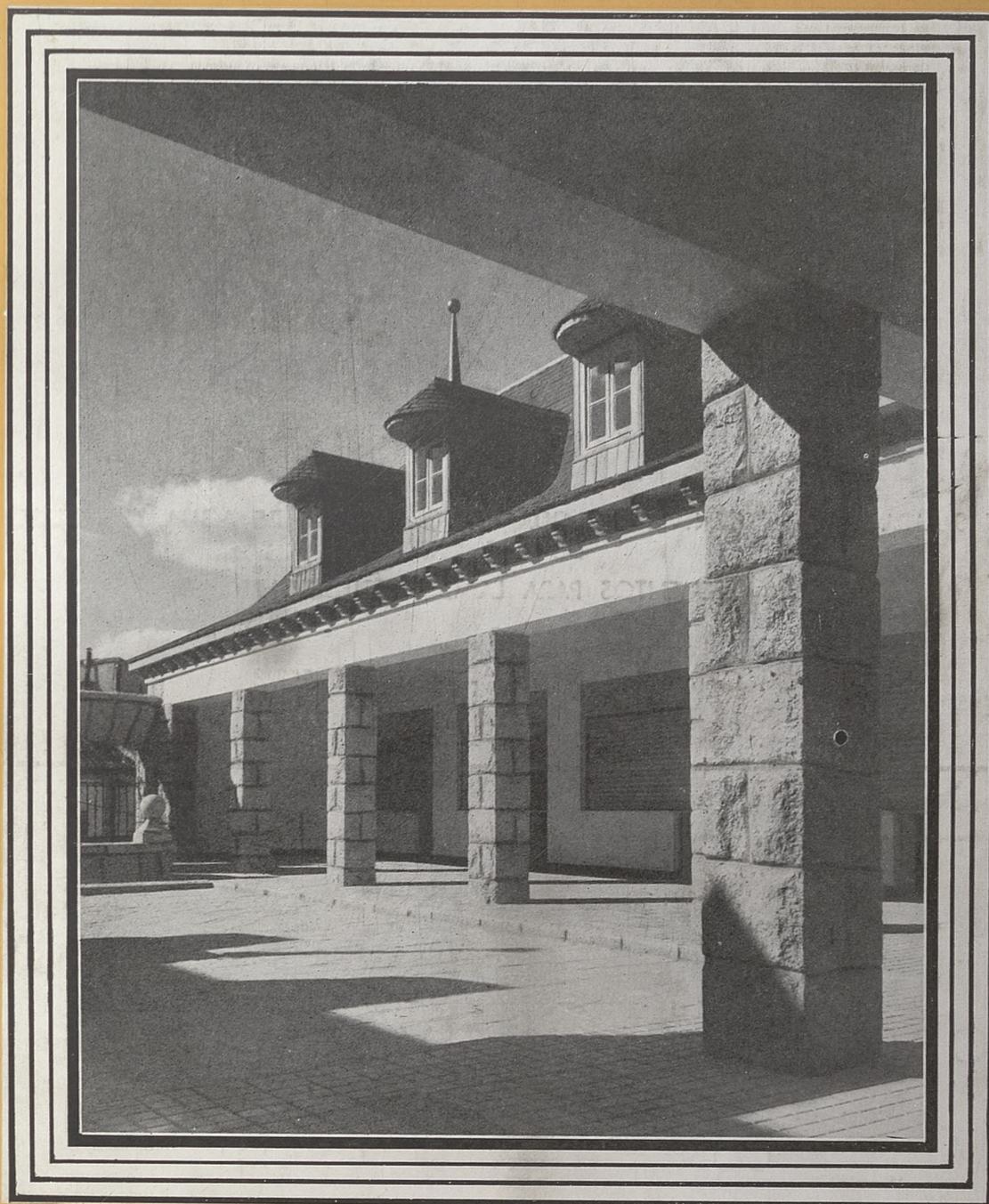


VISO DEL
HORROR



RECONSTRUCCION

DIRECCION GENERAL DE REGIONES DEVASTADAS Y REPARACIONES

JUNIO-JULIO 1947 • N° 74



MATERIALES Y TUBOS BONNA, S. A.

TUBERIAS PARA ABASTECIMIENTOS DE AGUA, RIEGOS, SALTOS DE AGUA, CONDUCCIONES DE GAS, ETC.

ELEMENTOS PARA LA CONSTRUCCION



C. DIPUTACION, 353 - TELEFONO 55373

BARCELONA

José M.^o Chavarría Roig

CONCESIONARIO OFICIAL



TALLERES - RECTIFICADORA DE CILINDROS - PIEZAS LEGITIMAS

Cuatro Caminos

TORTOSA

Teléfono 29



Rotterdam en 1939.

RECONSTRUCCION DE ROTTERDAM

La ciudad de Rotterdam fué afectada de una manera excepcionalmente grave por la guerra. Tal vez, en la Europa occidental, ninguna otra ciudad fué víctima de una destrucción tan completa. El bombardeo de 14 de mayo de 1940 y el incendio que dicho bombardeo produjo redujeron a cenizas el centro de la población. Rotterdam quedó como era en el año de 1870.

Por verdadero milagro se salvaron de la destrucción algunos grandes edificios: el Ayuntamiento, la Casa Central de Correos, la Bolsa y la Biblioteca Municipal; pero el centro de la ciudad, la zona más poblada de viviendas, es hoy una llanura árida, donde crecen las altas hierbas y donde el agua va invadien-

do los terrenos de cimentación de las casas destruídas.

El suelo de Rotterdam —situada cerca de la desembocadura del Rhin, y por lo tanto en terreno bajo y blando— exige construir las casas sobre pilares. Ello obligó, al tratar de reconstruir la ciudad, a ejecutar un trabajo previo de descombro, extrayendo los cimientos hasta de grandes profundidades. Trabajo que fué continuo, incluso durante los años de guerra, aunque de día en día se hacía más difícil a causa de la carestía de mano de obra y de los recursos técnicos necesarios.

Al mismo tiempo se resolvió el aspecto económico del problema, uno de los más delicados.



*El centro de Rotterdam
antes del bombardeo.*



*El centro de Rotterdam
después del bombardeo.*

VISO DEL
MADRID



Proyecto de nuevo centro de Rotterdam.

dos que se presentaban, llegándose a la liquidación de la propiedad privada. El centro de la ciudad devastado por la guerra ha sido totalmente expropiado por el Estado. Los autores que habían de proyectar el futuro Rotterdam tenían así entera libertad de acción. El valor de las expropiaciones no fué pagado, sino que fué registrado en una cuenta especial,

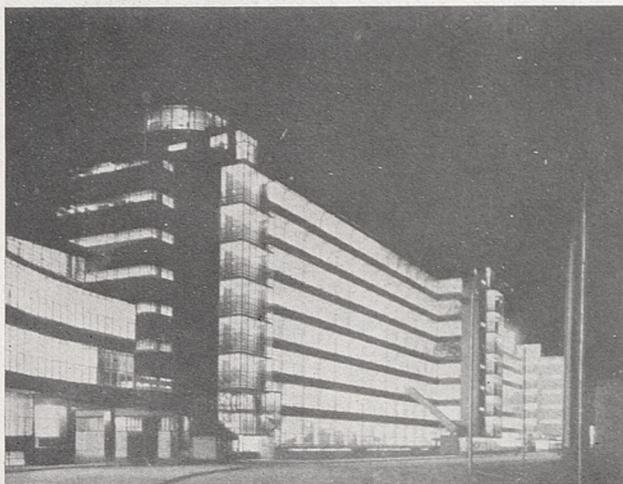
al igual que las indemnizaciones pagadas por las casas destruídas; cantidades que en su día serán deducidas de los gastos que hagan los propietarios para la reconstrucción de sus inmuebles.

Para dar idea de la enorme devastación sufrida, bastará decir que desaparecieron 25.000 viviendas, quedando sin hogar 80.000



1

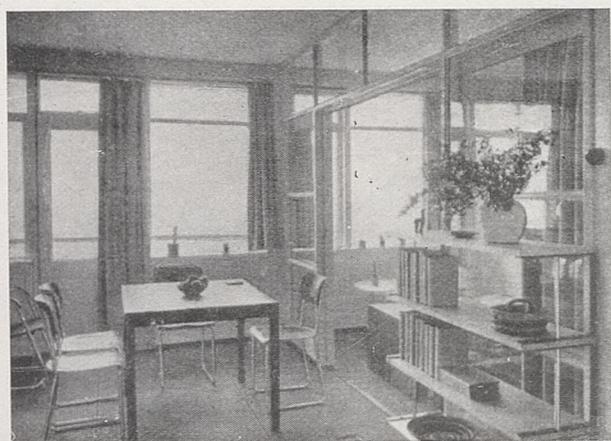
ROTTERDAM.—1. Museo Boymans. Arq.: A. van der Steur (1935).—2. Factoria van Nelle. Arqs.: J. A. Brinkman y L. C. van der Vlugt (1929).—3. Interior proyectado por G. Rietveld Sliding.—4. Edificio comercial. Arq.: J. J. P. Oud (1927).—5. Bloque de viviendas. Arqs.: W. van Tijen, H. A. Maaskant, J. A. Brinkman y L. C. van der Vlugt (1934).—6. Un barrio de Rotterdam en 1930. Arq.: J. J. P. Oud.—7. Iglesia Rotterdam. Arq.: J. J. P. Oud (1930).



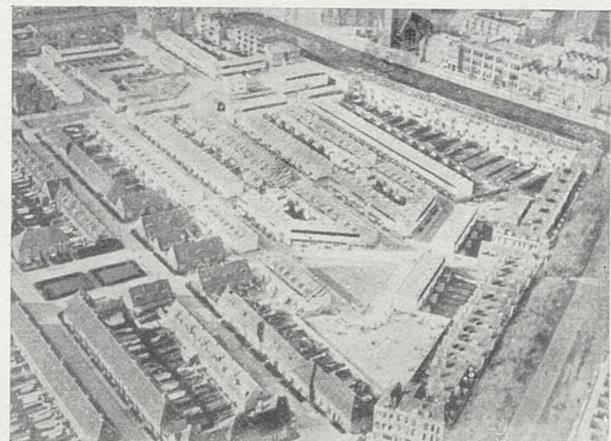
2



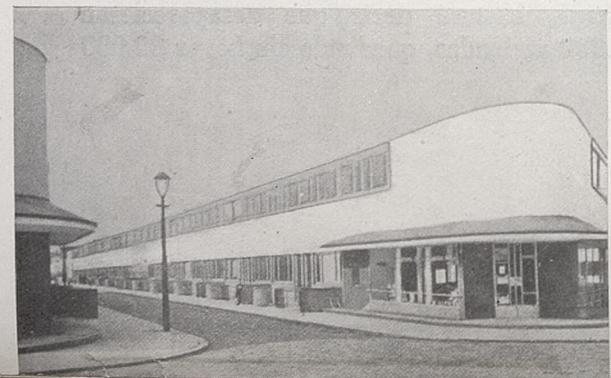
5



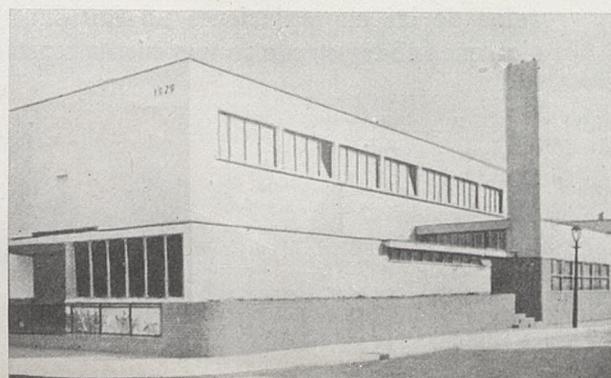
3



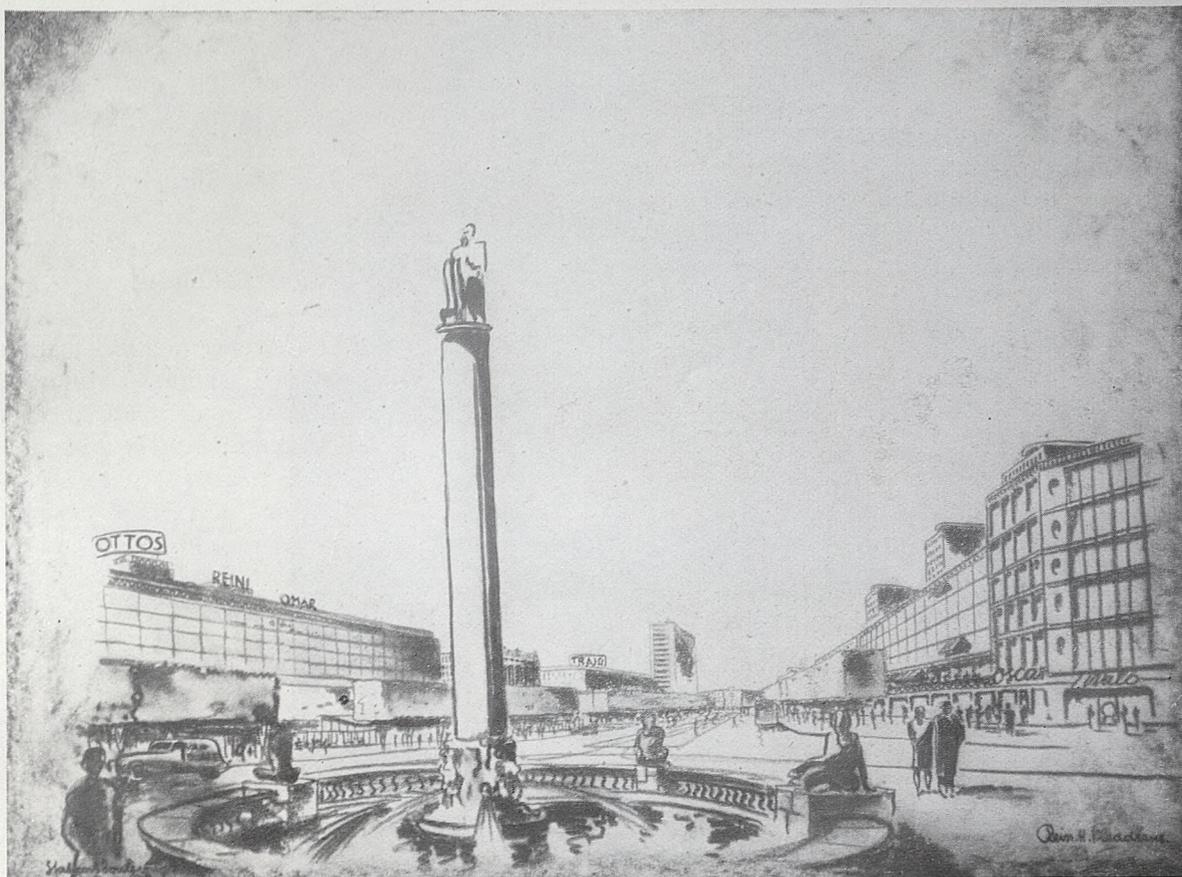
6



4



7



La Avenida de la Estación de la futura ciudad de Rotterdam.

personas. Además, 60 escuelas y 13 hospitales fueron víctimas del fuego. Tal vez cause sorpresa el número de iglesias destruidas: 24 en total; pero hay gran variedad de parroquias en Holanda; sobre todo de la religión protestante de la población, que se ha fraccionado en numerosas comunidades religiosas. La antigua Iglesia de San Lorenzo, que data de la Edad Media, y de la que más tarde se servían los Reformados, ahora es una ruina. Desaparecieron también cinco iglesias católicas: dos de los dominicos, dos de los franciscanos y una de los seculares. Con extraordinaria energía se puso mano a los trabajos de descombro. Se trasladaron cinco millones de metros cúbicos de escombros. Los pilotes extraídos representaban una longitud de casi 2.000 kilómetros.

