

La ingeniería de caminos durante la Guerra Civil española. Destrucción y reconstrucción de puentes.

Autor/a: Vanesa M García-Lozano

Tesis doctoral / 2015

Director/a: Leonardo Fernández Troyano

Tutor/a: Belén González Fonteboa

Departamento de Métodos Matemáticos y de Representación.

VOLUMEN 4 DE 4



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

CONCLUSIONES

La guerra civil española constituye uno de los episodios más críticos de nuestra historia reciente. La fascinación que despierta ha hecho que numerosos historiadores, escritores e incluso cineastas, se aproximaran a ella para descubrir e intentar entender las causas que provocaron un conflicto bélico entre iguales, entre compatriotas, entre hermanos, cuyas nefastas consecuencias sumieron al país en la más absoluta depresión económica y moral de la que tardaría años en recuperarse.

Los relatos de los supervivientes han contribuido a escribir una crónica real de lo ocurrido en aquella España enfrentada y dividida. Sus testimonios, fuentes primarias de incalculable valor, nos sitúan en el contexto, y nos ambientan hasta hacernos sentir las tragedias humanas vividas durante y después del conflicto. Esta aproximación sin duda nos hace comprender la dimensión humana, social e incluso política del problema.

Investigadores y estudiosos han analizado la guerra civil para otras áreas de conocimiento, como son la economía, la política o la social. Sus conclusiones, obtenidas a partir de fuentes documentales, permiten determinar la afección del conflicto en dichos ámbitos desde una perspectiva científica. Hay trabajos que documentan la afección a los servicios de transporte, especialmente al ferrocarril, que detallan cuantitativamente el coste de la guerra y la alteración que ésta supuso a los servicios de transporte a partir de los datos anuales de transporte de pasajeros y de mercancías realizado.

Sin embargo no existían trabajos que desarrollaran o analizaran la influencia de las obras de ingeniería civil en el conflicto desde el punto de vista técnico. En todo conflicto bélico resulta determinante tener y mantener un buen servicio de comunicaciones que faciliten el transporte tanto civil como militar. La movilidad y el abastecimiento son pilares sin los cuales el enfrentamiento no se prolongaría en el tiempo. El único modo de garantizar los suministros es a partir de un sistema de comunicaciones continuo, cuya base son las infraestructuras.

En la época, cuando el transporte aéreo estaba comenzando a implantarse, el transporte terrestre era el más eficaz y rápido. La red de carreteras y ferrocarriles se convirtieron

en objetivo prioritario para ambos contendientes, para poseer o para destruir. Y los puentes, siendo los elementos más vulnerables, fueron los más afectados.

Es indudable que la estrategia militar estuvo condicionada por las infraestructuras. Existe por lo tanto una relación determinante entre guerra civil-infraestructuras, que es bilateral. Esto es, no sólo la guerra está limitada por el estado de las infraestructuras, sino que éstas también fueron afectadas por la guerra.

Por el ámbito y la época de estudio, el recurso a las fuentes de información primarias y secundarias resultó necesario pero no fue suficiente. En primer lugar, la documentación registrada durante el conflicto en el área de construcción o mantenimiento de las obras públicas fue escasa. Esto se debe a dos factores principalmente: el primero guarda relación con que las actuaciones en este campo se correspondían con acciones dentro de las operaciones militares que raramente estaban documentadas. Simplemente se indicaba la orden de ejecución o reconstrucción, pero nunca el método empleado, los materiales o el personal necesario. Esto es debido a que los cuerpos de ingenieros eran conocedores de estas técnicas, y realizaban sus trabajos de manera rutinaria. Por lo tanto, no se documentaban con la profundidad que por ejemplo, requiere un proyecto de construcción.

El segundo factor está relacionado con la documentación generada tras el conflicto. En este caso se han localizado numerosos artículos en revistas y publicaciones diversas que ofrecen datos concretos sobre las destrucciones y los daños provocados, así como de las tareas de reconstrucción nacional que se estaban realizando. Pero estos datos deben ser tomados con la debida cautela que nos da el saber que eran empleados como elementos propagandísticos para demostrar la enorme brutalidad y destrozo que habían causado los republicanos, frente a la labor de reconstrucción tan prolífica que realizaban desde la dictadura fascista.

En segundo lugar, en cuanto a las fuentes secundarias no existen estudios que hayan desarrollado en profundidad este tema. Se ha recurrido a artículos, publicaciones y libros que tratan el asunto desde una perspectiva local o puntual, específica para una determinada obra o elemento en un lugar o región concreta de nuestra geografía. Esto ha dificultado mucho la búsqueda y obtención de datos, inexistentes en algunos casos. No

se había tratado hasta el momento este tema desde una perspectiva global que abarcara a toda la nación para el campo de las infraestructuras.

El planteamiento estratégico resulta fundamental en una guerra de ocupación como fue la guerra civil española. El terreno se ganaba palmo a palmo, y la victoria sólo era posible tras la conquista del territorio enemigo. Tres son los pilares básicos para conseguirlo: disponer de los medios humanos y materiales adecuados; contar con un buen sistema de comunicaciones que favorezcan el suministro y el abastecimiento; y tener una buena organización.

Para éste último, cada uno de los contendientes desarrolló una organización completamente diferente y casi contrapuesta, con consecuencias completamente distintas. El bando sublevado implantó desde el inicio, la estructura jerárquica militar, de tal modo que toda decisión correspondía ser tomada en última instancia por el Ejército. Todas las instituciones del Estado quedaron subordinadas bajo el control del Ejército, de tal forma que no podían realizar ninguna acción sin orden militar previa. De este modo, con un sistema claro y completamente vertical, toda actividad y actuación estaba sometida al control y a la disciplina militar, lo que facilitaba la orientación y disposición de todos los medios al servicio de la guerra. En las tres etapas de gobernanza que tuvo durante la guerra civil (Junta de Defensa Nacional, Junta Técnica del Estado y Gobierno), mantuvo esta misma estructura, lo que sin duda resultó un acierto al no dar lugar a equívocos o confusiones en la jerarquía de mando. El Ejército dirigía el territorio bajo su dominio y consignaba las directrices para cualquier acción de guerra. La estrategia era única y exclusivamente competencia de la Autoridad militar.

