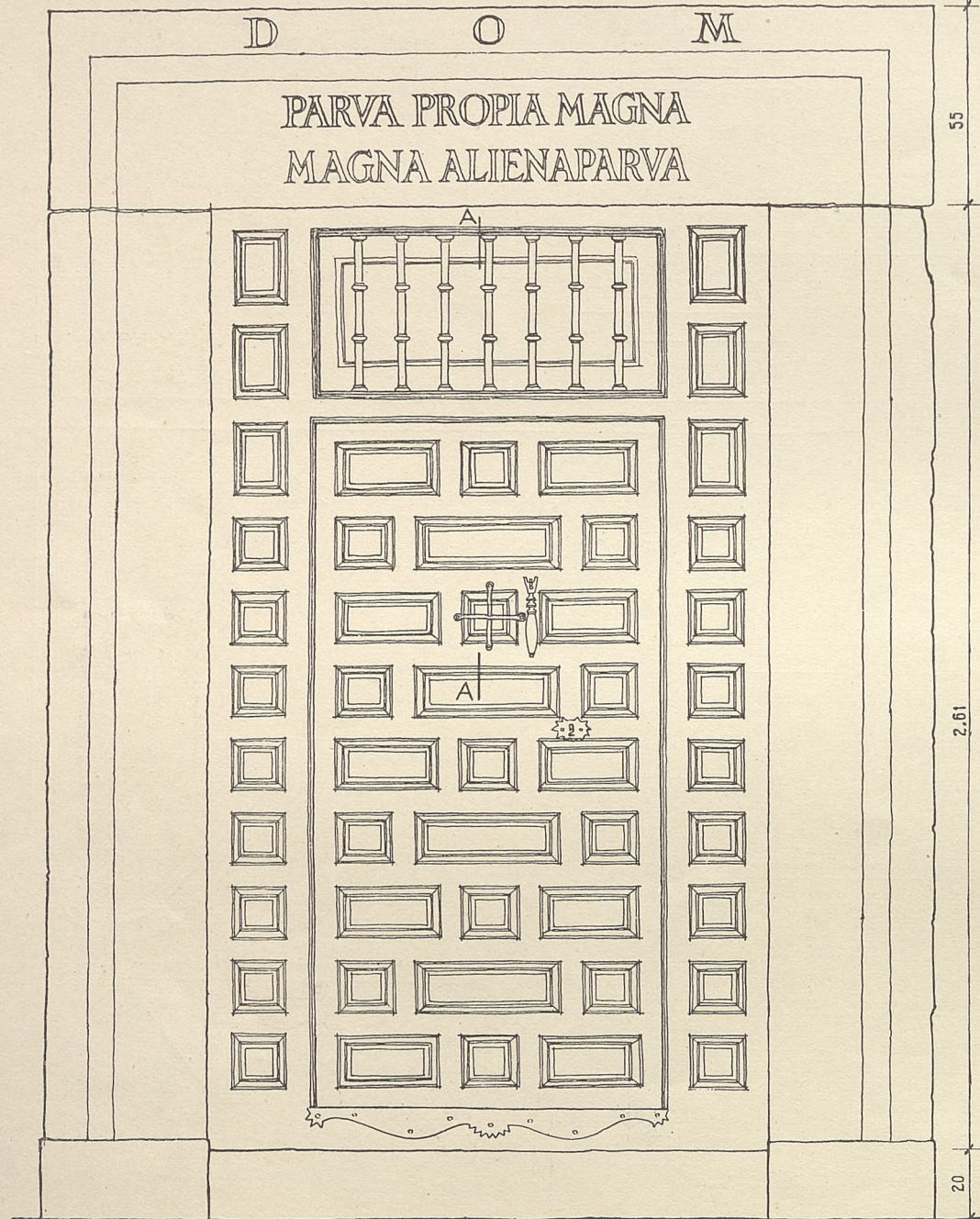
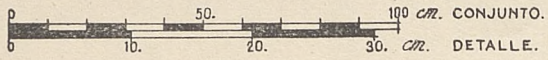
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 CM. CONJUNTO.  
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 CM. DETALLE.