Muchos abrigaban la ilusión de poder aco-

meter enérgica e inmediatamente esta reconstrucción, porque se había generalizado la convicción de que una guerra hecha con tanta violencia no duraría mucho. El Ayuntamiento, por ello, no tardó en encargar un proyecto para el nuevo centro de la ciudad, y el plano se levantó, a grandes líneas, en tres semanas. De esta manera se esperaba prevenir la intervención inoportuna por parte de los alemanes. Pero había aún otra razón más para dar tanta prisa al asunto. La comunicación del puerto de Rotterdam con el mar se encontraba interrumpida y esto iba causando un paro forzoso muy considerable. La reconstrucción debía ser, pues, un campo amplio de actividades para los obreros. Las esperanzas no se vieron cumplidas. La guerra seguía e iba requiriendo siempre más mano de obra, acabando por paralizar completamente la industria normal



*Interior de la Iglesia,
destruida, de San Lo-
renzo.*

de construcción. Los que al principio habían contado con un fin relativamente rápido de la guerra, vieron defraudadas sus esperanzas, y así el proyecto para un nuevo Rotterdam no pasó del papel. Pudieron efectuarse tan sólo trabajos preparatorios. Se construyeron tiendas e industrias provisionales y en algunas partes pudieron realizarse importantes obras del esquema de canales y caminos, dándose princi-

pio asimismo a la reedificación de viviendas. Se completó el túnel, de una longitud de 1.070 metros, que pasa por debajo del río. Concluyóse también la construcción de un nuevo Instituto de Navegación y Aviación, con museo y biblioteca.

Como se había dispuesto de poco tiempo para trazar el plano de reconstrucción, las circunstancias permitieron que en los largos años

VISO DEL
LONDRES

de la guerra hubiera mucho tiempo para reflexionar sobre este plano y para estudiarlo críticamente. Se practicaron entonces investigaciones acerca del desarrollo posible de la ciudad, la necesidad de espacios para vivir y trabajar, el tráfico, la navegación fluvial, las comunicaciones entre las riberas del río, etc. Había otra cuestión más. Aunque al principio —por la influencia de lo destruido— se había proyectado una reconstrucción moderna del antiguo centro, al correr del tiempo cambiaron también los pensamientos y sentimientos de los ciudadanos, cesando el deseo de modificaciones fundamentales. A consecuencia de esto, el primer plano del ingeniero urbanista, Witteveen, fué sustituido por el plano aprobado ahora, obra de su sucesor, el ingeniero Van Traa. Era muy difícil resolver

el problema del desarrollo de Rotterdam en un porvenir más lejano. La población de Holanda aumenta rápidamente, sobre todo por el hecho de que sigue alta la cifra de los nacimientos. Además, ya había surgido la idea de que los puertos del Mar del Norte ganarían importancia, llegando a mostrar un crecimiento más rápido. Sin embargo, en los planos no se ha pasado de límites razonables y se ha partido del tipo de una ciudad que no excederá mucho de los 700.000 habitantes (ahora ya hay más de 630.000).

Después de la liberación se hizo un descubrimiento curioso. Durante los años de guerra Holanda había estado aislada, también espiritualmente, de los países de habla inglesa, y sólo a grandes intervalos había podido enterarse de los proyectos ejecutados allí. Y re-

Mientras llegan los trabajos de descombro, las hierbas y el agua van invadiendo los terrenos.





Los cimientos, muy profundos, de las antiguas construcciones destruidas, fueron extraídos, con objeto de cimentar por nuevos procedimientos.

sultó que en el terreno de la urbanización el curso de las ideas había llevado igual dirección. El escritor americano Lewis Mumford comprobó en *The Social Foundations of Post-War Building* que se ha realizado un cambio radical en la tendencia del movimiento de la sociedad: una época de expansión cede el paso a un período de estabilización. Completamente conforme con esta teoría procedieron los urbanizadores de Rotterdam al decidirse a no proyectar una fantástica ciudad del futuro —la cual entonces casi abarcaría una provincia entera—, sino a terminar y completar lo que ya existía, según las exigencias, reservando, bien entendido, la posibilidad de un mayor desarrollo justificado en el porvenir.

Propiamente dicho, el plano general para la ciudad en conjunto hubiera debido preceder

al proyecto de un nuevo centro, pero las circunstancias lo han decidido de otra manera. La creación de un centro de ciudad, empero, es una tarea que la historia ha encargado tan sólo en casos muy contados al urbanizador. El único caso que se puede comparar con el de Rotterdam es solamente el nuevo centro de ciudad que Tokio tuvo que ejecutar después del terremoto de 1923, aunque este centro resulta demasiado *yanqui* para ofrecer atractivos a Europa. Sólo las devastaciones causadas por la segunda guerra mundial presentaron al urbanizador el problema de fundar centros en esta y en otras partes.

Hasta los tiempos actuales, en todas partes, el llamado centro consistía en lo que quedaba de una vieja ciudad original, la que había llegado a ser forzosamente el corazón de una

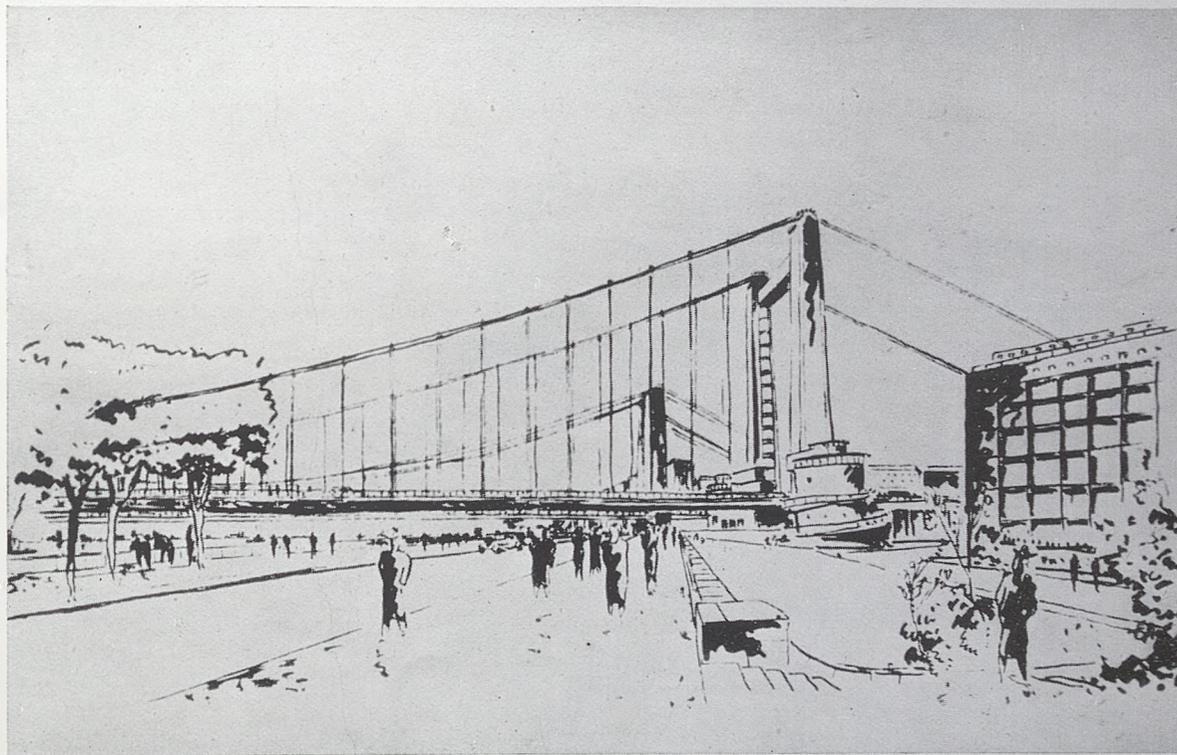
ciudad muchísimo mayor, habiendo sido adaptada a este objeto lo mejor posible mediante aperturas por derribos y ensanches. Ahora, por vez primera, es posible comenzar enteramente de nuevo, con una libertad de acción excepcional, y generalmente sin encontrar los obstáculos formados por los "monumentos de la historia". Se comprenderá fácilmente que, con estas posibilidades, habrá sido muy fuerte la tentación de decidirse por soluciones muy radicales. Es característico del genio sensato de los holandeses el que hayan producido un proyecto tan equilibrado. No cabe duda que en varios lugares tiene bastante audacia; pero, en fin de cuentas, tiende consecuentemente a una armonía sana.

Queremos subrayar algunos aspectos del plano.

El centro seguirá siendo barrio comercial, donde, empero, no se admitirán grandes empresas industriales. No volverán allí fábricas como las había antes. A estas fábricas se les

asigna otro terreno, al borde de la ciudad, donde tendrán lugar para desplegarse, disponiendo asimismo de las mejores comunicaciones terrestres y por agua. Como todos los viejos cascos de población, también el de Rotterdam contenía muchas viviendas anticuadas, demasiado pequeñas y poco confortables. La guerra ha acabado con éstas radicalmente. Las nuevas viviendas satisfarán las exigencias modernas. Serán, pues, más espaciosas, y por esto su número será menor. También por otras razones el número de viviendas ha de limitarse. Habrá una proporción mucho mejor entre el terreno ocupado por los edificios y casas y el terreno libre. En el sector devastado, de 258 hectáreas, en la antigua ciudad, no había más que 100 hectáreas de espacio abierto. El nuevo plano abarca arterias anchas, amplias fajas de espacios verdes, patios accesibles, espaciosos terrenos para estacionamiento de coches, etc. El nuevo Rotterdam será una ciudad abierta con perspectivas encanta-

Proyecto de puente colgante que unirá las dos partes de la ciudad.





Vista del túnel que pasa por debajo del río, obra terminada durante la guerra.—Abajo: Orilla del río con el edificio de ventilación del túnel.





ROTTERDAM.—Calleja con tiendas provisionales.

doras, rodeadas por el encantador campo holandés. En un solo caso se ha desistido intencionadamente de la posibilidad de crear grandes espacios. Las calles de tiendas serán relativamente estrechas, porque la experiencia enseña que de tal forma cumplen mejor su objeto. El tráfico, claro está, no circulará por estas calles, sino que pasará por la parte trasera de las tiendas para proveerlas de lo necesario.

Un antiguo problema del viejo Rotterdam era el de los ferrocarriles. Los trenes que iban de Norte a Sur pasaban por la estación "Delftsche Poort" (Puerta de Delft); los que venían de Utrech llegaban a la estación del Mosa, que con su terreno ocupaba gran extensión en la ribera del río en la parte Este de la ciudad. Esta estación debía desaparecer; por medio de una desviación se logra que también los trenes de Utrech lleguen a la estación "Delftsche Poort", la cual, por lo tanto, se

convertirá en una estación central por excelencia. A orillas del Mosa se desocupará un magnífico terreno frente al río, destinado a la construcción de viviendas de pisos.

Rotterdam ha sacado poco provecho del río; por el contrario, las aguas molestaban cuando, con altamar y viento del Oeste, subían mucho, inundando la parte del centro que estaba fuera de los diques. Ahora, el dique de protección contra las aguas se construirá en la misma ribera del río, de tal manera que sea además un ancho paseo, una avenida larga y sombreada que ofrecerá perspectivas amplias por el animado panorama. Tampoco los puentes formarán obstáculos para la vista como ahora. Se instalarán a una altura mayor, para facilitar la navegación. Es posible que sean puentes colgantes. El puente para el tráfico pedestre y rodado se ha proyectado un poco más al Este. De las tres grandes plazas del centro, una se destinará a encauzar este tráfico.



El nuevo teatro de Rotterdam, inaugurado en enero de 1947.

Tiene, pues, función doble, y por consiguiente habrá en aquel lugar dos vías de circulación superpuestas: una para el tráfico del puente y otra para el tráfico de la ciudad.

Se aspirará a dar una disposición bien ordenada al centro como conjunto. Grandes edificios pertenecientes a entidades oficiales, los cuales han escapado del incendio, ya se encuentran juntos, como también, en otras partes, museos. Las tiendas se concentrarán más en particular en calles destinadas a ellas. Se han proyectado edificios de bancos en las cercanías de la Bolsa, y almacenes y depósitos cerca del gran pilón de la dársena, extendida considerablemente; además, se ha proyectado un barrio de diversiones, con cafés, hoteles y cines, próximo a la avenida de la estación; un centro cultural con el ya terminado teatro y con salas de concierto y de reunión —las cuales han de construirse todavía— al Sur de aquel barrio, también en las cercanías de la estación. Además, se ha planeado un centro

marítimo y un barrio para los marineros. Las pequeñas industrias se reunirán en un edificio propio; las casas mayoristas se encontrarán juntas de la misma manera. La colocación de las iglesias se ha ideado con gran esmero, de tal manera que constituyan un enriquecimiento del aspecto urbano. La vieja Iglesia de San Lorenzo —que se espera restaurar— tendrá una situación magnífica en medio de manzanas de casas con mucho espacio libre entre ellas. Se intentará crear un tipo de urbanización totalmente nuevo, construyendo manzanas muy profundas de casas que encierren amplios patios sombreados y accesibles también para el tráfico. Así se espera lograr algunos objetivos muy diversos; es decir, el crear puntos para estacionamiento de coches, el hacer más atractivo vivir en los pisos y el permitir al tráfico rodado que se dirija a las tiendas e industrias, a pesar de hallarse situadas éstas en calles relativamente estrechas.

La ciudad de Rotterdam de hoy da al visi-

lante la impresión de una reedificación activa y eficaz, tal como, sin duda, no la encontrará en la misma escala en otras partes de Europa.

El puerto.—No basta lo escrito para dar una idea del futuro Rotterdam; hay que añadir algo acerca del puerto, que es el principal recurso para la vida de esta ciudad de 630.000 habitantes.

Con Londres, Amberes y Hamburgo, Rotterdam forma los *big four* entre los puertos europeos; en cuanto al movimiento de mercancías, en 1938, Rotterdam hasta iba a la cabeza, con 42.500.000 toneladas. Este movimiento de mercancías se había desplegado como consecuencia de la situación de la ciudad, favorecida por la naturaleza misma, a la embocadura del Rhin, en el corazón mismo del centro industrial, tan perfeccionado, de Alemania, que tiene en Rotterdam su salida al mar, y por lo tanto al mundo. Además, el equipo técnico del puerto satisfacía a las ma-

yores exigencias. Un Ayuntamiento previsor y contratistas enérgicos no habían omitido nada para proveer los puertos de las últimas novedades y de los más modernos perfeccionamientos. Los daños que sufrió el puerto moderno en 1940 no son notables. Pero cuatro años y medio más tarde los ocupantes comenzaron la destrucción sistemática, mediante pesadas bombas de 750 kilogramos, las cuales estallaron en el agua, delante de los muros de los muelles. Los planes de destrucción, empero, se llevaron a la práctica sólo parcialmente, de modo que los perjuicios resultaron limitados. Por lo general, se puede decir que dos terceras partes del puerto han quedado intactas.

Los trabajos de restauración se iniciaron inmediatamente. Primero hubo que allanar los obstáculos, porque los alemanes habían echado a pique navíos y diques flotantes, a fin de bloquear las vías de navegación. Estos obstáculos, empero, eran poco eficaces y ya hace

Edificio bancario, en construcción, en el nuevo centro comercial de Rotterdam.



mucho cesaron de formar obstrucciones. Los mayores transatlánticos pueden entrar en el puerto de Rotterdam sin dificultad. A esta reconstrucción de los muelles hubieron de preceder otros trabajos de descombro. Fueron sacados arena, pedazos de hormigón y los restos de grúas y puentes de transbordo que habían caído al agua. Luego fué posible examinar los perjuicios y hacer planes para la reconstrucción. Estos trabajos se han continuado con regularidad. Se ha aprovechado la ocasión para modernizar el puerto y realizar una repartición más eficaz del espacio disponible. Ahora, después de dos años, se han hecho progresos considerables. Han sido restaurados muelles, el parque de grúas ha sido completado en lo posible, se han construído tinglados y almacenes, reparado tanques de aceite y alzado diques, los cuales de nuevo han sido puestos en servicio. Además, se están prepa-

rando terrenos extensos para el establecimiento de industrias.