En la zona republicana no se produjeron cambios estructurales u organizativos en las instituciones gubernamentales. Esto que a priori resulta favorable, no produjo buenos resultados por dos circunstancias. La primera de ellas es que marca un error en el planteamiento básico de la organización en tiempos de guerra. El Gobierno civil siguió actuando independientemente de las necesidades militares y sin someterse, subordinarse o coordinarse con el Ejército para constituir un frente común. De este modo, los recursos se dividen para hacer frente a objetivos diferentes, cuando en un conflicto, el único y principal debe ser disponer todos los medios para conseguir la victoria. En segundo lugar, la inestabilidad de los gobiernos republicanos era patente. La escasa

duración en el cargo de los mismos imposibilitaba materializar cualquier propuesta adecuada. Además, con cada nuevo gobierno, las prioridades y objetivos eran modificados, en un intento por implantar ideas propias de cada una de las ideologías con repercusión social más que militar, y eso afectó a la efectividad de sus actuaciones. Los medios y recursos existentes no estaban disponibles para las necesidades militares sino para fines partidistas. La inestabilidad, la necesidad de hacer frente a intentos revolucionarios y la descoordinación con su propio Ejército, resultaron fatídicos para los intereses republicanos. Lo que unido a una mala organización contribuyó al resultado final de la guerra.

La evolución del conflicto debe analizarse desde una perspectiva territorial, en la que las comunicaciones juegan un papel fundamental. La continuidad de estas vías garantiza el transporte tanto civil como militar, de pasajeros y de mercancías, imprescindible en un conflicto de larga duración. Aunque inicialmente la distribución territorial favorecía a los republicanos, una ventaja para los sublevados fue que consiguieron mantener su territorio unido durante toda la guerra. Sus transportes e itinerarios, una vez establecidos, nunca se vieron interrumpidos, sino que iban incrementando su longitud a partir la ampliación de sus zonas de influencia. En cambio, para los republicanos, el hecho de tener que abrir continuamente nuevas vías de comunicación terrestre e interrumpir los servicios de transporte ya existentes, supuso una desventaja adicional.

Los efectos del aislamiento en lo que se refiere a comunicaciones terrestres, tiene graves consecuencias para dichas zonas, si no se cuenta con medios alternativos de transporte para el abastecimiento a las poblaciones y para el suministro de medios humanos y materiales en los frentes de guerra. El territorio del norte, que inicialmente había resistido al golpe de estado, estaba completamente aislado de la zona republicana tras el levantamiento. Las comunicaciones terrestres con otras zonas afines estaban interrumpidas. Esto sin duda influyó en su caída posterior al no poder recibir ningún tipo de ayuda material. Del mismo modo ocurrió en Cataluña, una vez se consiguió su aislamiento tras la toma de Vinaroz. Mientras, los sublevados que al inicio estaban aislados, al recibir ayuda internacional para movilizar sus tropas, consiguieron mejorar su situación de inferioridad territorial inicial al mantener siempre su territorio unido.

El planteamiento de cada uno de los contendientes difirió a la hora de definir objetivos, afectando a la táctica militar. Mientras los republicanos plantean batallas y operaciones con el único fin de hacerse con ciudades y ganar terreno perdido, el bando sublevado dirige sus ofensivas a aquellas zonas en las que puede causar un mayor daño no sólo por ocupar territorio sino, y esto resulta lo más importante en su estrategia, para interrumpir las comunicaciones de los republicanos. De este modo, se enfrentó en la batalla del Jarama para cortar las comunicaciones de Madrid con Valencia y también actuó con el mismo fin cuando ocupa Vinaroz el 15 de abril, sumiendo a Cataluña en un completo aislamiento territorial. De esto resulta que las estrategias orientadas a producir cortes en las vías de comunicación, son más efectivas en cuanto al resultado obtenido.

Las redes de comunicación terrestres, carreteras y ferrocarriles, fueron objeto de numerosas destrucciones que afectaban a todos sus elementos constituyentes. Sin embargo, el ferrocarril resulta un medio cuya destrucción es sencilla y causa grandes problemas por la singularidad de sus reparaciones. La falta de cualquier elemento en las superestructura provoca el corte de los servicios de transporte, por lo que gran parte de las afecciones a infraestructuras tuvieron como objetivo el ferrocarril antes que la carretera.

El modo más eficaz de producir las interrupciones en las vías de comunicación terrestres, consiste en afectar, dañar o inutilizar su elemento más vulnerable e imprescindible: los puentes. Éstos fueron definidos como objetivo desde el inicio del conflicto y condicionantes de las operaciones militares. Son el auténtico nudo gordiano de las comunicaciones que, en tiempos de guerra, si no se pueden defender se vuelan.

Los puentes han orientado las estrategias de cada uno de los bandos en conflicto. Primero como elementos defensivos línea de frente en muchos casos, que se protegieron como fortines desde los que repeler el ataque enemigo o bien lanzar una ofensiva propia. Segundo como objetivo de conquista, punto a partir del cual romper el frente enemigo y recuperar terreno y posiciones. En ambos casos, la posesión iba pareja al establecimiento de una “cabeza de puente”, operación de protección de la línea del frente desde estos elementos. Tanto republicanos como sublevados dirigían sus operaciones únicamente a defender o recuperar un puente, que en este caso se erigía en un elemento puntual defensivo a similitud de una muralla en la defensa de una ciudad.

Otras operaciones planificaban acciones sobre puentes estratégicos desde el punto de vista de la red de comunicaciones. La acción en este caso iba más allá de recuperar terreno o posiciones: se trataba de incomunicar al enemigo, impedir sus transportes y con ello mermar sus recursos y el potencial de guerra. Las acciones dirigidas a este fin pretendían la destrucción total de los puentes, y para ello se emplearon diversas técnicas fruto de la evolución del conflicto. Ambos dedicaron sus unidades aéreas para bombardear puentes enemigos, tanto de ferrocarril como de carretera, que los inutilizaran para sus funciones. El Ejército que más recurrió a este método fue el sublevado, ya que disponía más recursos y medios para realizar estas acciones por la ayuda de la aviación alemana y un potente sistema de información que definía los puentes estratégicos. Los republicanos en cambio, recurrieron con mayor intensidad al uso de las voladuras obligados por las circunstancias de la guerra. Las continuas derrotas que sufrían les obligaban a ceder terreno de manera constante, salvo algunas excepciones de las que la más importante recuperación se produjo en el Batalla del Ebro. Este retroceso constante iba acompañando de las pertinentes acciones de destrucción sobre los elementos estratégicos que ahora quedaban en terreno enemigo. Para facilitar las acciones de repliegue limitando la capacidad de desplazamiento de los golpistas, en la retirada volaban los puentes de ferrocarril y carretera. Al inicio de la contienda con poca fortuna por el desconocimiento del empleo de explosivos y por la falta de acierto en la disposición de la cargas al desconocer el comportamiento resistente de estos elementos. A medida que se prolongaba la guerra, las técnicas se perfeccionaron y las destrucciones programadas eran más eficientes. Tanto sublevados como republicanos intensificaron y depuraron las técnicas de destrucción de puentes con el paso del tiempo. Por eso al mayor número de daños se recogen en aquellas provincias que fueron las últimas en caer.