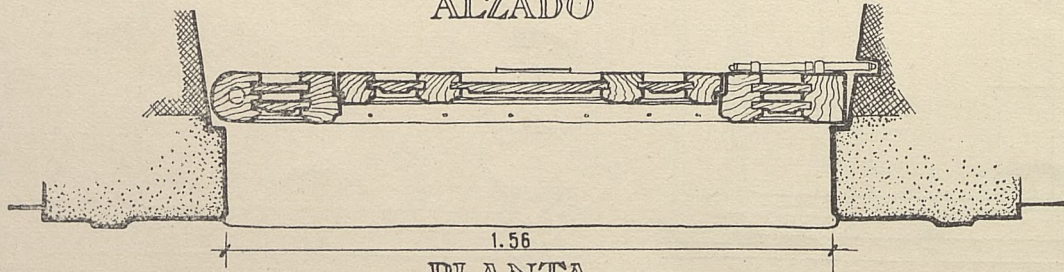


# PUERTA.

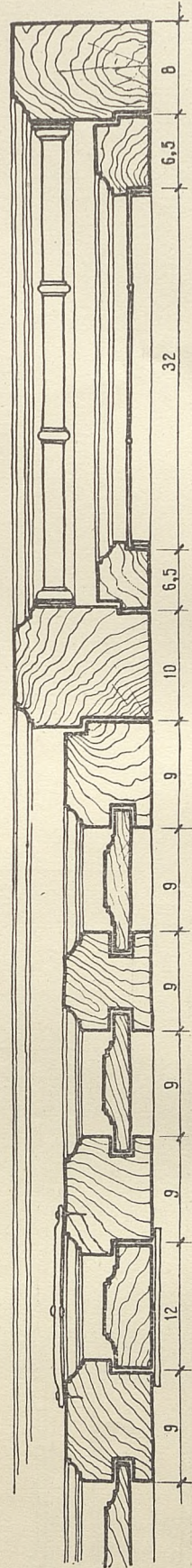
CASA DE LOPE DE VEGA. MADRID.



## ALZADO



## PLANTA

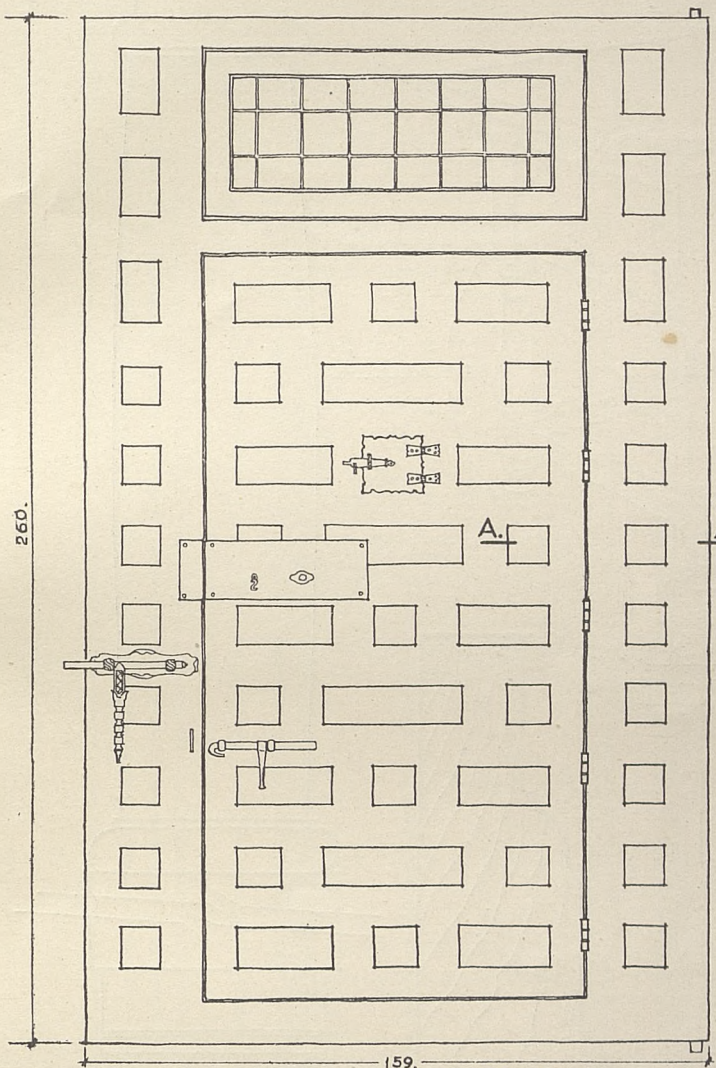
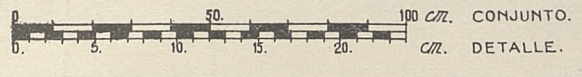


A-A.