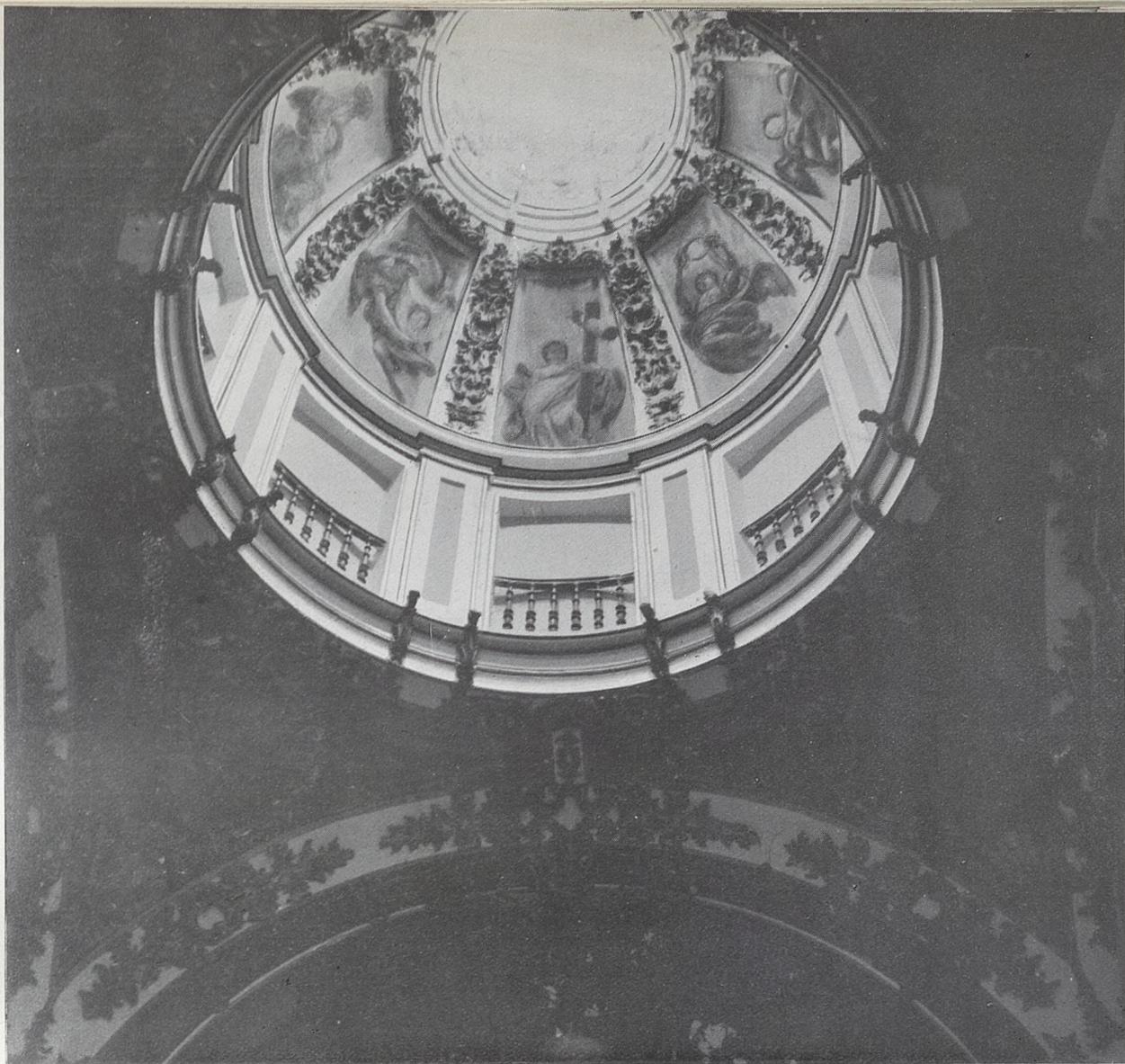
La ruina económica del *hinterland* alemán también ha afectado seriamente al puerto de Rotterdam. Su capacidad sigue siendo muy considerable, pudiendo estimarse en 30 millones de toneladas. Actualmente, Rotterdam no tendría dificultad en dar abasto al movimiento de mercancías de la anteguerra en puertos como Amberes y Hamburgo. Ahora solamente la tercera parte de estas posibilidades es aprovechada. Pero el tráfico marítimo va aumentando y una continuación de la reanimación económica volverá a hacer de Rotterdam lo que a este puerto abierto sin puentes ni esclusas le gusta tanto llamarse: la puerta de Europa.

J. NIEUWENHUIS.

Jefe de Servicios Municipales de Rotterdam.

Descarga de naranjas españolas en el puerto de Rotterdam.





Detalle de una capilla lateral.

SAN ISIDRO EL REAL, VIEJA CATEDRAL DE MADRID

Enclavados en el corazón del viejo Madrid existen tres templos que, dentro del señorío de su belleza arquitectónica, parecen marcar los tres Estados del pueblo español en centurias pasadas: San Isidro el Real, la Iglesia Pontificia y la de San Andrés, o la nobleza, la iglesia y el pueblo. La primera de ellas, la Santa Iglesia Catedral de Madrid, une a su grandiosa concepción su carácter eminentemente castizo de templo acostumbrado a visitas palaciegas de la Corte de Isabel II —con reboieras de miriñaques, plumas y casacas bordadas—, mientras el alegre repicar de sus campanas hacía eco al metálico y estridente piano de manubrio, obligado contrapunto a oraciones y bailes de la chulapería.

El continuo desplazamiento que hacia Oriente sufre la vida de la capital madrileña desde su ascenso al rango de Corte, da lugar a que títulos, grandes y magnates vayan abandonando sus viejos caserones de los primitivos recintos madrileños y

trasladen finalmente sus residencias hacia el camino que abre el profeta Salamanca. Lo que se gana en comodidad y moderno lujo de faramalla se pierde en señorío al huir de la severidad y rancio empaque de los antiguos palacios.

La Catedral se va quedando sola. Solamente el Obispo de la Diócesis y algún viejo hidalgo permanecen fieles a la sombra de su grandeza. Otros templos de absurda arquitectura, carentes de gusto y edificados con materiales deleznable —estigma de una época metalizada—, sustituyen en la moda a la airosa joya arquitectónica de San Isidro el Real. La vieja Iglesia queda en más íntimo contacto que nunca con el pueblo bajo madrileño y en él busca cariño y protección. Pero llega el 19 de julio de 1936, y esa chulapería levantisca y castiza, con olvido del magnánimo corazón que siempre se le ha atribuido en toda clase de trasnochados sainetes, deja a un lado su inocencia de tópico, olvida que en el sagrado recinto hablaron de sus dolores

a Dios sus padres y abuelos, y violentando puertas sin más defensa que una hidalga confianza en el amor de los hijos de su barriada, profana, saquea e incendia la maravillosa arquitectura de la Catedral, sin que les detenga la consideración de su carácter sagrado, castizo y monumental. En el tranquilo atardecer se van consumiendo tres siglos de historia, mientras en la Puerta de Moros el humo aborascado y espeso de San Andrés clama, como el de su hermana mayor, contra la barbarie de aquella nueva verbena de blasfemias.

Muy adentro nos llegó a los arquitectos madrileños la destrucción de este templo, que supo de nuestras primeras oraciones infantiles, y no menos dolor ocasionó a los que, aun no habiendo nacido en la Corte, estudiaron el noble arte arquitectónico en la vieja casona de la calle de los Estudios. Nada había tan familiar para nosotros como aquellas ruidosas bodas, los vociferantes y castizos bateos, las comuniones de tanto chicuelo, que por un día dejaban de jugar al fútbol o a los toros, según triunfasen Zamora o Domingo Ortega, y con los mejores trapitos que la familia modesta había podido obtener de la paciencia de modistas y pantalonerías, se acercaban al trascendental momento de sus vidas con las almas tan puras como la blanca mariposa desflecada en oros que ostentaban orgullosamente en su brazo izquierdo.

La silueta airosa y maciza del cimborrio fué nuestra compañera, nuestra amiga entrañable durante seis años de juventud, bromas y prisas de última hora. ¡Cuántas veces hemos dirigido nuestras miradas a su airoso contorno en busca de la inspiración necesaria para salir airosos de las pegas de un examen! ¡Cuántas otras hemos dibujado y medido las excelencias de su decoración alegre y señorial! ¡Cuántas, finalmente, soñamos con la Corte austríaca —golillas y rubias infantas— a la sombra de sus piedras venerables!...

Los principios de la historia de este templo son más bien modestos. Al poco tiempo de fundarse la Compañía de Jesús se levantó en el mismo emplazamiento que hoy tiene la Catedral una pequeña Iglesia para el culto de los Padres de la Compañía, quienes ya a mediados del siglo XVI habían construído su Colegio formativo en la calle de Toledo, en lo que entonces era barrio señorial de Madrid.

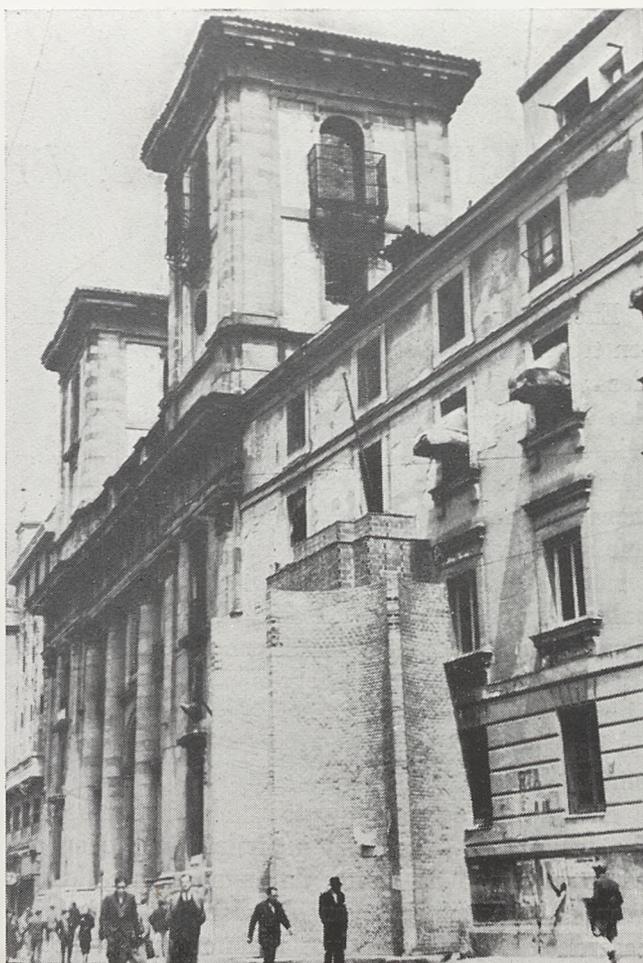
Por la poca categoría que tenía este primer templo jesuítico fué de vida breve, y poco tiempo después doña Leonor de Mascarenhas, aya del Rey Felipe II, donaba graciosamente un solar, próximo al Colegio de referencia, para edificar una Iglesia con la necesaria categoría religiosa y artística, siendo fundador el propio Rey. Fué el nuevo templo dedicado al Apóstol San Pedro y construído por un arquitecto jesuíta, el P. Bartolomé Bustamante, inspirado constructor del Hospital del Cardenal Tavera en Toledo. Las obras duraron desde 1562 hasta 1567, año este último en el que la nueva Iglesia quedó consagrada y abierta al culto. Poco se conoce de su fábrica y disposición, pues es el caso que pronto resultó insuficiente y mezquina para el

servicio de aquella populosa barriada y poco digna del título de Imperial con que se honraba y honraba a la donante doña María, hermana mayor de Felipe II y Emperatriz de Alemania. La donación fué hecha en su testamento y su destino era el engrandecimiento del Colegio Imperial de la Compañía.

Vista la necesidad de un nuevo templo, superior en todos los conceptos a los que le habían precedido, y derribado el existente en 1603, el señorío y la devoción de Felipe IV hicieron realidad el propósito. El puso la primera piedra del nuevo edificio, proyectado por Fr. Francisco Bautista, coadjutor de la Compañía y magnífico arquitecto, continuador de la solera artística de Juan de Herrera y Francisco Mora. Las obras duraron de 1626 a 1651, siendo cambiado, a deseos del Rey artista, el antiguo nombre de Colegio Imperial por el de Estudios Reales.

El templo se puso bajo la advocación del santo misionero San Francisco Javier, S. J., beatificado en aquellos días, y para la traza de su arquitectura se inspiró Fr. Bautista en el Gesú de Roma, que ha servido de norma para tantas iglesias jesuíticas, con su planta de gran cruz latina, alta cúpula en el crucero y capillas laterales, sobre las que corren por todo el contorno de la Iglesia, tribunas para los religiosos. El estilo en que se proyectó y construyó la nueva Iglesia es el de transición entre la severidad herreriana y la libertad imaginativa de las creaciones borrominescas. Este edificio es el pri-

Fachada principal, en 1938.





Fachada principal, restaurada.

mero en Madrid que muestra una interpretación personal y un gusto barroco en la interpretación del clasicismo. Su sabor es reciamente español y el conjunto un maravilloso acierto, tanto en la fachada como en los interiores. El arquitecto se inspiró en las formas clásicas, pero las trató con una personalidad y un gracejo decorativo castizamente españoles. Inspirándose sin duda en el Orden Compuesto, el P. Francisco reunió el capitel dórico y el follaje corintio, dando lugar a la formación de un Orden nuevo que hizo escuela y fué muy empleado más tarde, correspondiendo al sexto Orden Scamozzi. Lo mismo en esta ordenación que en el

detalle de la cornisa recuerda San Isidro el Real la Iglesia de San Vicente de Fora en Lisboa. El mayor efecto de este Orden se consigue en las medias columnas de la fachada, flanqueada por dos torres cuadrangulares sin terminar, de las que una de ellas tiene planta de trapecio. Es característica en este arquitecto la reunión de las tres ventanas, que flanquean a ambos lados el ingreso, en un sistema vertical que atraviesa la imposta, así como la caprichosa forma de las guarniciones de aquellas que se quiebran en los ángulos y forman a modo de orejetas salientes, motivo decorativo que alcanzará su apogeo en el arquitecto Rivera. Fa-

chada e interior tienen la misma solemne monumentalidad, el mismo dominio juguetón de todo el aparato arquitectónico, conseguido con el nuevo Orden e inspirado en el Clasicismo. El uso de órdenes gigantes muy alargados, de panzudos modillones en la cornisa, la creación de los nuevos capiteles, las movidas líneas de las guarniciones de los huecos, en una palabra, la mezcla de rigorismo clásico y desenfado decorativo impiden considerarla como producción pura de la escuela herreriana. En el interior —planta enorme, orden gigante apilastrado, gran cúpula sobre pechinas— ocurre lo propio; la profusión de detalles, de un gusto nuevo y menos severo, altera la consabida disposición de la planta, trazada, como hemos dicho, con arreglo a las

prescripciones de la Orden S. J. relativas a la música, de la que prescinde casi totalmente en beneficio de la predicación. Por esta causa no se dotó a la nueva Iglesia de órgano ni de coro, elementos que no faltan en ninguna Iglesia española de la época, limitándose a colocar la sillería del último en el presbiterio, rodeando el altar mayor.

Cuando Carlos III expulsó de España a los jesuitas, se hizo el reparto de la fundación imperial. Parte sería Centro de Estudios, que se creó con el nombre de "Estudios Reales de San Isidro", ampliando la parte existente. Otra parte se dedicó a viviendas y la Iglesia cobijaría los restos mortales de San Isidro Labrador y de Santa María de la Cabeza. El cuerpo del santo madrileño se guarda-

Altar mayor, en la actualidad.





Cúpula, restaurada.

ba en una capilla adscrita a la Parroquia de San Andrés y los de su santa esposa en el oratorio del Ayuntamiento. Así, pues, la primitiva advocación del santo de Navarra se cambia por la de San Isidro, con la que llega a nuestros días, y con las reliquias de los santos se llevan allí las estatuas que en la capilla de San Andrés había labrado Manuel Pereira.

La obra de Fray Bautista ha sido adicionada en dos ocasiones con postizos que alteraron su fisonomía; en la primera se colocaron gran cantidad de cornucopias y tallas doradas de retorcido follaje, sobre pilastras y entablamentos, de modo capricho-

so. En la segunda, con motivo de prepararse San Isidro el Real para servir de enterramiento al Santo Labrador, el gran D. Ventura Rodríguez, en 1769, se encarga de estas nuevas obras de engrandecimiento, y con su arte señero, centra el ara, decora la capilla mayor con un magnífico retablo neoclásico en el que se aprovechan los restos del antiguo, restaura el presbiterio y sitúa dos órganos con su ornamentación clasicista. Las pinturas le fueron encomendadas a Antonio Rafael Mengs y la plástica a Juan Pascual de Mena y a Pereira.