La reconstrucción de estos elementos resultó imprescindible tanto durante como después del conflicto. La restitución del paso era fundamental para las operaciones militares y por ello se dispusieron soluciones de puentes con visos de provisionalidad. Cada uno de los Ejércitos disponía de unidades específicas de Ingenieros, que se encargaban del tendido de estos puentes, con el único fin de dar paso en el menor tiempo posible.

Las reconstrucciones en base a una solución considerada definitiva se comenzaron a realizar durante la guerra una vez que se había estabilizado la recuperación de una zona y el frente se había desplazado. Sin embargo, como es lógico, éstas fueron más numerosas en el periodo posbélico. El bando sublevado, por resultar vencedor, fue el que encargó de realizar estos trabajos, recurriendo a una organización diferenciada para las reconstrucciones de puentes de carretera de las de ferrocarril. A las primeras encomendaron las labores a las instituciones civiles, como las Jefaturas de Obras Públicas o Diputaciones, que con el apoyo de los Servicios del Ejército, planificaban, aprobaban y ejecutaban las reconstrucciones. Las Compañías de Ferrocarriles fueron responsables de la reconstrucción de puentes en su red, que ejecutaban si contaban con la aprobación en un primer periodo de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles (durante el conflicto) y del Servicio Nacional de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera después. Resulta destacable el hecho de que las soluciones de reconstrucción empleadas fueran similares aunque la responsabilidad de las mismas correspondiese a distintas instituciones, empresas o compañías.

Las técnicas y procedimientos que emplearon en puentes no singulares de ferrocarriles y carreteras, no destacaron por su innovación, sino que se correspondían con soluciones básicas desde el punto de vista técnico. Pueden clasificarse en función del tipo de material que constituía el puente destruido ya que éste constituía el mayor condicionante a la hora de proyectar la reparación.

Los puentes de sillería o materiales pétreos como el ladrillo el sillarejo o la mampostería, de tipología arco o bóveda fueron reparados empleando el hormigón en masa o armado, reproduciendo su forma original.

En los puentes metálicos de tipo viga, que resultó la tipología más afectada, la solución definitiva de reconstrucción utilizó tanto materiales metálicos como el hormigón. En los primeros se disponían vigas de igual o diferente tipología a las destruidas, aprovechando los estribos y pilas originales. En el caso de los puentes de ferrocarril, se aprovechó la circunstancia para adaptar las estructuras a la Instrucción vigente en ese momento y que ya había obligado a la reparación y elaboración de proyecto en un proceso de renovación que había comenzado antes del estallido del conflicto.

En hormigón también se plantearon y ejecutaron soluciones de reconstrucción definitiva para puentes anteriormente metálicos. Las reconstrucciones de puentes que se realizaron con hormigón armado escogían para la reparación de puentes metálicos, el tipo arco frente al tipo. Esto se debe a los siguientes factores:

- Facilidad en la fabricación de cimbras para tipo arco o bóveda por ser las mismas que las empleadas en los puentes de fábrica. Las vigas de hormigón armado exigían unos encofrados especiales de difícil ejecución en momentos tan inapropiados para un trabajo de tanta destreza y meticulosidad.
- Comportamiento resistente: el arco funciona a compresión, por lo tanto la disposición de armadura en el interior del hormigón no es imprescindible, puede disponerse o no en el arco. En estos momentos se recurría a la armadura rígida a partir de perfiles laminados, que a parte de armar, evitaban la disposición de una cimbra. Este era el sistema que Ribera había patentado en sus inicios como constructor empleando hormigón armado. Los puentes viga trabajan fundamentalmente a flexión, y eso hace necesario disponer armadura. Armadura que debe ser situada de manera precisa, cuya colocación no es intuitiva y que no es fácil obtener en el mercado posbélico. Comprensible que cuando el tiempo apremia se recurra a soluciones igual de válidas, pero con una ejecución más sencilla.

Los puentes de hormigón se reconstruyeron a partir del empleo del mismo material, imitando la misma tipología del original, o bien arco o bien losas nervadas.

En aquellos puentes singulares desde el punto de vista técnico, por la importancia que habían alcanzado en el momento de su construcción y que por ello exigían una reconstrucción más cuidadosa, el análisis de la reconstrucción ejecutada permite obtener una serie de conclusiones. En primer lugar, el procedimiento y las soluciones propuestas llevan a disposiciones resistentes que no resultan óptimas. En segundo lugar, se realizaron modificaciones de los esquemas resistentes no convenientemente justificados, o motivados en cuestiones que poco tenían que ver con el avance que la ingeniería había alcanzado por aquel entonces. Las causas que generaron esto van desde la premura obligada en el plazo de construcción hasta la construcción de las obras por personal poco adecuado.

Toda guerra tiene consecuencias nefastas para un país, mayormente si ésta es civil. Afecta a todos los ámbitos de desarrollo económico, político y social, pero principalmente al ético y moral. Las cuantiosas pérdidas materiales quedan relegadas a un segundo plano cuando se contabilizan las pérdidas humanas, no sólo por el fatídico fin que es la muerte, sino por el exilio, obligado abandono de un país ante la irracionalidad e incapacidad de reconcilio. En la España de la posguerra, esto se vio incrementado por una obsesión de limpiar el país, que desencadenó en sumarísimos procesos de depuración con resoluciones que iban desde la sanción económica, separación o inhabilitación de funciones hasta las penas en campos de trabajo forzado o la muerte.