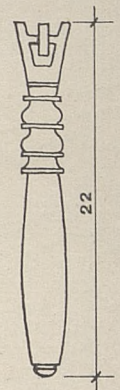


VISO DEL  
MORQUES

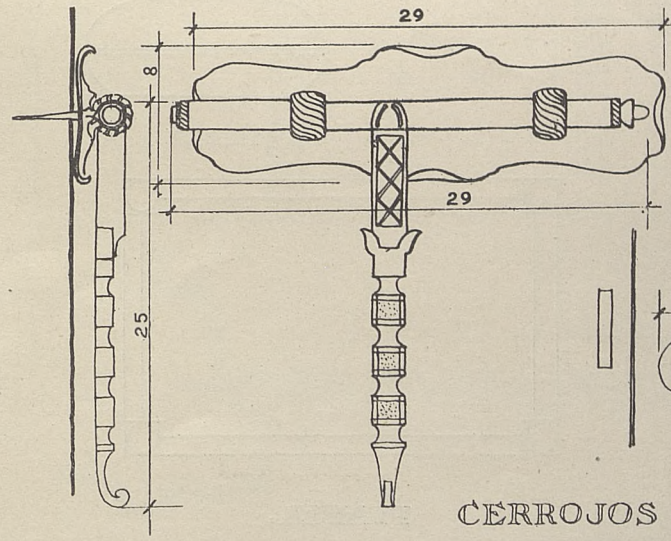
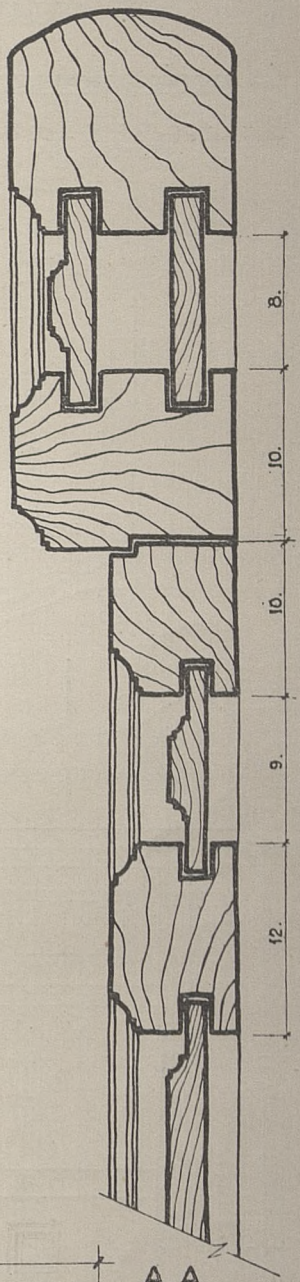
# PUERTA. CASA DE LOPE DE VEGA: MADRID.