En esta última reforma fué proyectada y construída la capilla de la Virgen del Buen Consejo,

grande de tamaño y delirante de barroquismo setecentista, obra atribuida a Sebastián de Herrera, y en cuyo recogido recinto formó el propósito de ingresar en la Compañía de Jesús San Luis Gonzaga.

Quedó el templo, tras las reformas y adiciones del siglo XVIII, con la jugosa fisonomía que le hemos conocido hasta su destrucción, perdiendo con aquéllas en severidad lo que ganó en graciosa y alegre simpatía.

Recibido el título de Colegiata al abandonar España los jesuítas, lo conserva hasta que Fernando VII devuelve la Fundación a la Compañía, que disfruta de su posesión poco tiempo, y al tener que abandonarlo de nuevo pasa el templo a ser Colegiata. Los vaivenes políticos, tan abundantes en el siglo XIX, se reflejan en la vida del edificio, que

fluctúa nuevamente de nombre y finalidad. En 1823, el absolutismo lo devuelve a sus fundadores; diez años más tarde, en 1833, San Isidro el Real pasa una vez más a ser Colegiata, y finalmente, al crearse la Diócesis episcopal de Madrid-Alcalá, acordada en el Concordato de 1851 y erigida por bula del Papa León XIII el 7 de marzo de 1885, asciende a Santa Iglesia Catedral de la Villa y Corte. Sin embargo, las calles de la Colegiata y de los Estudios han fijado épocas de la vieja Fundación.

Entre los acontecimientos históricos y fiestas palaciegas de que ha sido testigo esta Iglesia, destaca el famoso discurso que a su regreso a Madrid pronunció José Bonaparte el 22 de diciembre de 1808.

Volviendo a la Iglesia y a las obras artísticas

Vista desde la entrada.





Vista lateral izquierda, desde el altar mayor.

que en ella se conservaban, recordaremos los cuadros de Morales, Jordán, Mengs y otros muchos pintores; las estatuas y figuras de Pascual de Mena, Becerra y Pereira, y, finalmente, el arca de plata de grandes dimensiones —el Santo Labrador era de aventajada estatura—, ejecutada en 1620 por el gremio de plateros de Madrid.

En resumen, a pesar de los dorados ornamentos rococó con los que se cubrió el interior del edificio en la primera mitad del siglo XVIII, pertenece esta obra, por su espaciosidad monumental y el dominio de la técnica, al número de las más sobresalientes producciones de todo el arte jesuítico, siendo el templo más grande que existe en Madrid.

Su arquitectura es muy superior a la de otras producciones del mismo arquitecto, entre las que recordamos la Iglesia de San Salvador en Madrid, con un innegable parecido exterior entre los dos templos, y la de San Juan Bautista de Toledo, inferior a nuestra Catedral por las dos desproporcionadas y absurdas torres que estropean su fachada.

Y después de repasar sucintamente la historia de esta joya arquitectónica, pasaremos al lamentable capítulo de las destrucciones que la barbarie realizó en la triste fecha del 19 de julio de 1936. Los incendios que a su gusto se extendieron por todo el ámbito de la Iglesia produjeron la destrucción total de las cubiertas, el derrumbamiento de

la cúpula del crucero y la ruina del tambor de la misma, desapareciendo por entero hasta el nivel de las pechinas.

Naturalmente, estos hundimientos arrastraron tras de sí algunos pisos y muros, arruinando totalmente unos y quebrantando otros. También quedaron muy resentidos, hasta el punto de amenazar ruina, los arcos fajones del crucero.

Desapareció también la magnífica Sacristía con todas sus dependencias anejas y las viviendas con fachada a la calle de la Colegiata.

Resuelta la reconstrucción del templo, se encargó de las obras nuestro compañero Javier Barroso, que con gran acierto ha sustentado el criterio de

que hay que vencer al tiempo, no con prisas extemporáneas, sino procurando igualar en calidades, detalles y matices lo que desapareció en un triste momento.

Hoy día se encuentra hace tiempo terminada la parte de obra gruesa: cimborrio, arcos fajones, cubiertas, etc. En otras palabras, se ha reconstruido lo que es posible reconstruir. Lo que desgraciadamente no podrá conseguirse es rehacer el tesoro de tantas obras de arte como allí existían y que se volatilizaron en humo y lágrimas en unos momentos de olvido de nuestra Historia.

DIEGO DE REINA.
Arquitecto.

Vista lateral derecha, desde el altar mayor.



VISO DEL
MERCADO



Fachada principal.

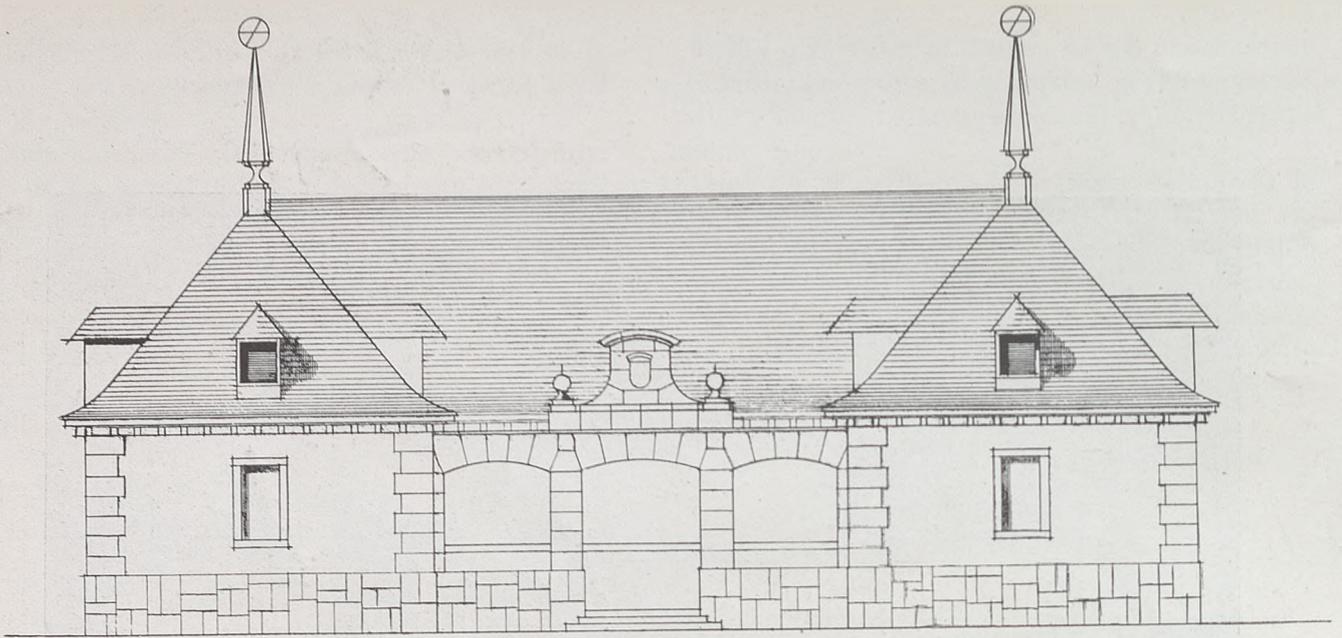
NUEVO MERCADO EN LA GRANJA, SEGOVIA

En el pasado mes de marzo ha quedado terminado el Mercado que la Dirección General de Regiones Devastadas ha construido de nueva planta para el Ayuntamiento de La Granja de San Ildefonso, provincia de Segovia.

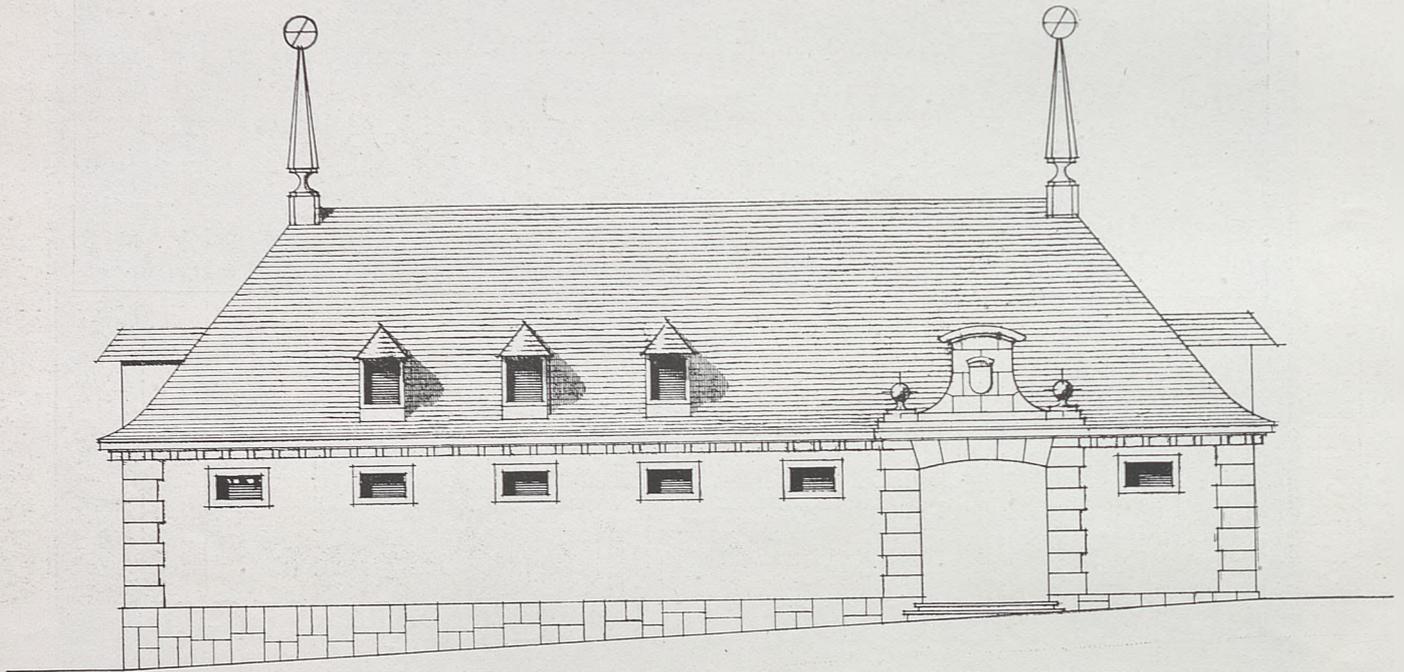
Los dibujos que publicamos son reproducciones de algunos de los planos del proyecto y las fotografías son de la obra terminada. Este edificio ha sido construido en un solar situado en la plaza del Ayuntamiento, en el que anteriormente se celebraba el mercado, y que por su emplazamiento y características reunía buenas condiciones para este fin. El

proyecto se redactó ajustándonos al siguiente programa de necesidades: 15 puestos permanentes con posibilidades de cierre, espacio para puestos provisionales de venta ambulante, despacho para el encargado del Mercado, servicios higiénicos y almacén municipal o para alquilar.

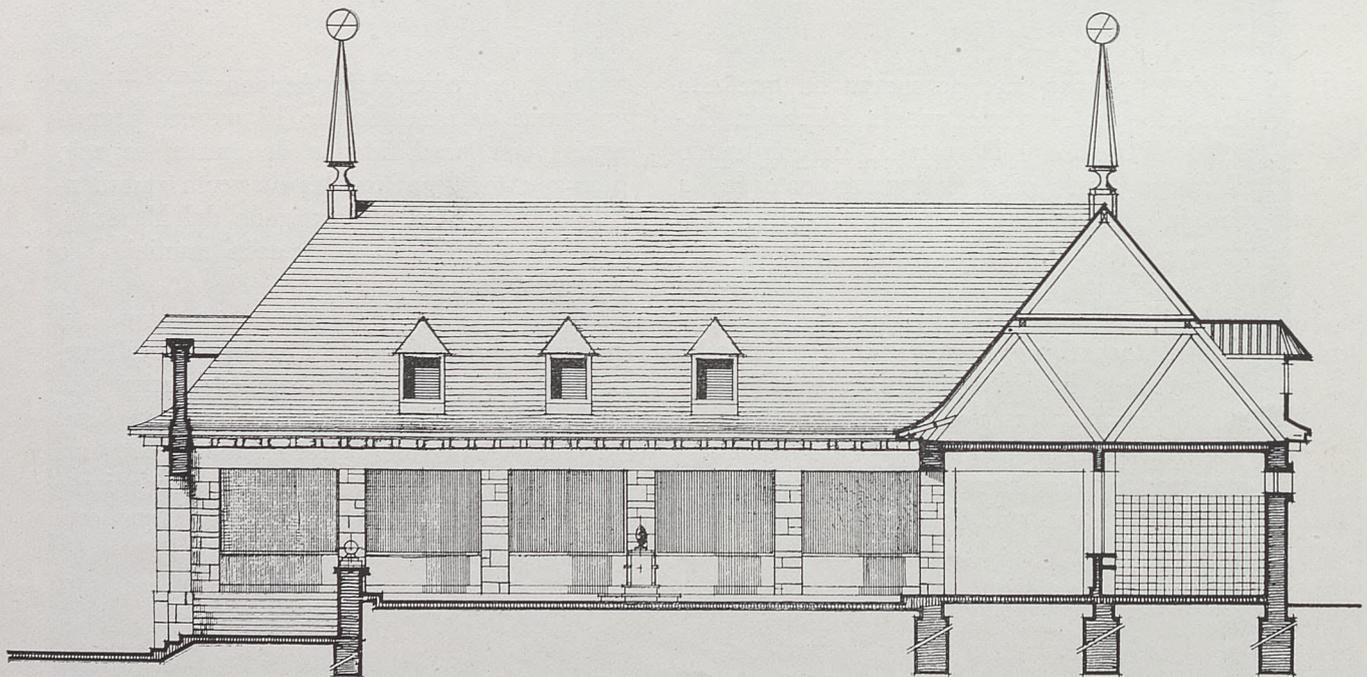
El edificio es de planta rectangular, con cuatro fachadas, y mide 27,50 por 26,50 metros, correspondiendo la mayor dimensión a la fachada principal. La parte cubierta tiene en planta forma de U, recayendo la abertura al frente del edificio, que se cierra mediante un pórtico de piedra exento, en el que está



Alzado principal.

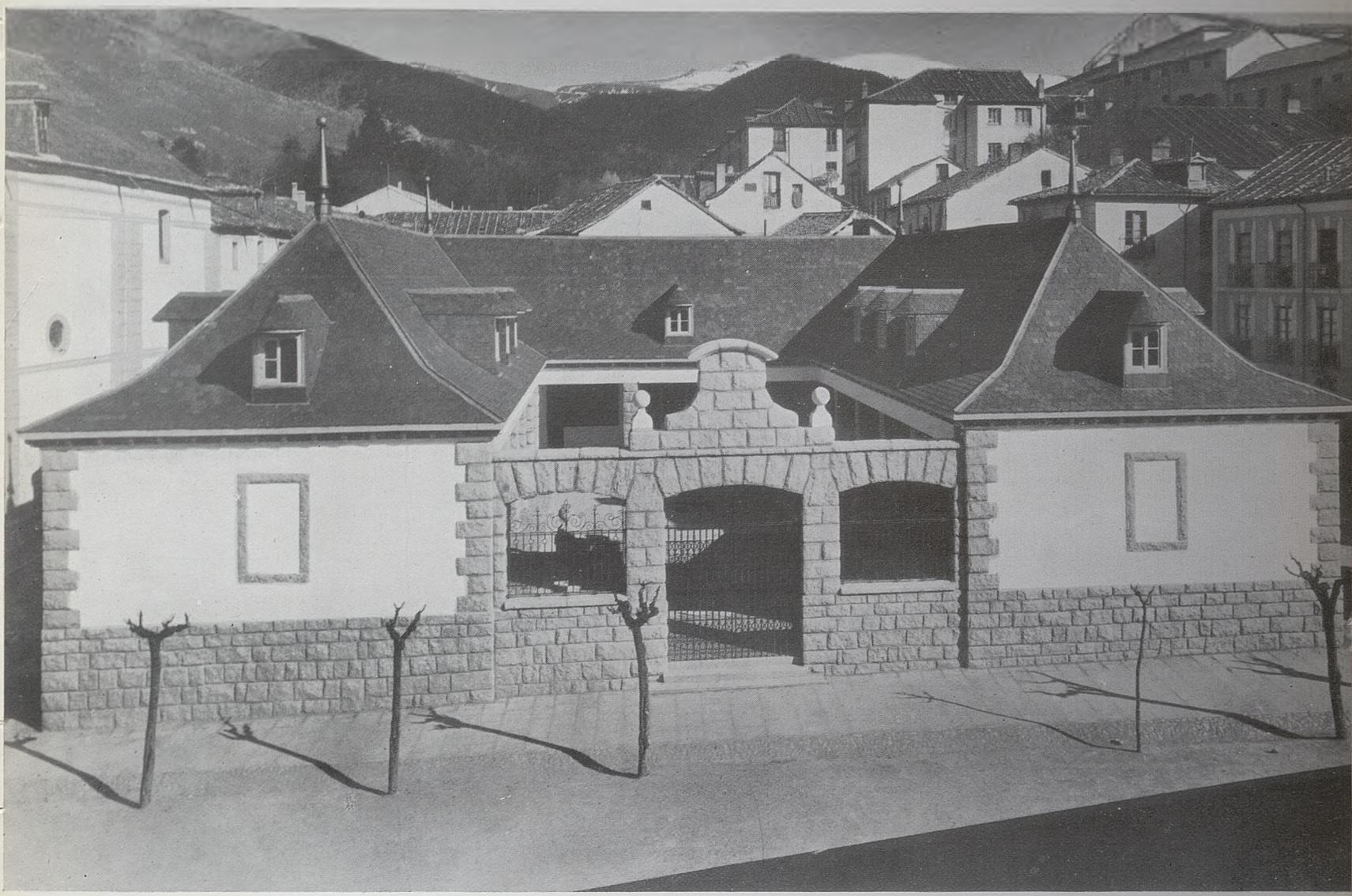


Alzado lateral.