Esto provocó una irremediable e irreparable pérdida de capital humano, en todos los ámbitos, técnico, científico, político o humanístico. El sector de la ingeniería civil no fue menos, y sufrió las pérdidas de Ingenieros de Caminos que en los años anteriores al conflicto, habían situado a España en el mapa del progreso mundial, implantando nuevas técnicas e innovando en el campo de las aplicaciones científicas de la construcción civil. Sin duda, la guerra supuso un retroceso para este sector en primero lugar por la pérdida de este capital.

En el campo únicamente de la aplicación práctica de la Ingeniería civil, es palpable también el retroceso sufrido. El nivel anterior prebélico no se alcanzaría de nuevo hasta los años 60 del siglo pasado, esto es, tras más de veinte años desde el fin del conflicto. A esto contribuyeron la falta de materiales y medios auxiliares, la ausencia de inversiones internacionales y las depauperadas arcas públicas, que carecían de recursos monetarios, agravados por un bloqueo internacional al que sometían las potencias aliadas interesadas en que España no participara en la Segunda Guerra Mundial. Si bien lo anterior es cierto, debe añadirse que pese a ello, no todo puede achacarse a estas circunstancias externas sobrevenidas.

Hablando desde el plano estrictamente material y en el campo de la ingeniería civil, todo país, tras un conflicto bélico, sufre un obligado proceso de reconstrucción que puede dirigirse hacia dos vías: la rehabilitación estrictamente funcional o la reparación consciente que induzca al progreso. En el primer caso se trata de restablecer las infraestructuras y obras para devolver a su estado anterior, considerando como único

objetivo la devolución de la funcionalidad generalmente en el menor tiempo posible. En el caso de las redes de comunicación esto se consigue recuperando la continuidad de las vías en las mismas condiciones que antes de la guerra. El segundo se consigue a través del empleo de procesos y técnicas novedosas, tras un proceso de reflexión planteado para alcanzar un doble fin: recuperar la funcionalidad pero a través del progreso. Aunque con las limitaciones tras la guerra, se analizan las diferentes alternativas en un proceso de racionalismo técnico que no apremie la inmediatez de la solución frente a la solución misma. Y de este modo se consigue no sólo recuperar las comunicaciones, sino mejorarlas.

En general, tras un conflicto de gran magnitud, los países adoptan la segunda postura. Alemania, tras las dos guerras mundiales en las que participó, es un claro ejemplo de recuperación con progreso técnico. España, lamentablemente, no aplicó estos principios. La técnica y el conocimiento científico se estancaron pese al número de intervenciones que había que realizar en el campo de la ingeniería civil. Aunque se consiguieron algunos logros que el sistema propagandístico no dejó de alabar, no se aprovechó una situación tan propicia para el progreso en este campo.

La ingeniería civil resultó seriamente dañada por la guerra civil española. La herida limitó las aplicaciones prácticas de esta rama que había retrocedido respecto al periodo prebélico. La guerra se había acabado, pero no sus efectos, que se prolongaron hasta bien entrados los años 60 del siglo pasado.

CRONOLOGÍA DE LA GUERRA CIVIL

1. EL GOLPE DE ESTADO: PRIMERAS POSICIONES. Del 17 al 20 de julio de 1936.

El principal objetivo de los golpistas era derrocar el gobierno republicano a través de una acción rápida de ocupación de las principales ciudades y bases militares del país. Sin embargo, no ocurrió en la forma planificada.

El golpe militar previsto para el 18 de julio se adelantó un día, produciéndose éste en Melilla el 17¹. Los sublevados dominaban prácticamente un tercio del territorio peninsular, pero no consiguieron alcanzar su objetivo principal de apoderarse del punto neurálgico del poder, Madrid, ni de las grandes ciudades como Barcelona, Valencia, Bilbao, Málaga o Murcia.

Las zonas que quedaron bajo los sublevados se correspondían principalmente con extensas áreas del tercio norte peninsular, aunque también triunfaron en ciudades y zonas aisladas. En concreto, la relación pormenorizada de los lugares en los que triunfó la sublevación golpista, se presenta a continuación:

- Galicia
- Castilla-León
- Álava
- Navarra
- gran parte de la provincia de Cáceres, incluida la capital.
- Mitad occidental de Aragón, incluyendo las tres capitales de provincia.

¹El 17 de julio por la mañana se reúnen en Melilla el coronel Soláns y los tenientes coroneles Seguí, Gazapo y Bartomeu, oficiales al cargo del alzamiento militar. Tras reunirse en el departamento cartográfico, comunican sus planes de ocupación de los edificios públicos a los dirigentes falangistas, prevista para el día siguiente. Esta información llega al General Romerales, Comandante Militar de Melilla, que ordena a una patrulla de soldados y guardias de asalto a registrar el departamento cartográfico. Los oficiales, apoyados por la legión, se enfrentan a esta patrulla, detienen al General Romerales (que sería fusilado posteriormente junto con el delegado del gobierno y del alcalde de Melilla que se habían resistido a la rebelión) y proclaman el estado de guerra iniciando anticipadamente el levantamiento e informando al resto de las tropas golpistas de Marruecos que habían sido descubiertos.

- Ciudades de Sevilla, Córdoba y Cádiz conectadas por una estrecha franja, y Granada que estaba aislada.
 - El protectorado de Marruecos.
 - Archipiélago canario, excepto la isla de la Palma.
 - Archipiélago de Baleares, excepto la isla de Menorca.
 - Zonas y ciudades aisladas: Oviedo, el cuartel de Simancas en Gijón, el Alcázar de Toledo o el santuario de la Virgen de la Cabeza en Andújar.

Por lo tanto, las fuerzas republicanas consiguieron sofocar el alzamiento en más de la mitad de España, incluyendo todas las zonas industrializadas gracias en parte a las milicias recién armadas de socialistas, comunistas y anarquistas, así como a la lealtad de la mayor parte de la Guardia de Asalto y de la Guardia Civil en zonas como Barcelona. El territorio leal era superior en extensión al rebelde. Así, se mantenían fieles al gobierno democrático las siguientes zonas:

- parte oriental de Aragón, excepto las tres capitales de provincia.
- Cataluña.
- Valencia.
- Murcia.
- Andalucía oriental (menos la ciudad de Granada).
- Madrid.
- Castilla la Mancha.
- La provincia de Badajoz.
- La provincia de Huelva.
- Asturias, excepto las ciudades de Oviedo y Gijón.
- Cantabria.
- Las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa.
- Las islas de La Palma (en el archipiélago canario) y de Menorca (en el balear).