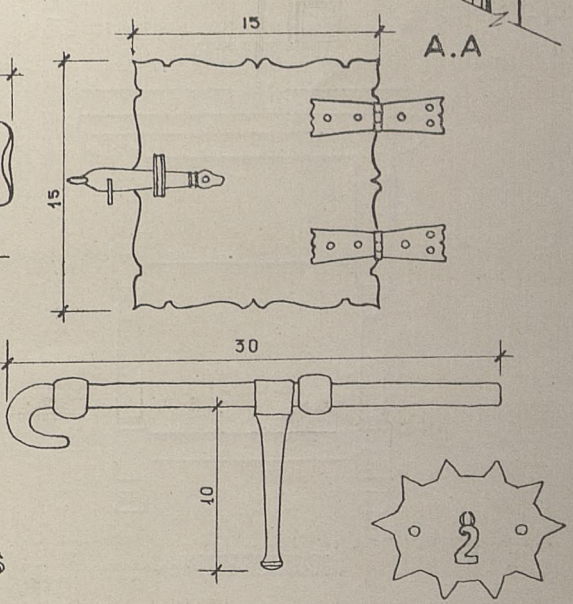
ALZADO POSTERIOR



ALDABON

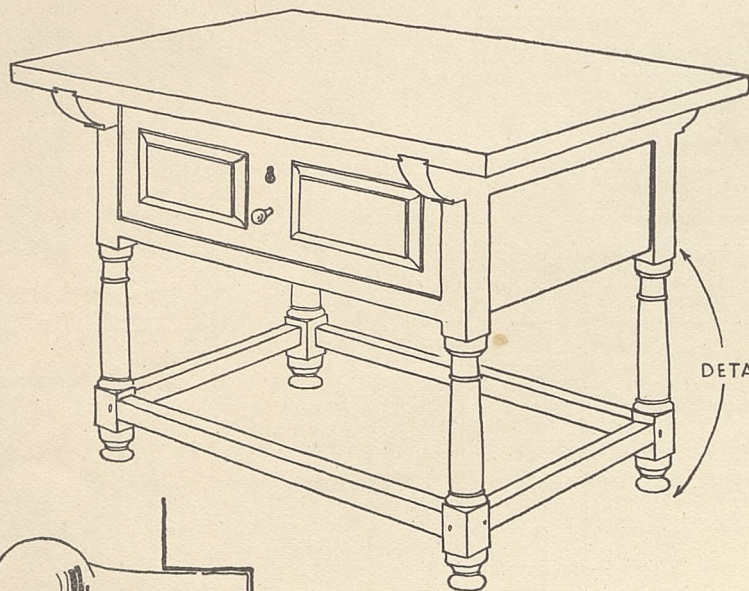


CERROJOS

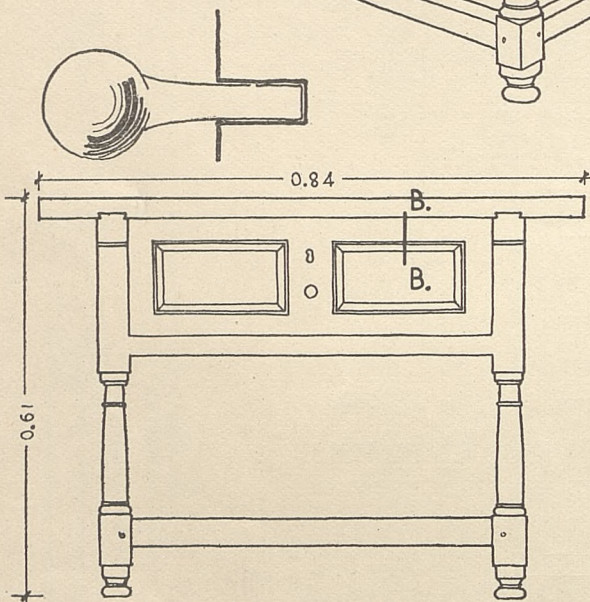




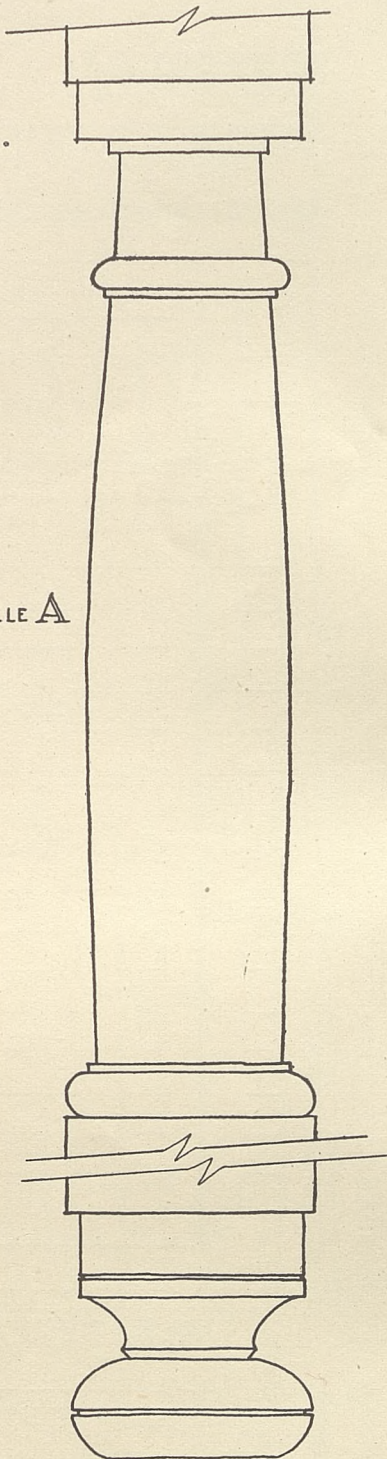
MESA.  
 CASA DE LOPE DE VEGA: MADRID.