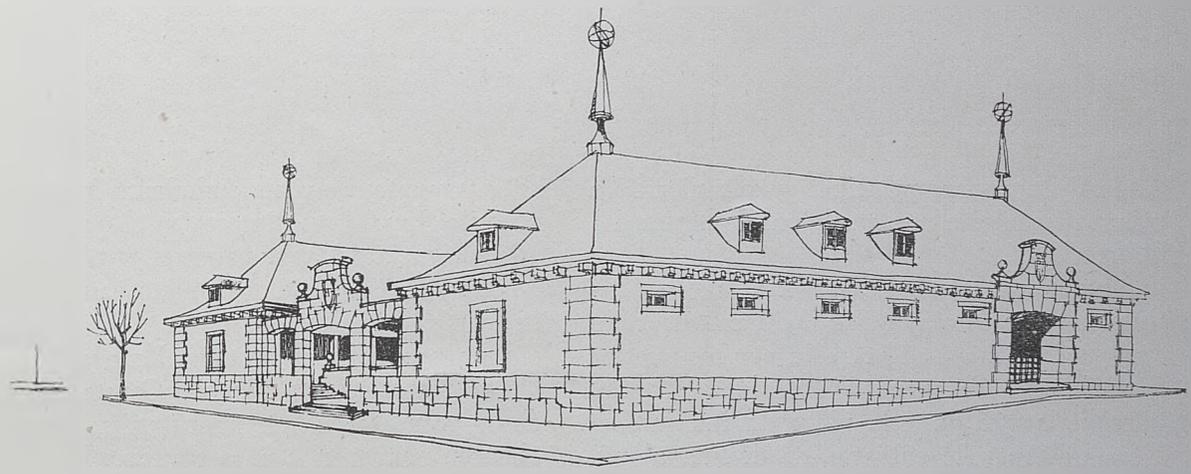


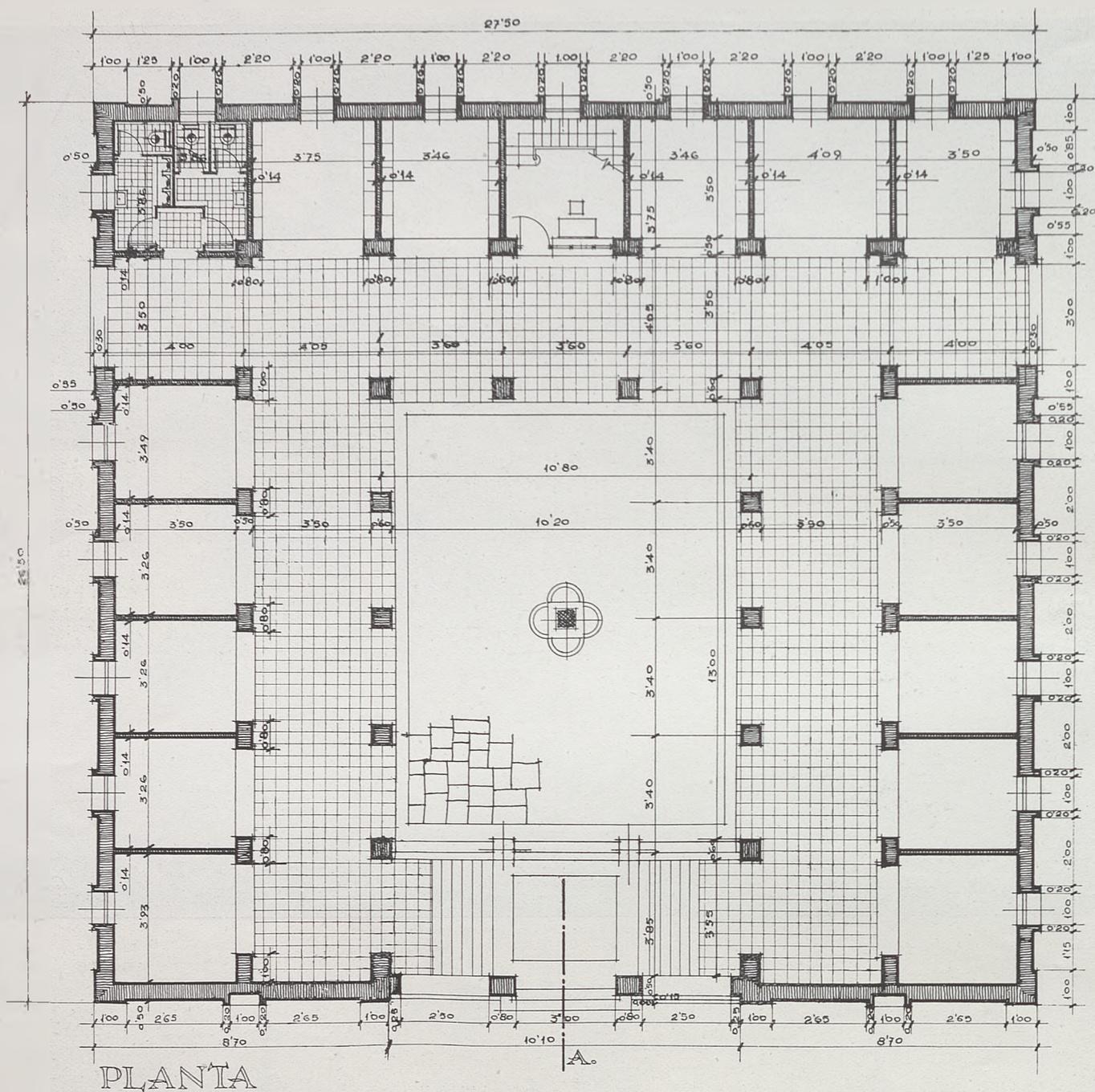
Sección A-B.

Viso del
MADRID



Conjunto y perspectiva del exterior.





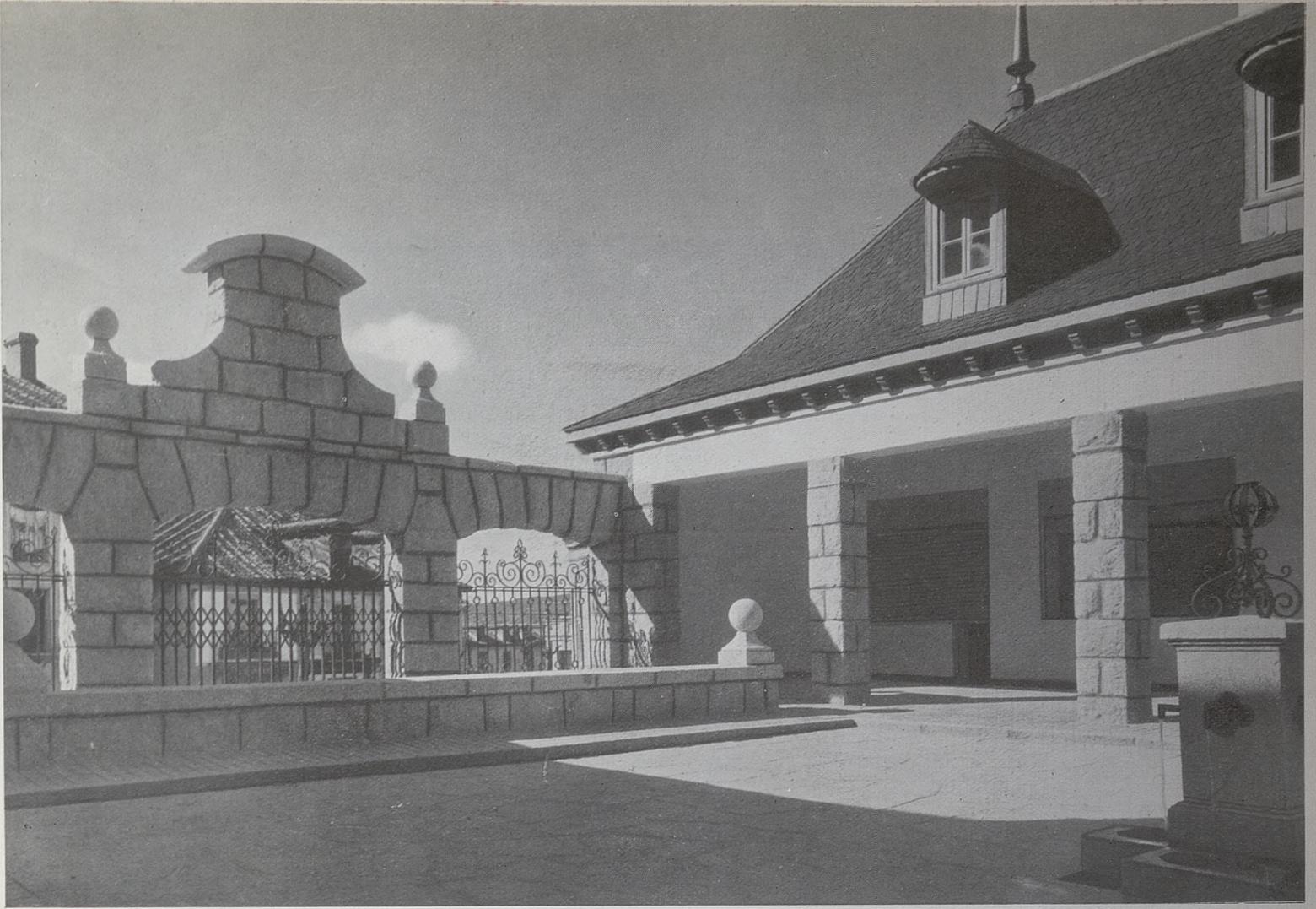
situada la puerta principal y que cierra la plaza descubierta que queda en el interior del Mercado.

Consta cada uno de los tres cuerpos cubiertos de dos crujeas de 3,50 metros cada una; la exterior está ocupada por los puestos permanentes, despacho del encargado y servicios, y la que da a la plazoleta interior, en forma de porche cubierto, se destina al pú-

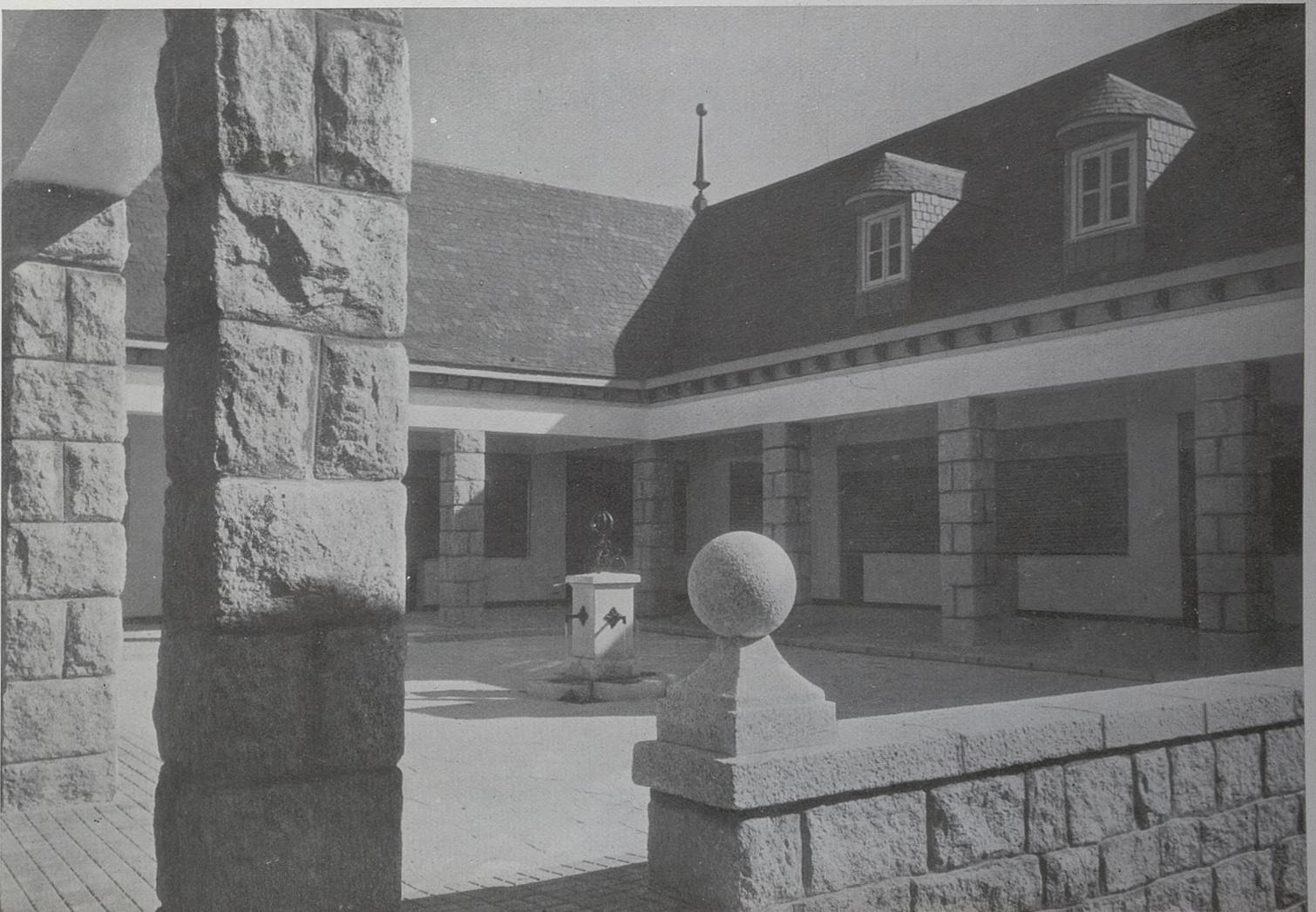
blico y puestos de venta ambulante durante el invierno. En el buen tiempo, en el que debido a la afluencia de veraneantes se requiere más espacio, se instalarán los puestos ambulantes en la plazoleta descubierta.