Tras la sorpresa inicial, el resultado del levantamiento era incierto y España quedaba dividida ya para el resto del conflicto en dos bandos irreconciliables para los siguientes tres años de lucha civil.

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

- 17 julio de 1936: Se adelanta el alzamiento en Melilla.

- 18 de julio de 1936:

El Gobierno informa a las 8:00 de la sublevación en el norte de África.

El Gobierno destituye a los generales Franco, Queipo de Llano y Cabanellas y ordena la detención de militares golpistas en Zaragoza, Burgos y Vitoria.

Socialistas y comunistas piden por radio “armas para el pueblo” y llaman a sus militantes para que acudan y se preparen ante un posible enfrentamiento.

A las 20:00 dimite Santiago Casares Quiroga, jefe del gobierno republicano. Diego Martínez Barrio es el encargado de formar nuevo gobierno, con la misión de negociar un acuerdo con los sublevados.

- 19 de julio de 1936:

Mola rechaza la oferta de paz.

A las 08:00, tras el fracaso de las negociaciones de paz, dimite Martínez Barrio.

José Giral forma nuevo gobierno.

El general Franco toma el mando del Ejército de África.

- 20 de julio de 1936:

Muere el General Sanjurjo, el que iba a ser Jefe del Estado, en un accidente de aviación.

CRONOLOGÍA SOCIAL:

- 18 de julio de 1936:

La UGT y la CNT declaran la huelga general en toda España.

- 19 de julio de 1936:

Bajo el gobierno de José Giral se entregan armas al pueblo.

- 20 de julio de 1936:

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 17 julio de 1936: triunfa la sublevación militar en el Protectorado de Marruecos.

Declaración del Estado de guerra en Melilla, Tetuán y Ceuta.

El Ministro de Marina, José Giral, ordena el bloqueo inmediato del Rif con destructores y cruceros.

- 18 de julio de 1936:

Bando golpista: adhesión de Canarias, Larache y las ciudades de Sevilla, Cádiz, Jerez de la Frontera, Algeciras y Málaga.

• 19 de julio de 1936:

El general Fanjul se instala en el cuartel de la Montaña a las 12:30.

Zonas y ciudades que declaran el Estado de guerra (a favor de los sublevados): Valladolid, Segovia, Ávila, Zamora, Salamanca, Cáceres, Palencia, Logroño, Zaragoza, Pamplona, Palma de Mallorca, Oviedo y Albacete.

Barcelona resiste la sublevación gracias al apoyo de las milicias izquierdistas, la Guardia Civil, la Guardia de Asalto y la Aviación.

• 20 de julio de 1936:

Asalto y toma del cuartel de la Montaña. Fin al intento de sublevación en Madrid.

El bando sublevado toma: Alcalá de Henares, Vigo, A Coruña, Ferrol, Gijón, Granada.

Llegada a Sevilla de los primeros tabores de Regulares.

2. AVANCE HASTA EL FRENTE DE MADRID. Del 20 de julio al 7 de noviembre de 1936

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

• 20 de julio de 1936:

Se crea el Comité Central de Milicias Antifascistas en Cataluña

• 23 de julio de 1936:

Se reúne la Junta de Defensa Nacional en Burgos como órgano supremo de los sublevados, presidida por el general Cabanellas.

• 25 de julio de 1936: los sublevados mantienen reuniones con el gobierno de Mussolini y con Hitler.

• 1 de agosto de 1936: Leon Blum propone la no intervención.

• 9 de agosto de 1936: Francia cierra sus fronteras con España.

• 4 de septiembre de 1936: forma Gobierno Francisco Largo Caballero, socialista.

• 9 de septiembre de 1936: conferencia en Londres sobre la no intervención en España.

• 29 de septiembre de 1936: se publica el decreto de la Junta de Defensa Nacional que nombra a Franco “Jefe del Gobierno del Estado español” y “Generalísimo de

las fuerzas nacionales de tierra, mar y aire”.

- 1 de octubre de 1936: se aprueba el Estatuto de Autonomía del País Vasco.
- 1 de octubre de 1936: se suprime el Comité Central de Milicias Antifascistas de Cataluña.

CRONOLOGÍA SOCIAL:

- 11 de agosto de 1936: decreto clausurando las instituciones religiosas en la República.
- 29 de agosto de 1936: el bando sublevado restablece en Burgos la bandera bicolor, roja y gualda.
- 7 de octubre de 1936: promulgación de decretos sobre la expropiación y al nacionalización de tierras en la República.

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 21 de julio de 1936:
El coronel Moscardó declara el estado de guerra en Toledo y se atrinchera en el Alcázar.
- 22 de julio de 1936:
Recuperación de Guadalajara para el bando republicano.
- 25 de julio de 1936: los republicanos toman Albacete.
- 29 de julio de 1936: los sublevados conquistan Huelva.
- 4 de agosto de 1936: con el avance republicano hasta Pina de Ebro y Osera de Ebro, se fija el frente en Aragón.
- 11 de agosto de 1936: conquista de Mérida por los rebeldes. También toman Tolosa en este día.
- 14 de agosto de 1936: las fuerzas mandadas por el coronel Yagüe del bando sublevado, toman Badajoz.
- 5 de septiembre de 1936: los rebeldes toman Irún y de este modo aíslan el frente norte.
- 13 de septiembre de 1936: ocupación de San Sebastián por los sublevados.
- 28 de septiembre de 1936: finaliza el asedio del Alcázar de Toledo.
- 29 de septiembre de 1936: batalla del Cabo Espartel, en la que los sublevados

rompieron el bloqueo del estrecho por parte de la escuadra republicana.

3. BATALLAS EN EL FRENTE DE MADRID. Del 4 de noviembre de 1936 al 31 de marzo de 1937

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

- 6 de noviembre de 1936: el Gobierno republicano se traslada a Valencia.
- 6 de noviembre de 1936: se crea la Junta de Defensa de Madrid (bando republicano).
- 6 de

CRONOLOGÍA SOCIAL:

- 19 de enero de 1937: los sublevados inauguran Radio Nacional de España con un discurso del general Franco.