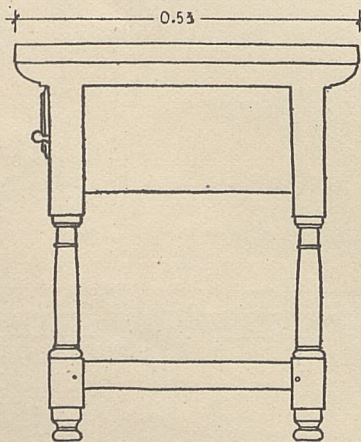
DETALLE A



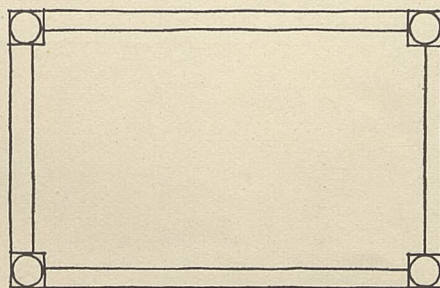
FRENTE.



DETALLE . A.



LATERAL .



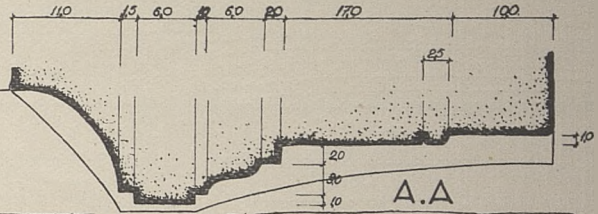
PLANTA .



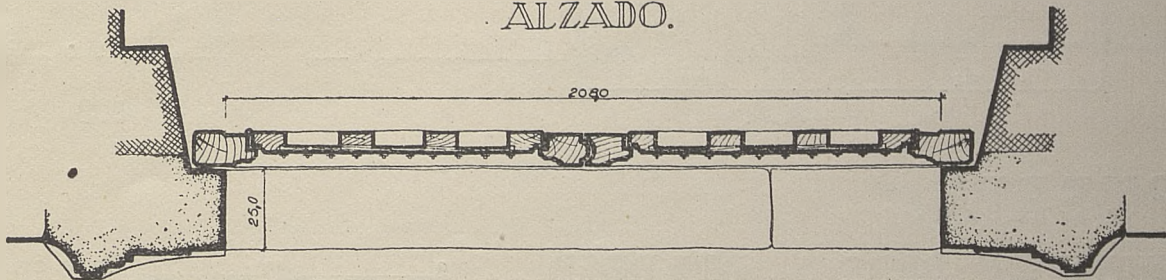
VISO DEL  
MORQUES

# PUERTA. JUAN E DIOS I. MADRID.

0 10 20 30 50 100 CM. CONJUNTO.  
0 10 20 30 35 CM. DETALLE.



ALZADO.