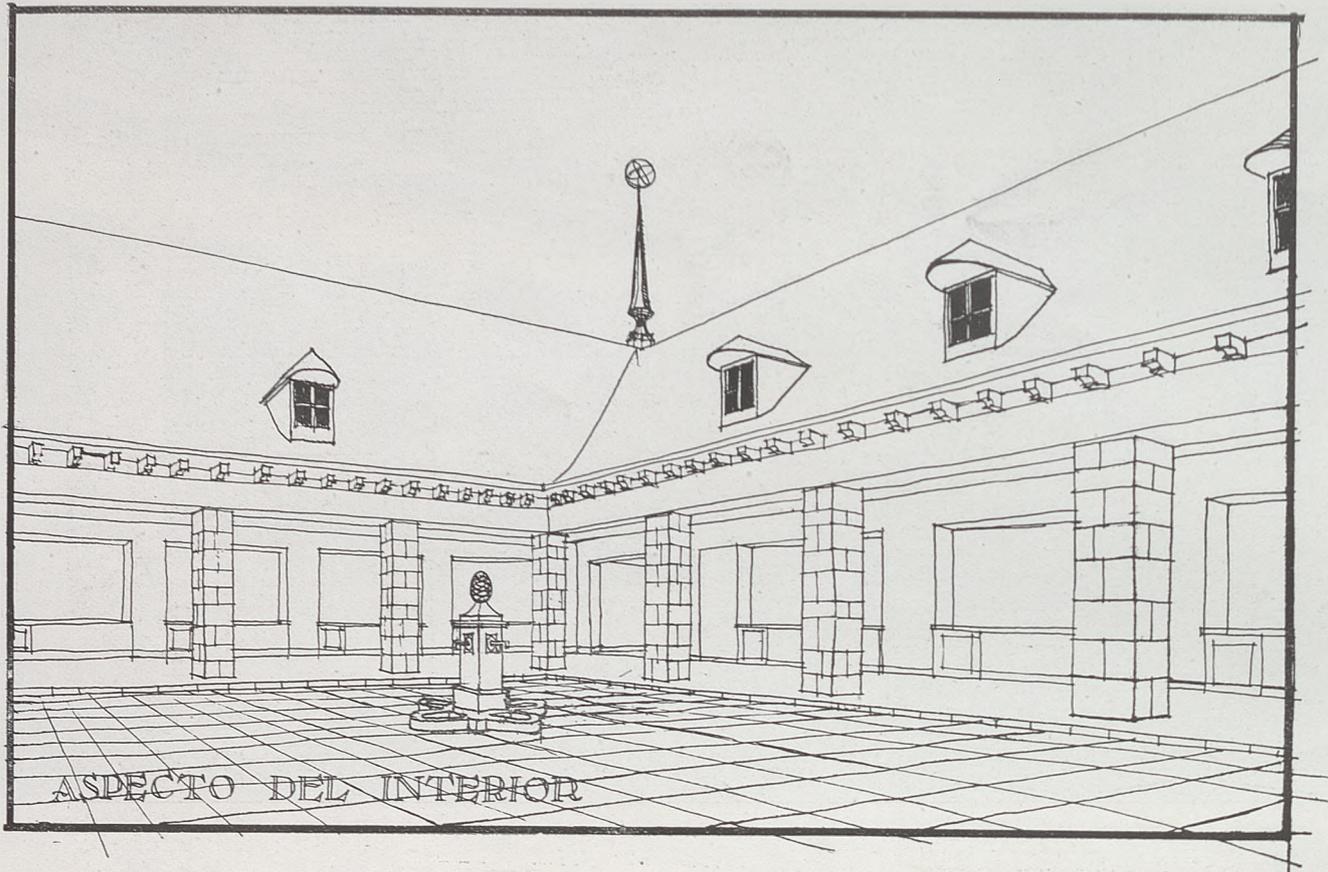
La construcción es de una planta y está cubierta con tejado de pizarra. Consta además de un gran desván, que podrá utilizarse como almacén municipal o para alquilar. Este reci-

VISO DEL
MADRID

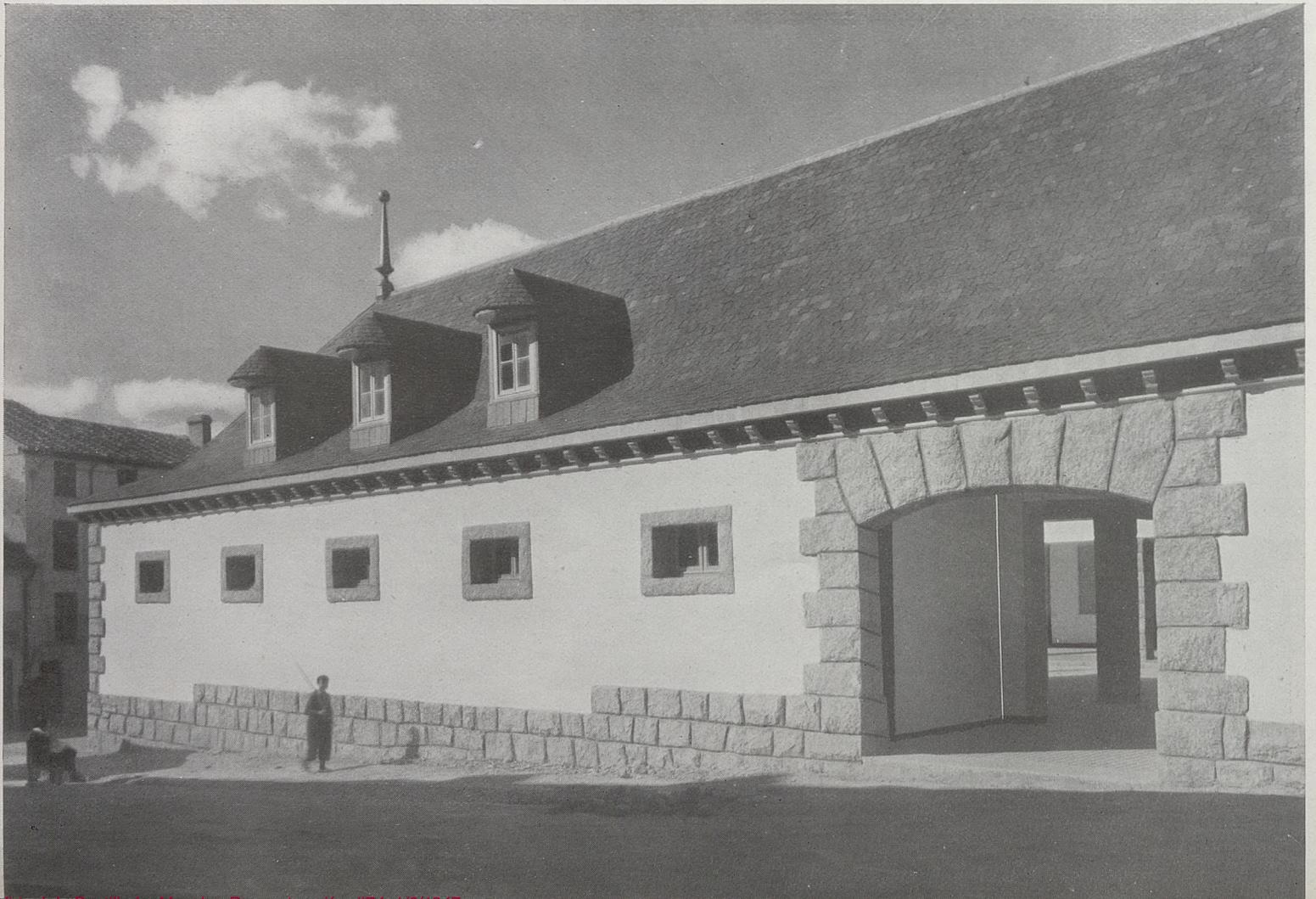


Interior de la plaza del Mercado.





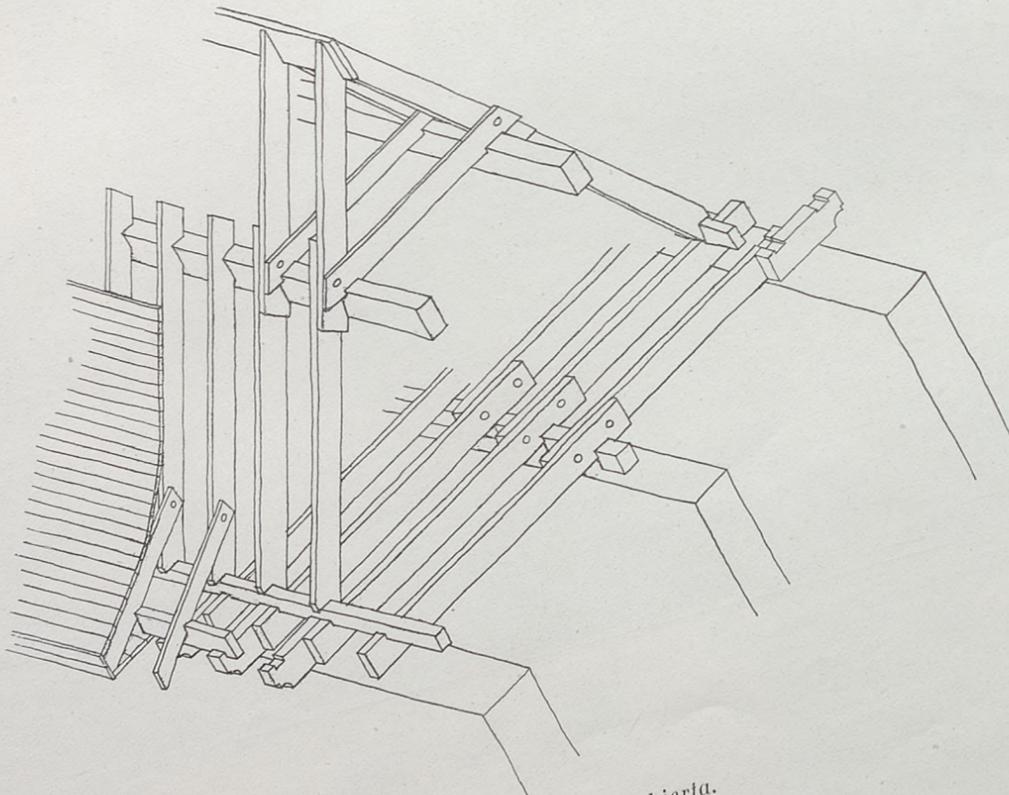
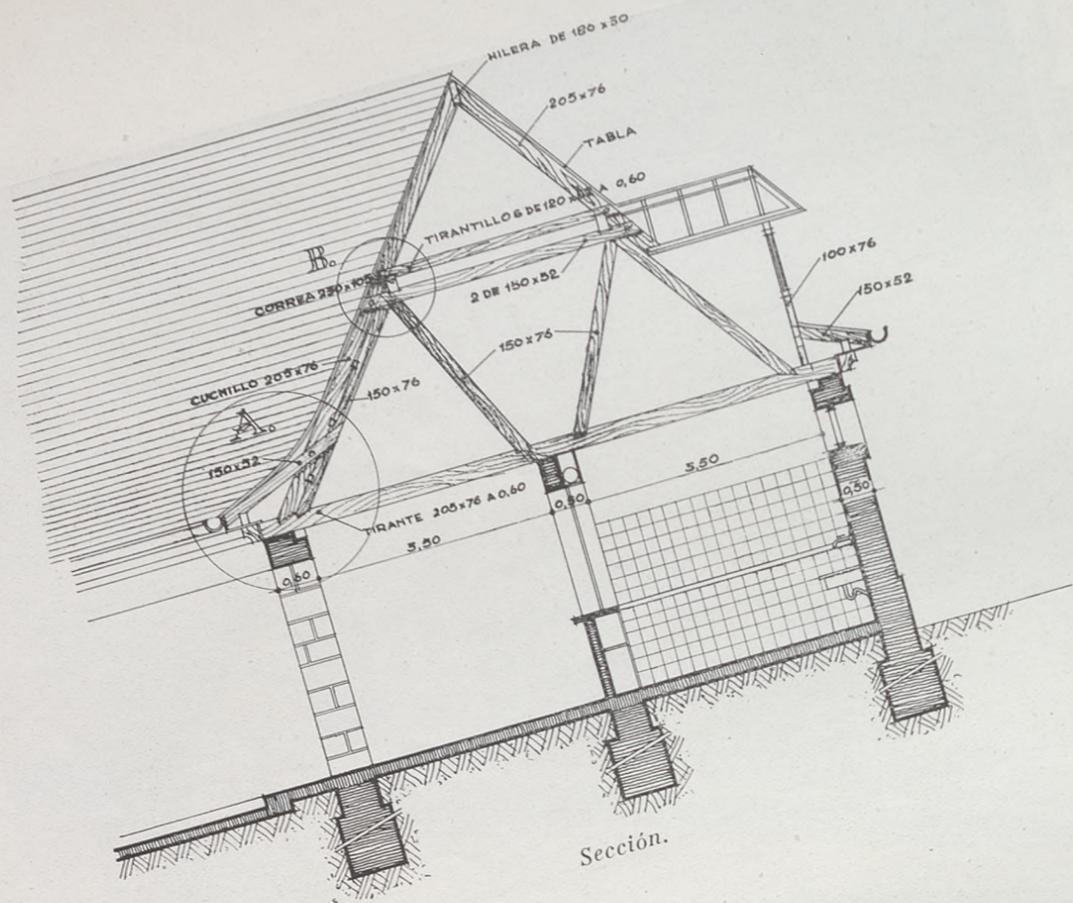
Fachada lateral.

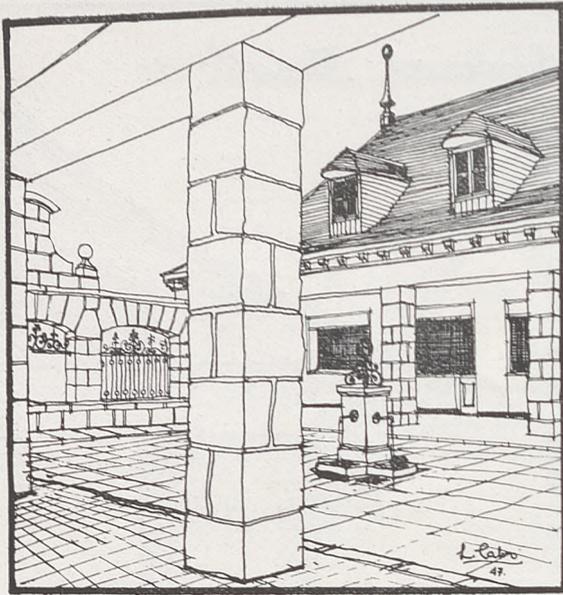


VISO DEL
MADRID



Detalle del patio.





corriente y además un sumidero para poderlos baldear y facilitar así su limpieza. Los cierres son de persiana de chapa articulada en los 15 puestos y de tijerilla en las tres puertas exteriores. Los materiales que se han empleado en la construcción son: piedra de granito en zócalos, muros, pilares, escalinatas, enlosado del patio y fuente; hierro forjado en rejas; madera en la cubierta, ventanas y puertas, y pizarra en el tejado, al que hemos dado mucha pendiente por ser muy frecuentes las nevadas en La Granja.

La primera piedra del zócalo se colocó el día 11 de junio del pasado año. La ejecución ha durado diez meses. Se ha tratado de entonar, en lo que a su arquitectura se refiere, con el ambiente local y creemos haberlo conseguido.

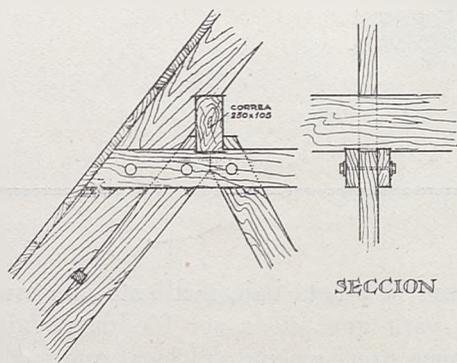
LUIS CALVO HUEDO.
Arquitecto.

en el eje del edificio y desde él se ven las tres puertas de que consta.