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 4 de noviembre de 1936: los sublevados ocupan Alcorcón, Leganés, Getafe y Cuatro Vientos. El frente se sitúa a 4 kilómetros de Madrid.
- 8 al 23 de noviembre: batalla de Madrid, tras la que se estabilizará el frente.
- 29 de noviembre de 1936: ofensiva de los sublevados hacia la carretera de A Coruña para aislar a las milicias republicanas de la sierra de Guadarrama y cercar Madrid.
- 14 de diciembre de 1936: segunda batalla de la carretera de A Coruña, con una ofensiva hacia Boadilla del Monte, que cae el día 16.
- 24 de diciembre de 1936: ofensiva rebelde en Córdoba, alejando a los gubernamentales de esta capital.
- 27 de diciembre de 1936: ofensiva republicana hacia Teruel.
- 4 de enero de 1937: los nacionales toman Majadahonda y alcanzan la carretera de A Coruña.
- 17 de enero de 1937: inicio de la ofensiva sobre Málaga.
- 6 de febrero de 1937: inicio de la ofensiva del Jarama para cercar Madrid.
- 8 de febrero de 1937: los franquistas toman Málaga.

- 27 de febrero de 1937: acaban los enfrentamientos en el Jarama.
- 8 de marzo de 1937: los sublevados inician la batalla de Guadalajara para aislar Madrid.
- 18 de marzo de 1937: finaliza la batalla de Guadalajara sin que los sublevados hayan conseguido su objetivo.
- 31 de marzo de 1937: inicio de la ofensiva sobre Bilbao.

4. LA CAMPAÑA DEL NORTE. Del 1 de abril de 1937 al 31 de octubre de 1937.

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

- 19 de abril de 1937: Franco unifica por decreto la Falange con el Carlismo, dando lugar a la Falange Española Tradicionalista de las Juntas de Ofensiva Nacional Sindicalista (FET de las JONS) que se conocerá como Movimiento Nacional y será el partido único durante la Dictadura.
- 17 de mayo de 1937: caída del gobierno de Largo Caballero. Se designa a Juan Negrín, del PSOE, como Presidente del Gobierno.
- 3 de junio de 1937: muere el General Mola en accidente aéreo. Franco queda como líder indiscutible en la zona sublevada.

CRONOLOGÍA SOCIAL:

- 3-8 de mayo de 1937: estallido de enfrentamientos en Barcelona entre los diversos partidos tras la disolución de las milicias anarquistas.
- 16 de junio de 1937: El POUM (partido obrero de unificación marxista, comunista estalinista) es declarado fuera de la Ley en la zona republicana.
- 1 de julio de 1937: todos los obispos españoles, excepto dos, firman una carta en apoyo al bando franquista.

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 21 de abril de 1937: Guipúzcoa cae en manos de los sublevados.
- 26 de abril de 1937: bombardeo de Guernica por la Legión Cóndor alemana.
- 19 de junio de 1937: los sublevados toman Bilbao.

- 6 de julio de 1937: comienza la batalla de Brunete.
- 26 de agosto de 1937: los sublevados entran en Santander.
- 6 de septiembre de 1937: los republicanos toman Belchite.
- 21 de octubre de 1937: caen Gijón y Avilés en poder de las tropas franquistas.

5. LA CAMPAÑA DE ARAGÓN, CATALUÑA Y VALENCIA. Del 1 de noviembre de 1937 al 28 de febrero de 1939.

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

- 30 de noviembre de 1937: el gobierno republicano traslada su sede de Valencia a Barcelona.
- 31 de enero de 1938: se constituye el primer Gobierno franquista.
- 30 de abril de 1938: el presidente del gobierno, Juan Negrín, expone su programa político conocido como los Trece Puntos de Negrín, para tratar de alcanzar la paz.
- Junio de 1938: Francia vuelve a cerrar sus fronteras con la España republicana.
- 18 de julio de 1938: Azaña, Presidente de la República, pronuncia el discurso “Paz, piedad, perdón”, buscando la mediación diplomática para acabar con el conflicto.
- 21 de septiembre de 1938: el presidente del gobierno republicano, Negrín, anuncia la retirada del frente de las Brigadas Internacionales.
- 24 de enero de 1939: en el territorio republicano se declara el Estado de Guerra.
- 27 de febrero de 1939: Francia y Reino Unido reconocen al régimen de Franco.
- 28 de febrero de 1939: Manuel Azaña dimite como presidente de la República.

CRONOLOGÍA SOCIAL:

- 9 de marzo de 1938: el Gobierno franquista promulga el Fuero del Trabajo.

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 15 de diciembre de 1937: comienza la ofensiva republicana sobre Teruel.
- 3 de enero de 1938: Teruel se rinde a los republicanos.
- 9 de febrero de 1938 termina la batalla de Alfambra, al norte de Teruel, en la que

los republicanos sufrieron una gran derrota.

- 22 de febrero de 1938: finaliza la batalla de Teruel con la reconquista final de la ciudad por los sublevados.
- 7 de marzo de 1938: en el frente de Aragón, los sublevados rompen el frente republicano en el sector del Ebro.
- 17 de marzo de 1938: los franquistas conquistan Caspe.
- 22 de marzo de 1938: se produce la desbandada de los Ejércitos republicanos de Aragón, tras la ofensiva franquista. Se derrumba el frente republicano en Huesca.
- 3 de abril de 1938: caen Lérida y Gandesa en poder de los sublevados.
- 8 de abril de 1938: los ejércitos franquistas conquistan Balaguer, Camarasa Y Tremp, deteniendo su avance a lo largo del río Segre.
- 15 de abril de 1938: la zona republicana se divide en dos tras la conquista de Vinaroz por los franquistas. Cataluña queda aislada de Madrid y Valencia.
- 23 de abril de 1938: los sublevados inician la Ofensiva de Levante con el objetivo de conquistar Valencia.
- 14 de junio de 1938: los franquistas toman Castellón.
- 15 de junio de 1938: termina la resistencia republicana.
- 25 de julio de 1938: los republicanos lanzan la ofensiva del Ebro para aliviar la presión de los franquistas sobre Valencia.
- 26 de julio de 1938: los sublevados se atrincheran en Gandesa.
- 2 de agosto de 1938: se detiene el avance republicano en la Batalla del Ebro.
- 6 de agosto de 1938: comienza el contra-ataque de los sublevados en el sector del Ebro.
- 22 de septiembre de 1938: último combate de las Brigadas Internacionales.
- 30 de octubre de 1938: comienza la contraofensiva final de Franco en el Frente del Ebro.
- 15 de noviembre de 1938: termina la retirada del ejército republicano del frente del Ebro, con la voladura del puente de hierro de Flix en la madrugada del día 16.
- 4 de enero de 1939: retirada de la resistencia republicana en el Frente del Segre.
- 26 de enero de 1939: Barcelona cae en poder de los sublevados.
- 5 de febrero de 1939: el ejército franquista toma la última capital de provincia de Cataluña, Gerona.