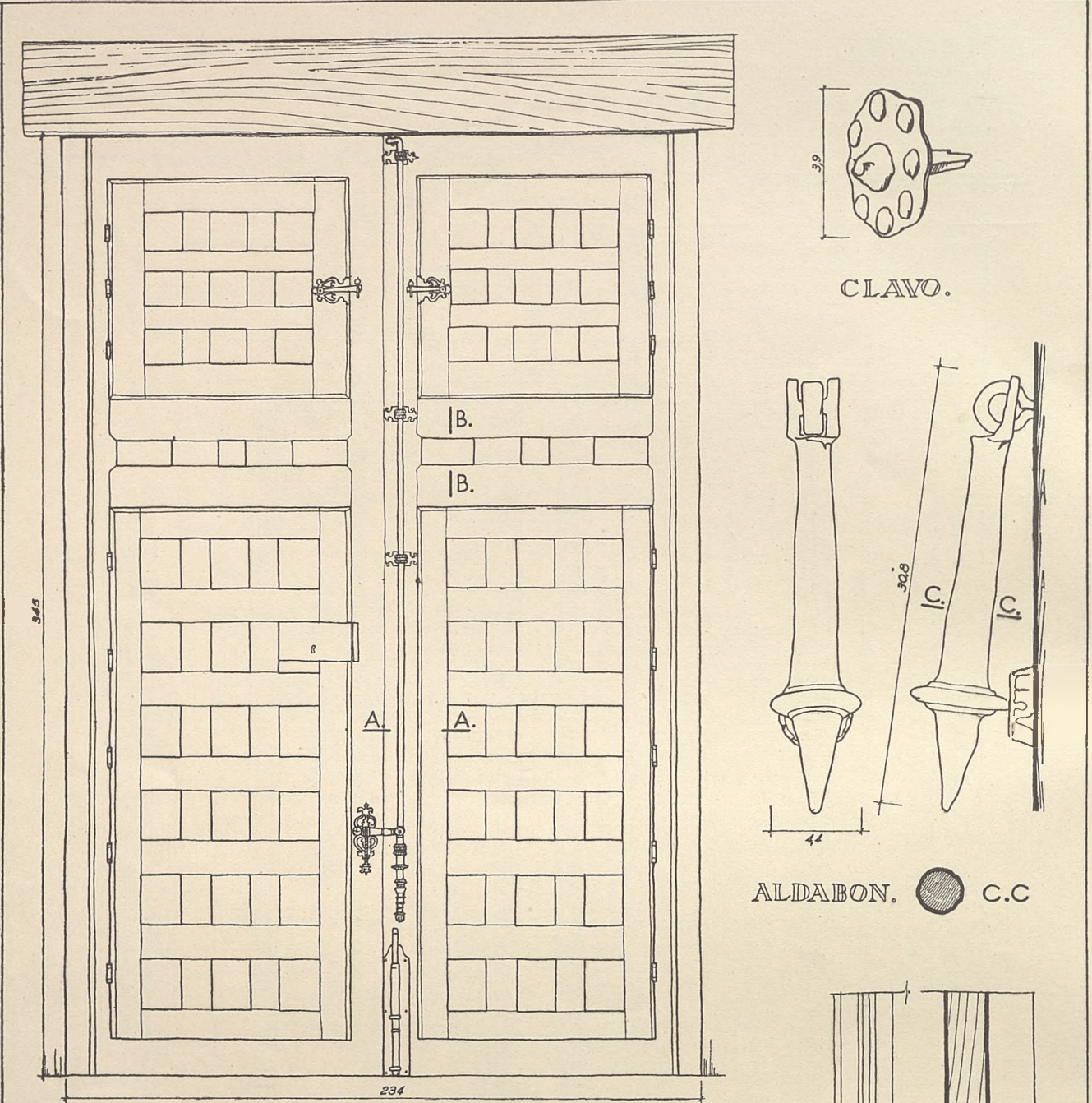


PLANTA

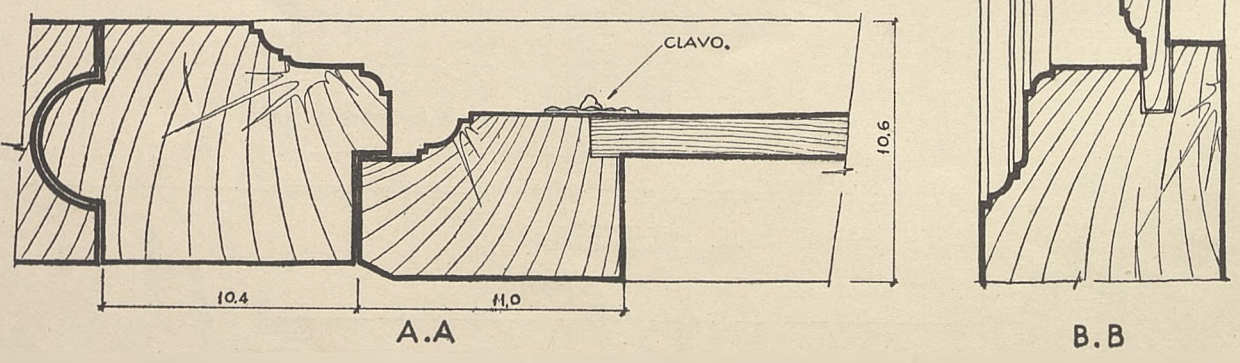
FICHA 1 (3 FICHAS)

5.