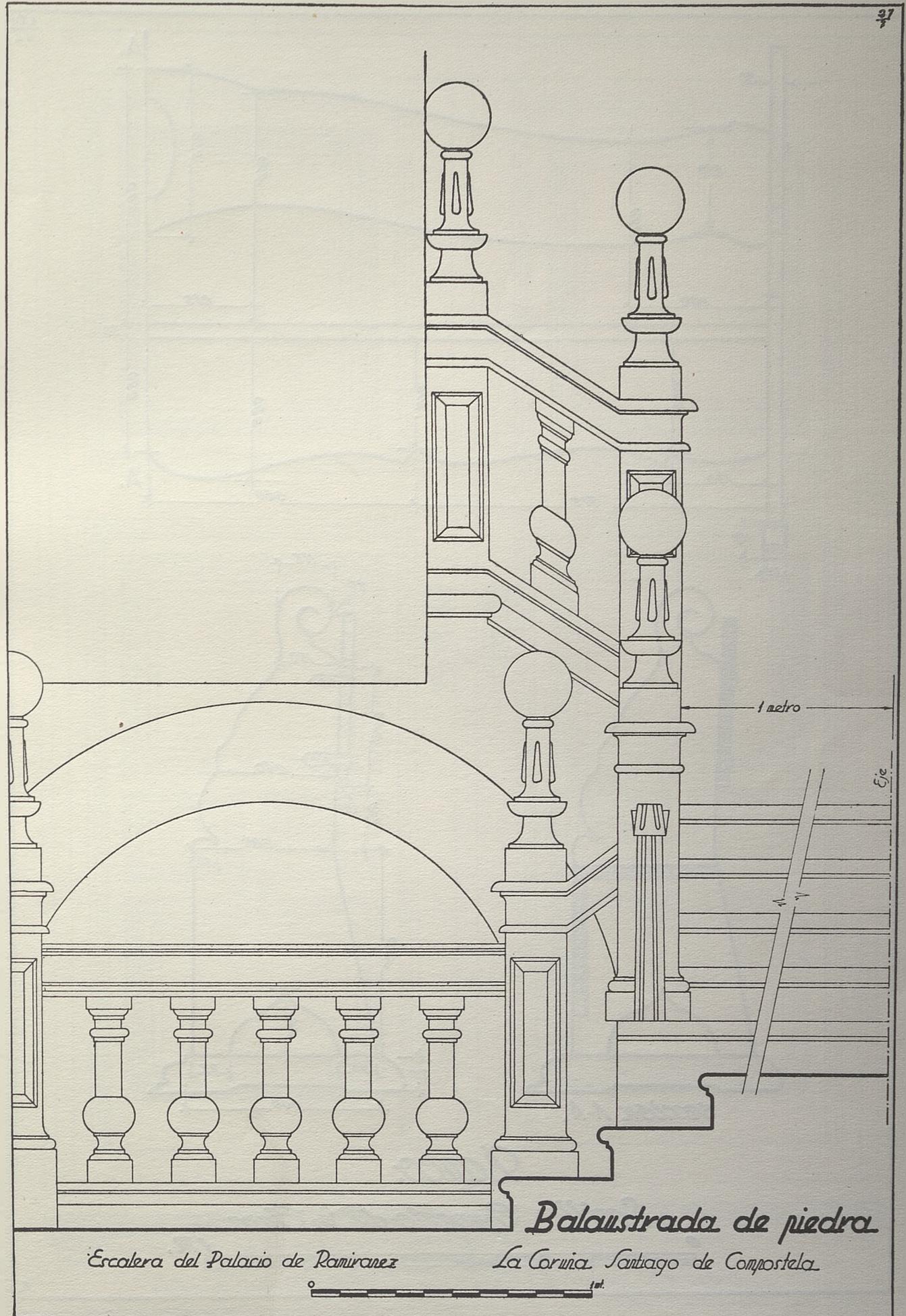
Con objeto de que puedan entrar y salir cómodamente los carros de mano de los vendedores ambulantes y facilitar el servicio de limpieza, el nivel del suelo del interior se ha hecho coincidir con el de la calle lateral más importante en la puerta que se ha dispuesto a este fin. Esto produce un desnivel, debido a la pendiente del terreno, de metro y medio en la entrada principal, que se salva mediante una escalinata de dos tramos simétricos.

En el interior de la plaza descrita anteriormente se ha instalado una fuente pública. Todos los puestos disponen de luz eléctrica, agua

Detalle de la fuente.



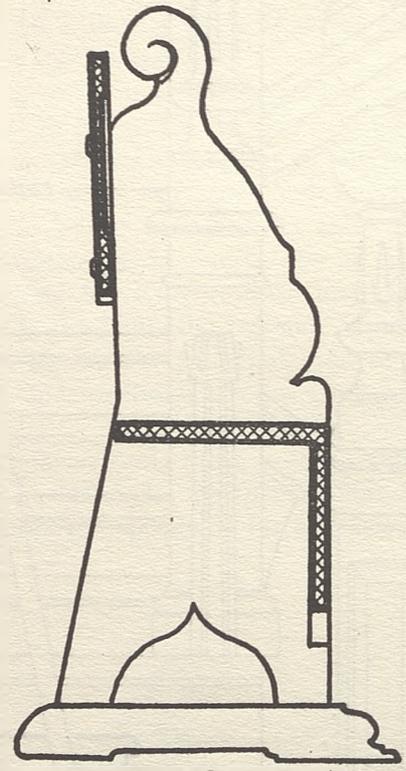
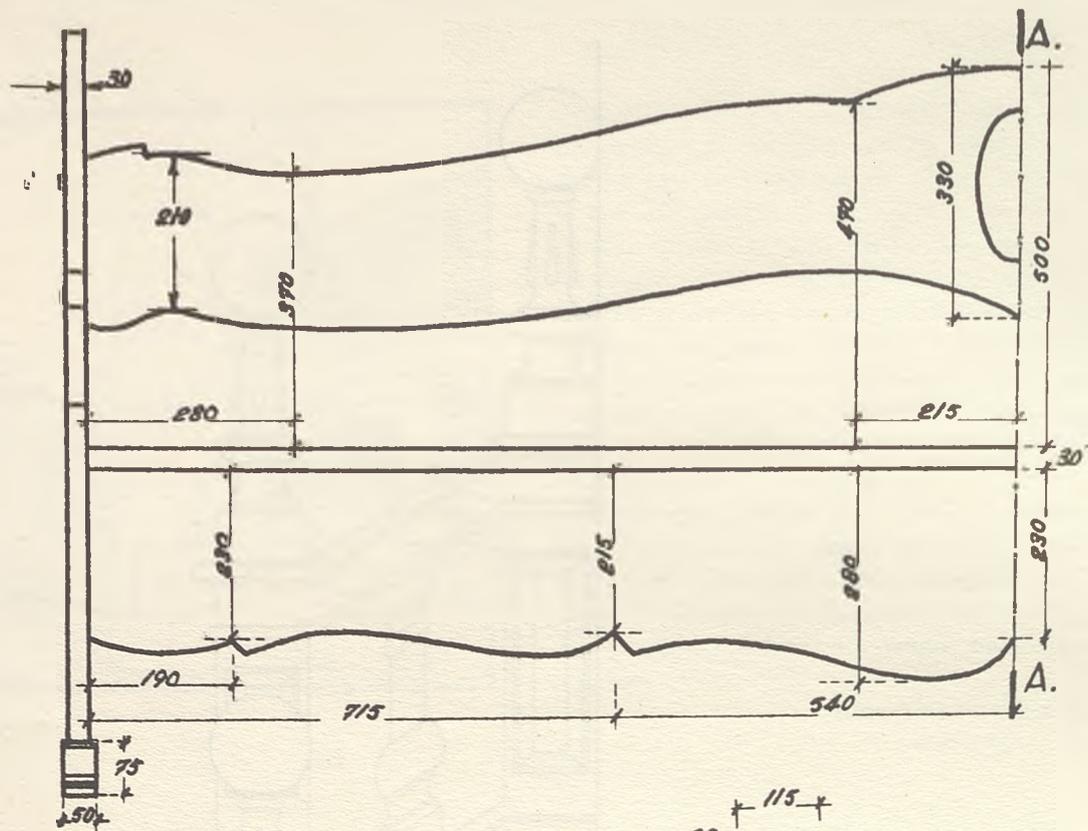
Detalle del nudo B. Sección.



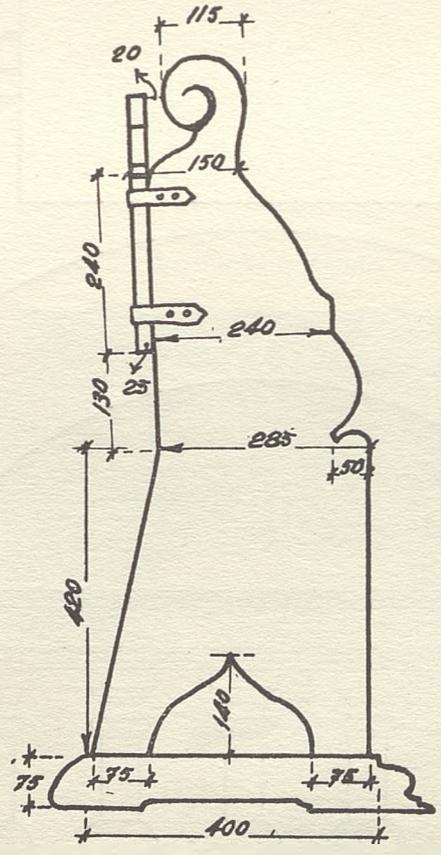
Escalera del Palacio de Ramirez

Balaustrada de piedra
La Coruña Santiago de Compostela





sección A-A.



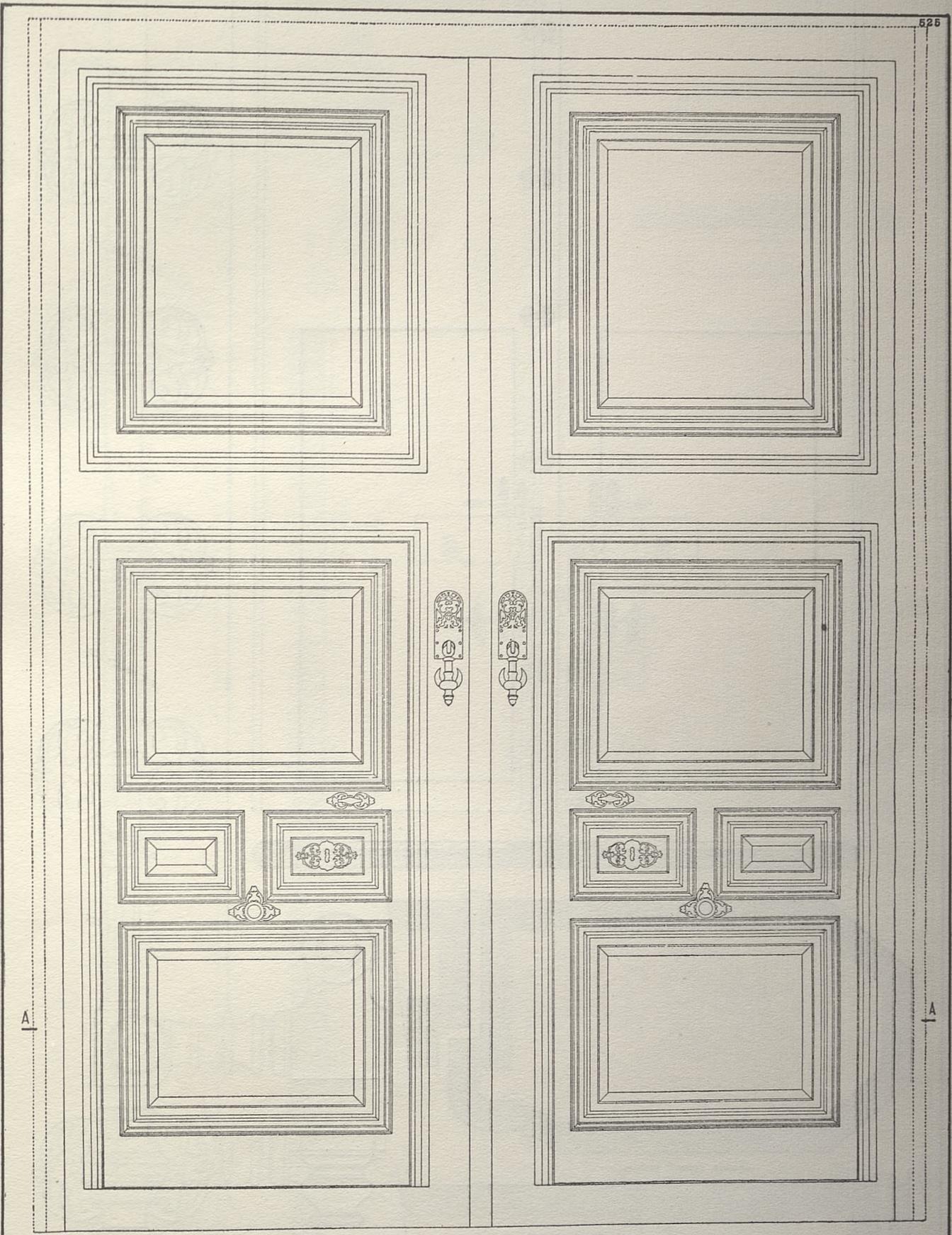
Banco.

Sevilla. Convento de Sta. Clara.

1 m.



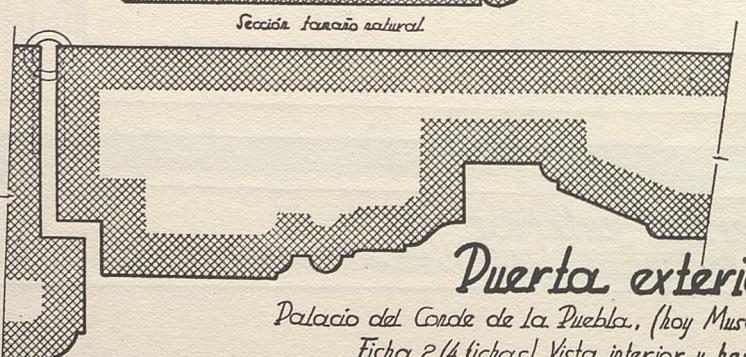
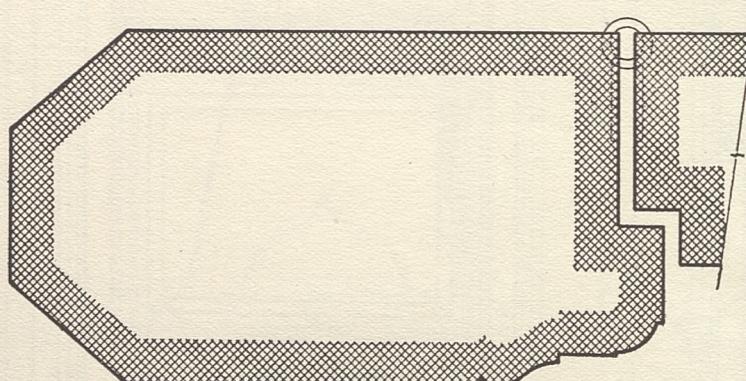
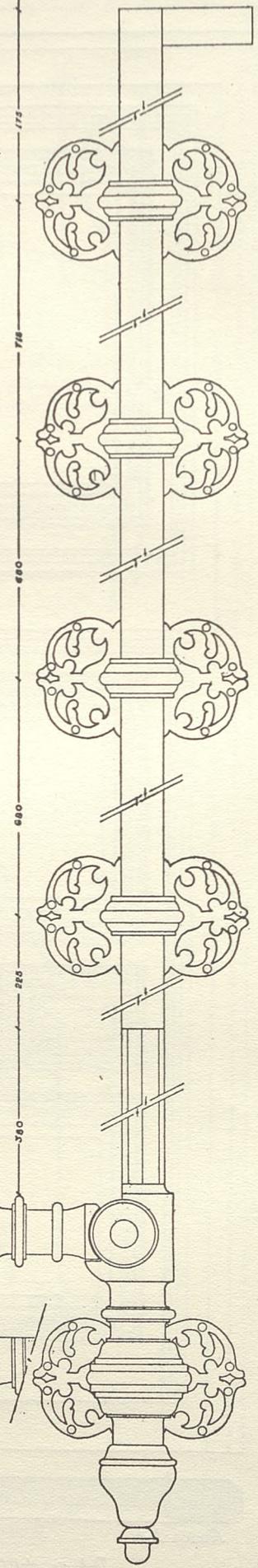
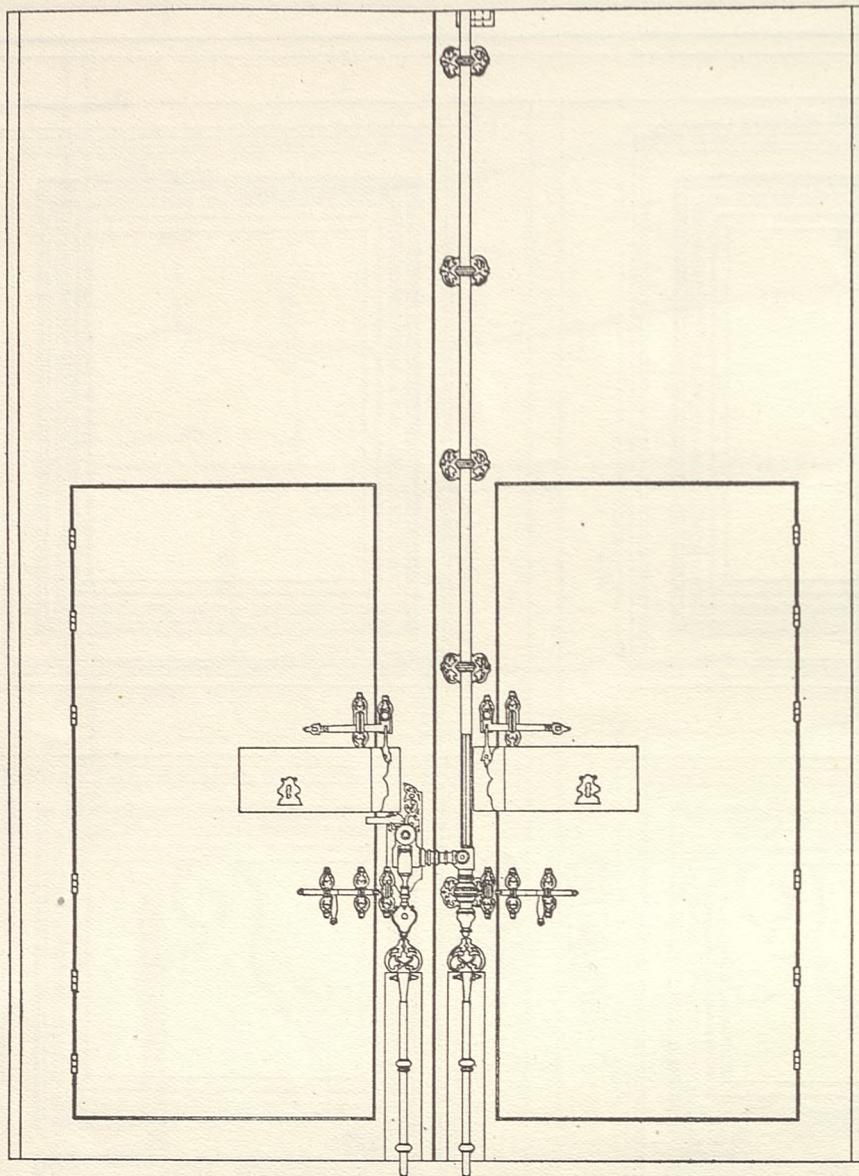
VISO DEL
MADRID