6. EL FIN DE LA GUERRA: LA TOMA DE MADRID.

CRONOLOGÍA POLÍTICA:

- 4 de marzo de 1939: el gobierno sale para el exilio en Francia.
- 18 de marzo de 1939: Portugal y España firman el Tratado Hispano-Portugués de no-agresión.
- 1 de abril de 1939: “no ha llegado la paz, sino la victoria”.

CRONOLOGÍA DE GUERRA:

- 4-12 de marzo de 1939: se produce el golpe anticomunista del coronel Segismundo Casado. Estalla en Madrid una guerra civil dentro de la guerra civil.
- 26 de marzo de 1939: se inicia la rendición del ejército republicano.
- 28 de marzo de 1939: los sublevados toman Madrid.
- 30 de marzo de 1939: caen Valencia y Alicante.
- 31 de marzo de 1939: cae la última ciudad republicana, Cartagena.

LISTADO DE PUENTES DE CARRETERA RECONSTRUIDOS

Se presentan a continuación las tablas en las que se recogen los datos de los puentes de carretera reconstruidos que se han localizado a lo largo de esta investigación. No se corresponde con un listado exhaustivo, esto es, no están todos los puentes que se destruyeron en el conflicto, debido a que dicha información no está documentada para algunos de ellos.

En las tablas se recogen los datos que se han podido recopilar, que no reflejan en todos los casos, las características del puente. Esto se debe a que en la documentación localizada, generalmente militar, sólo se hacía referencia al nombre del puente y no a sus características técnicas.

PUENTES DESTROYED EN GC Y RECONSTRUIDOS								
RÍO	PROVINCIA	TIPO: carret/ferro	MATERIALES	LUZ	DESCRIPCION	CUÁNDO	DÓNDE	QUIÉN
DEL CARBURO	TER	GIRONA	carretera carretera	sillería		5 arcos >1940	EN Sant Pau de Seguries (Ripollés), carretera de Campodón, sobre el río Ter, en Sant Pau de Seguries (Ripollés), Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
MONISTROL	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera	sillería		Arco		Diputación Provincial de Barcelona.
DE ESPONELLÁ (GIRONA)	FLUVIÁ	GIRONA	carretera	sillería		Arcos entre septiembre y noviembre de 1939.	(Girona) sobre el río Fluviá	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
MARTORELL	NOIA	BARCELONA	carretera	hormigón armado	6 tramos	Arcos >1940	carretera de Lérida a Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
DEL CAUDILLO	TER	GIRONA	carretera			>1940	En Sarriá de Ter, (Gironés) carretera entre Gerona y la frontera (Girona)	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
DEL TENIENTE GENERAL ORGAZ	TER	GIRONA	carretera			>1940	en Torroella de Montgrí (Girona)	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
BONMARTÍ	TER	GIRONA	carretera			>1940	Selva (Girona)	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
OSOR	RIERA DE OSOR	GIRONA	carretera			>1940	Selva, Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
PASTERAL	TER	GIRONA	carretera			>1940	Selva, Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
MANOL	MANOL	GIRONA	carretera			>1940 1938-1942	prov Girona, carretera Madrid a Francia por Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
LA SALA		GIRONA	carretera			>1940	prov Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
EN LA CARRETERA DE CALDES DE MALAVELLA		GIRONA	carretera			>1940	Selva, prov Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
FORZARÁ		GIRONA	carretera			>1940	prov Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
SAN PEDRO PESCADOR	FLUVIÁ	GIRONA	carretera			>1940	Girona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
ALFÉREZ HUARTE	TER	GIRONA	carretera			>1940	En Girona capital (Gironés)	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
BARCELONA		BARCELONA	carretera			>1940	Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
MANRESA	CARDENER	BARCELONA	carretera			>1940	prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
SÚRIA	CARDENER	BARCELONA	carretera			>1940	prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
SAN SADURNÍ D'ANOIA	RIERA DE L'AVERNÓ	BARCELONA	carretera			Arco >1940	prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
RODA DE TER	TER	BARCELONA	carretera			>1940	Osona, Carretera de Vich a Olot (Barcelona)	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
PUENTE SANT QUIRZE DE BESORA	TER	BARCELONA	carretera			>1940	Osona, prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
SANT BOI DE LLOBREGAT	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera			>1940	prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
MOLINS DEL REY	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera			>1940	prov Barcelona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
CALAFELL	RIERA DE LA BISBALL	TARRAGONA	carretera			>1940	prov Tarragona	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
VILANOVA DE LA BARCA	SEGRE	LÉRIDA	carretera			>1940	Segriá, prov Lérida	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
BALAGUER O PUENTE DE SANT MIQUEL	SEGRE	LÉRIDA	carretera			>1940	Noguera, prov Lérida	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista