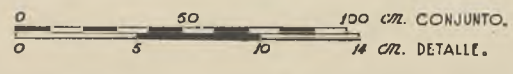




ALZADO POSTERIOR

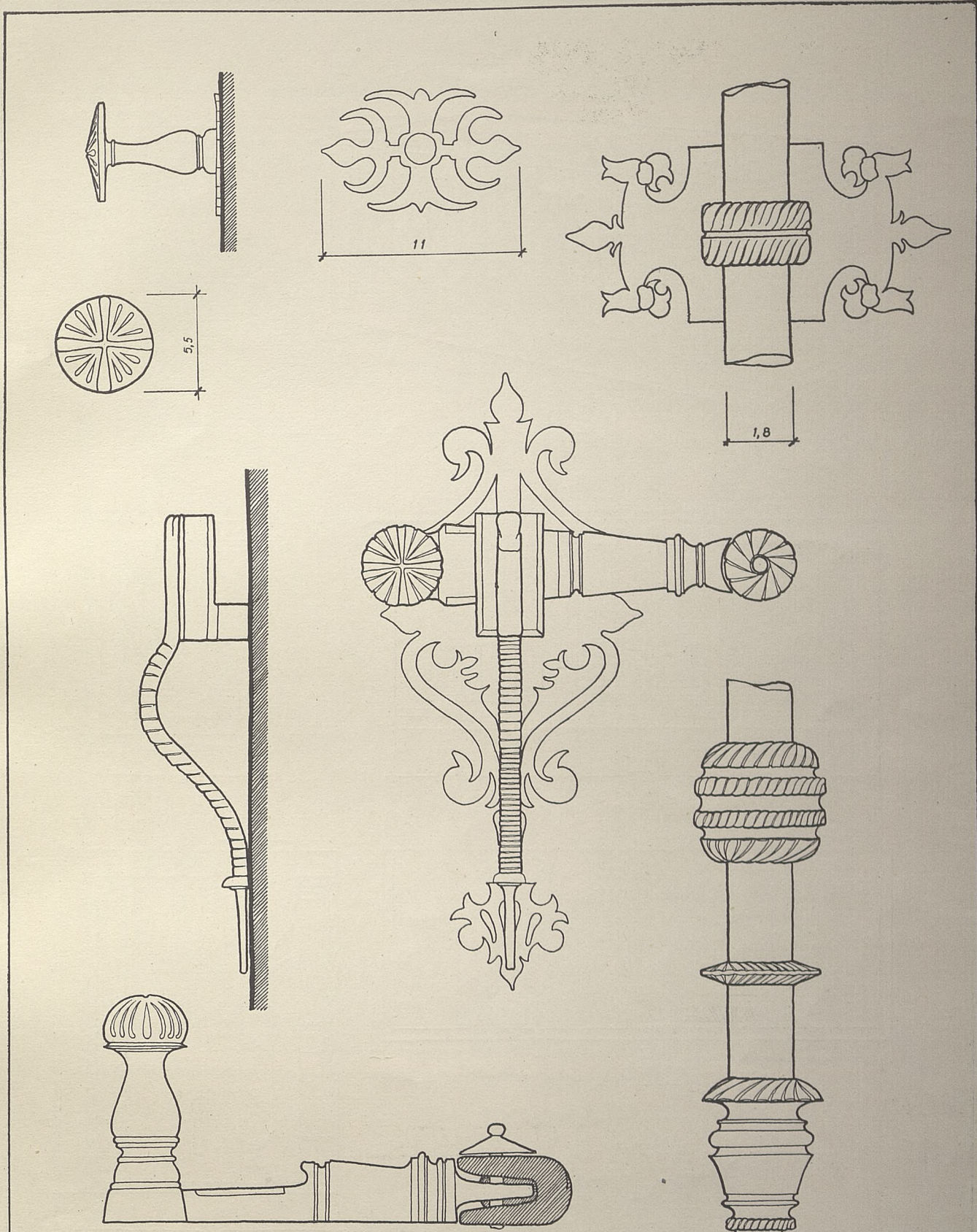


PUERTA.  
JUAN DE DIOS 1. MADRID.