Sección A-A

Puerta exterior

Palacio del Conde de la Puebla, (hoy Museo Romántico). Ficha 1 (4 fichas). Vista exterior

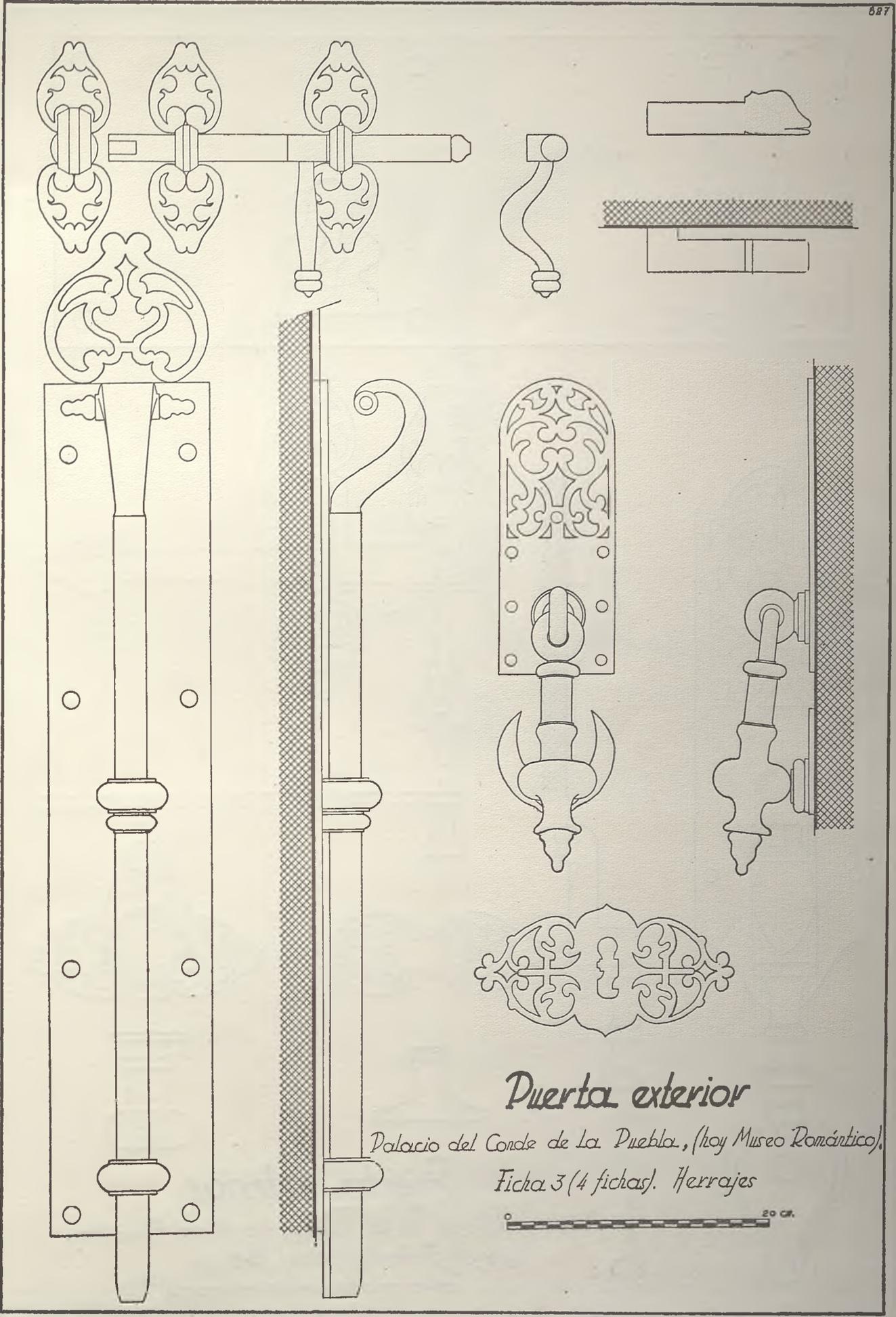


Puerta exterior

Palacio del Conde de la Puebla, (hoy Museo Romántico) ,
Ficha 2 (4 fichas) Vista interior y herrajes

20 cm. Detalle herraje

VISO DEL
MUSEO

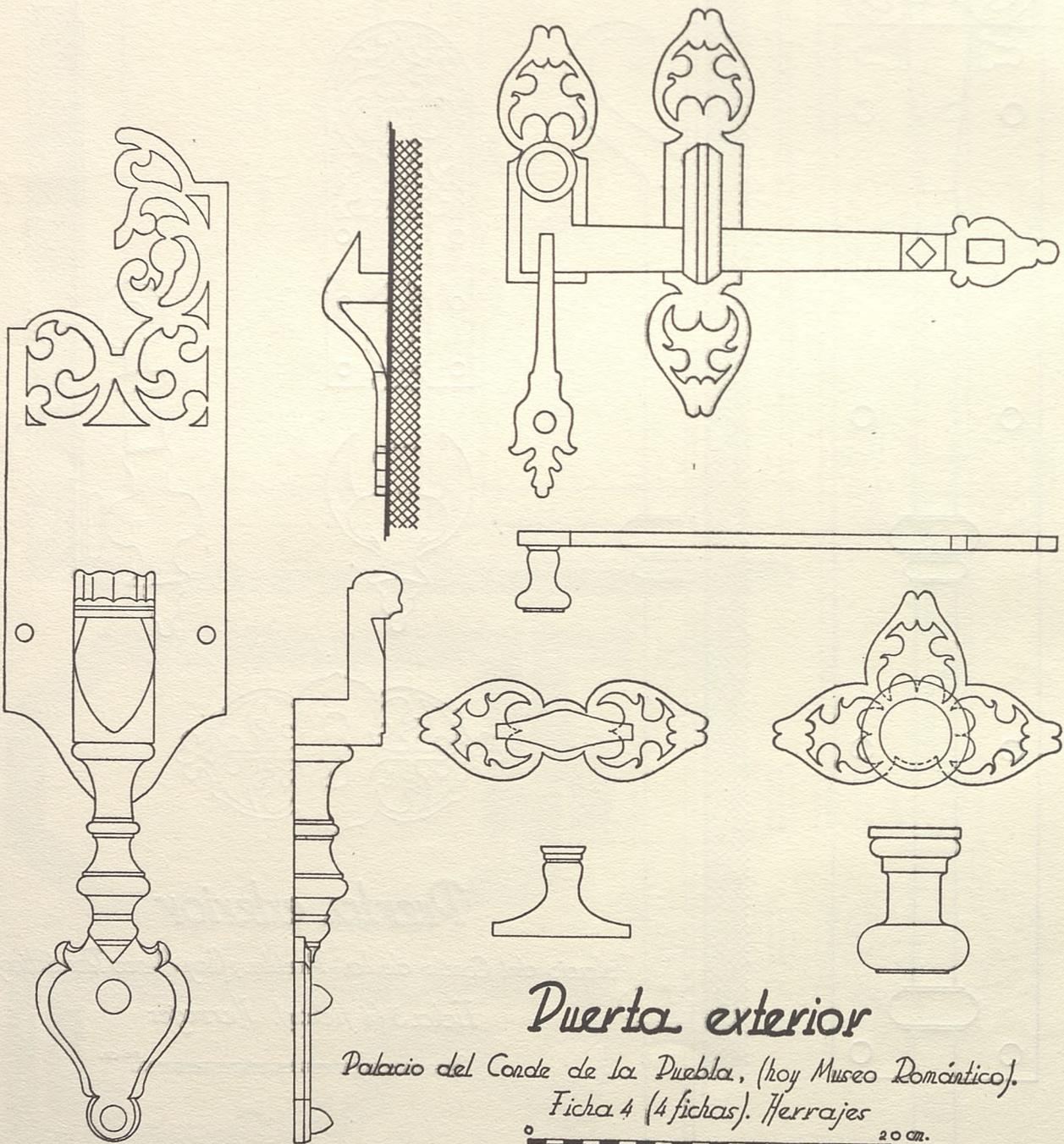
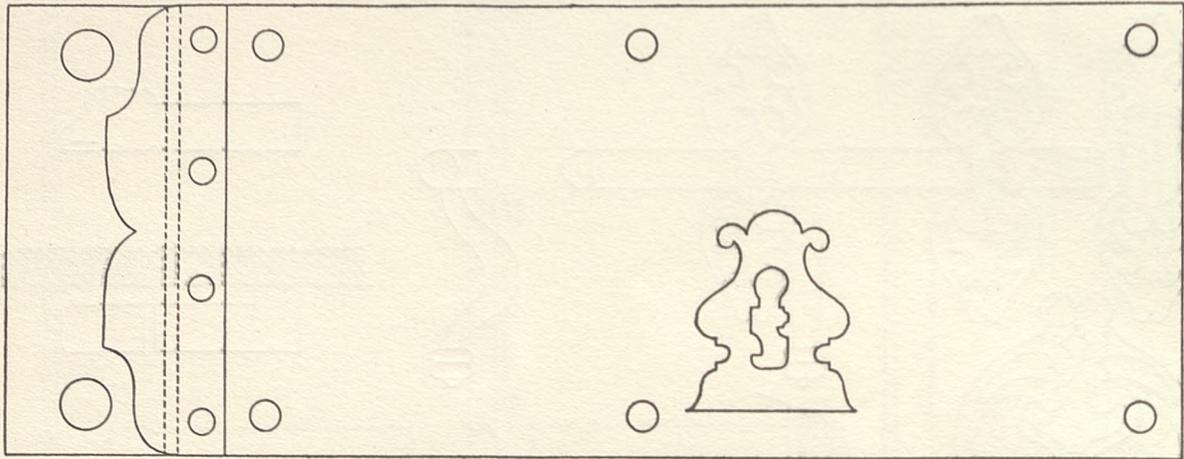


Puerta exterior

Palacio del Conde de La Puebla, (hoy Museo Romántico)

Ficha 3 (4 fichas). Herrajes

0 20 CM.



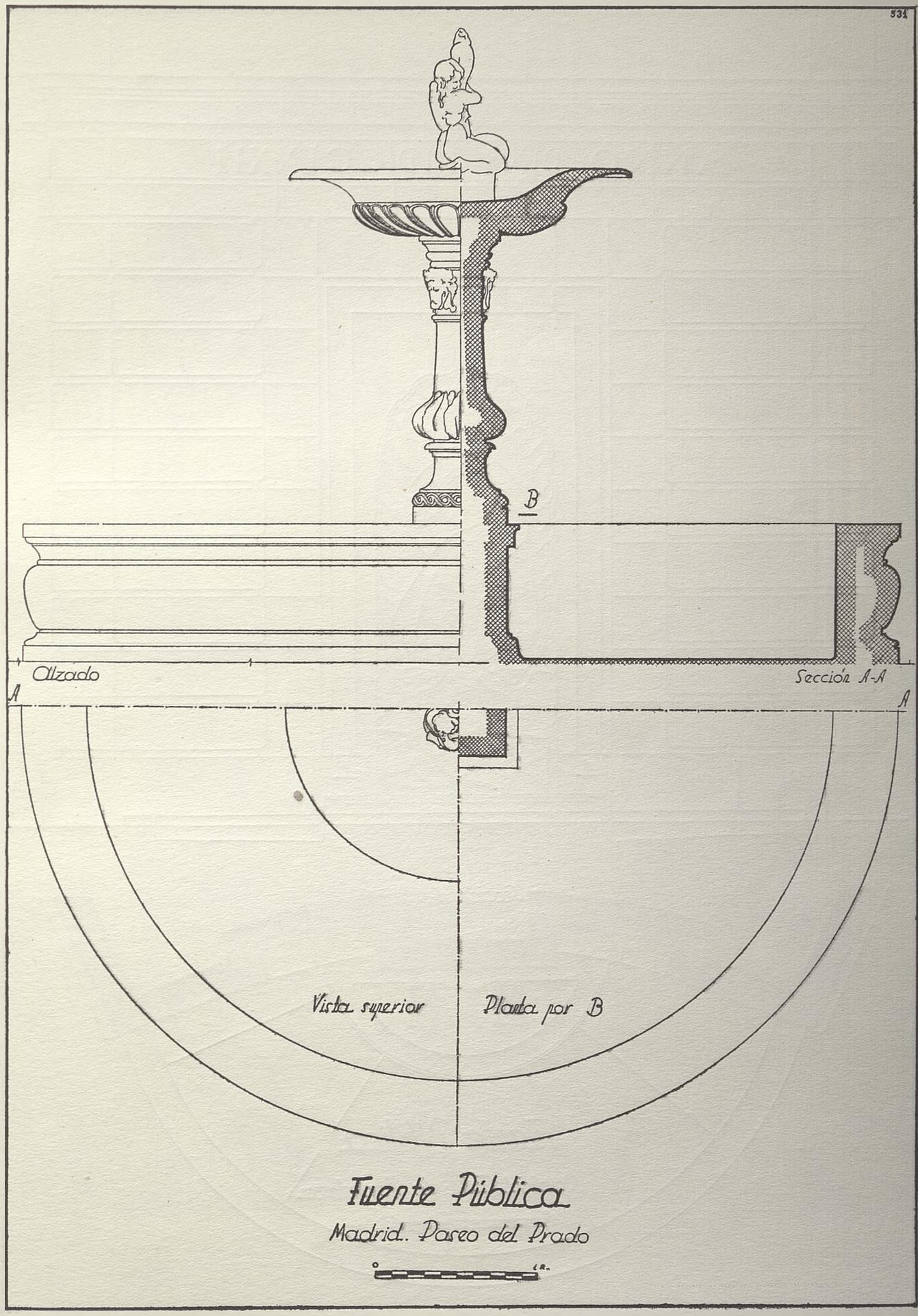
Puerta exterior

Palacio del Conde de la Puebla, (hoy Museo Romántico).

Ficha 4 (4 fichas). Herrajes



VISO DEL MADRID



Fuente Pública
 Madrid. Paseo del Prado