FICHA 2 (3 FICHAS)



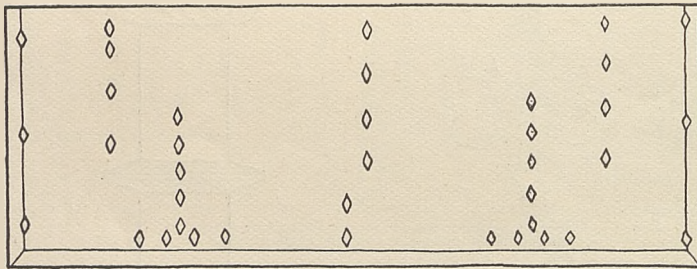
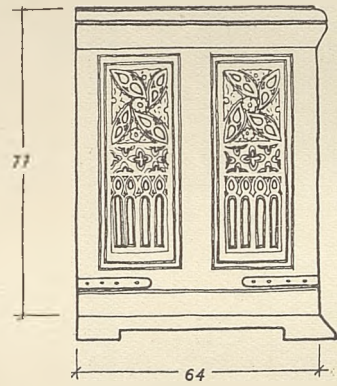
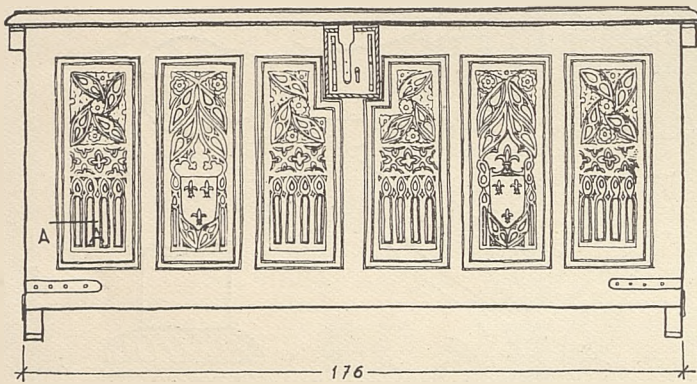
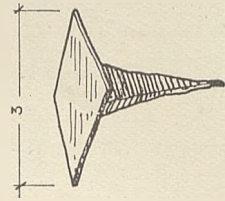
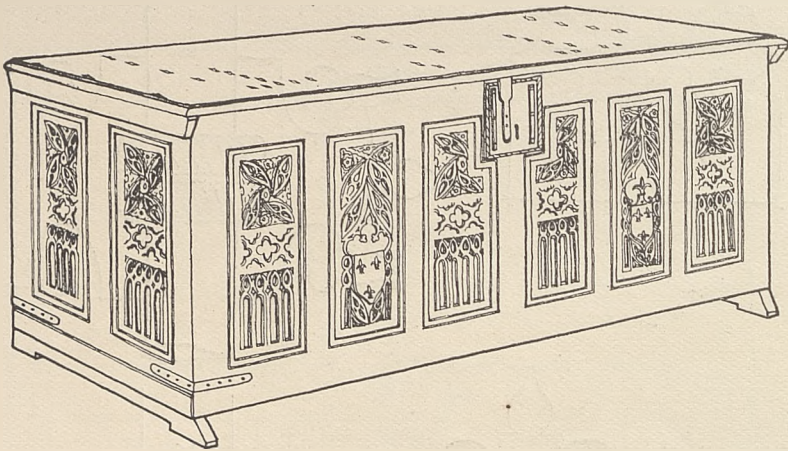


HERRAJES. PUERTA.  
JUAN DE DIOS I MADRID.

CONJUNTO 0 5 10 15 cms.

FICHA 3 (3 FICHAS)

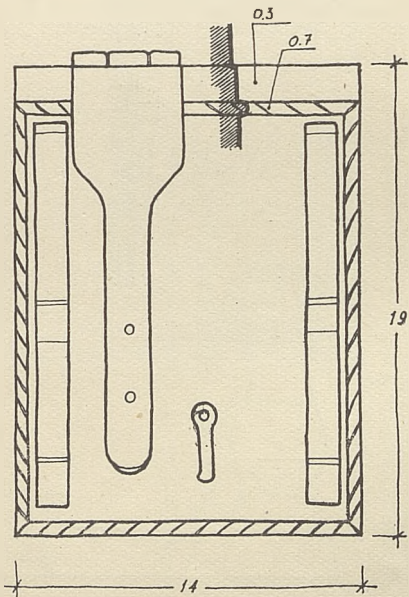




TAPA



A-A



CERRADURA

ARCON. SIGLO XV.

MUSEO ARQUEOLOGICO. MADRID.

DETALLES. 0 5 10 15 CMS.  
 CONJUNTO. 0 50 100 CMS.