LÉRIDA	SEGRE	LÉRIDA	carretera				>1940	Segriá, prov Lérida	Servicio de Caminos y Puentes del Ejército del Norte_Bando Franquista
TORTOSA	EBRO	TARRAGONA	carretera				1938-1942	Carretera de Valencia a Barcelona por Tortosa.	
GELSA	EBRO	ZARAGOZA	carretera				1938-1942		JOP Zaragoza
SÁSTAGO	EBRO	ZARAGOZA	carretera	metálico			1938-1942		
MORA DE EBRO	EBRO	TARRAGONA	carretera	metálico	6'60		1938-1942	Tarragona	
AMPOSTA	EBRO	TARRAGONA	carretera	colgante	134		1938-1942		JOP Tarragona
FRAGA	CINCA	HUESCA	carretera				1938-1942		
TORDERA	TORDERA	BARCELONA	carretera				1938-1942		JOP Barcelona
FUENGIROLA	FUENGIROLA	MÁLAGA	carretera	metálico	60	arco	1938-1942		
MEQUINENZA	EBRO	ZARAGOZA	carretera	hormigón	4'60	4 arcos triarticulados de hormigón.	1938-1942	carretera de Caspe a Mequinenza (Zaragoza)	JOP Zaragoza
ALCOLEA	CINCA	HUESCA	carretera				1938-1942		
CINCA (RÍO)	CINCA	HUESCA	carretera					Huesca	Ingenieros bando franquista
DE ALCALÁ DE CHIVERT A CUEVAS DE VINRUMÁ	BARRANC DEL BASSOT	CASTELLÓN	carretera				08/05/38		Comandancia Principal de Ingenieros bando republicano
CANTARRIJA O CANTARRIA	ARROYO CANTARRIJÁN	GRANADA	carretera				Del 12/12/1938 al 14/12/1938.	Carretera de Motril a Málaga	
SORBE (RÍO)	SORBE	GUADALAJARA	carretera		Altura de 12 m.			Carretera de Cogolludo a Torrelaguna (Guadalajara)	Ingenieros bando republicano
LLADODER		BARCELONA	carretera					Barcelona	JOP Barcelona
SOBRE BARRANCO DELA BOTA		CASTELLON	carretera	hormigón	27,2	1 arco		Carretera de Zaragoza a Castellón	JOP Castellón
RÍO COLUMBRES		CASTELLÓN	carretera	fábrica	24	1 arco		Carretera de Cincclones a Castellfort	JOP Castellón
SOBRE RÍO MIJARES EN ALMAZORA	MIJARES	CASTELLÓN	carretera	hormigón en masa	32, 34 y 36	5 claros			JOP Castellón
SOBRE EL TAJO DE LA PAZ Y RÍO MIJARES I	MIJARES	CASTELLÓN	carretera	hormigón armado	50			nudo de Montanejos	JOP Castellón
SOBRE EL TAJO DE LA PAZ Y RÍO MIJARES II	MIJARES	CASTELLÓN	carretera	hormigón en masa	12			nudo de Montanejos	JOP Castellón
SOBRE EL GUADIATO	GUADIATO	CÓRDOBA	carretera		15 m (arco central volado)	varios arcos		Carretera de Córdoba a Palma del Río	JOP Córdoba
SOBRE EL GUADALQUIVIR	GUADALQUIVIR	CÓRDOBA	carretera	metálico				en Villa del Río	JOP Córdoba
SOBRE RÍO GUADAJOZ I	GUADAJOZ	CÓRDOBA	carretera	metálico				carretera de Baena a Cañete de las Torres	JOP Córdoba
SOBRE RÍO GENIL	GENIL	CÓRDOBA	carretera	hormigón armado		4 tramos		carretera del puente de Palma del Río a la de Madrid a Cádiz, por la Campana	JOP Córdoba
SOBRE RÍO GUADAJOZ II	GUADAJOZ	CÓRDOBA	carretera	metálico				carretera de Córdoba a Espejo	JOP Córdoba
PUENTE I	GUADALQUIVIR	CÓRDOBA	carretera	hormigón armado				variante de la carretera de Pedro Abad a Villanueva de Córdoba por Adamuz	JOP Córdoba
LASCELLAS	ALCANADRE	HUESCA	carretera carretera	colgante colgante	93 m	Altura de 40 m sobre el cauce			JOP Huesca
EL GRADO	CINCA	HUESCA	carretera carretera		70	arco arco		Huesca	JOP Huesca Ejército sublevado.
ALMUNIENTE	FLÚMEN	HUESCA	carretera						JOP Huesca
DEL REY, SOBRE RÍO ALCANADRE	ALCANADRE	HUESCA	carretera			arco		Ballerías	JOP Huesca
DE CAPELLA O DE MIRALPEIX		HUESCA	carretera			arco			JOP Huesca
ALFARRAS, SOBRE NOGUERA RIBAGORZANA	NOGUERA RIBAGORZANA	LÉRIDA	carretera			arco			JOP Lérida
PUENTE II	PAS	SANTANDER	carretera					carretera del Convento de Soto a Selaya	JOP Santander
PUENTE III		SANTANDER	carretera					carretera de Burgos a Santander	JOP Santander
SOBRE EL CANALETAS	DE LA CANALETA	TARRAGONA	carretera			arco		carretera de Gandesa a Tortosa	JOP Tarragona
SOBRE EL RÍO ALGAS	ALGAS O ALGARS	TARRAGONA	carretera		7'15	7 arcos		carretera de Escatrón a Gandesa	JOP Tarragona
SOBRE EL RÍO USO	USO O HUSO	TOLEDO	carretera						JOP Toledo
TRIBUTILLO, SOBRE EL RÍO GUADARRAMA	GUADARRAMA	TOLEDO	carretera			bóvedas de hormigón			JOP Toledo
SOTO MANDUCHA, SOBRE EL GUADARRAMA	GUADARRAMA	TOLEDO	carretera	metálico					JOP Toledo

CASPE	GUADALOPE	ZARAGOZA	carretera	metálico	4*50	Reconstrucción con cuatro arcos triarticulados de hormigón con armadura rígida			JOP Zaragoza
MATARRAÑA	MATARRAÑA	ZARAGOZA	carretera					en el Ramal de Fabara de la carretera de Maella a Fraga	JOP Zaragoza
PUERTO DE LA PANIZA		ZARAGOZA	carretera			arco	18/04/1937 al 24/04/1937	carretera de Zaragoza a Teruel	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
SOBRE RÍO TAJUNA	TAJUNA	GUADALAJARA	carretera				del 05 al 16 mayo de 1937	carretera de Alcolea a Ribas de Saelices	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
BAILÉN		HUESCA	carretera			arco		carretera de Sabiñánigo a Ormaiztegui	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
SOBRE SUBCANAL DE URGEL		LÉRIDA	carretera	hormigón armado	7			carretera de Balaguer a Tárrega (Lérida), en la cabeza de puente de Balaguer	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
PUENTE IV			carretera		18	varios arcos	29/04/1938 al 09/05/1938	carretera de Lérida a Aldeza	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
PUENTE V	SIÓ	LÉRIDA	carretera				del 20 al 22 de agosto de 1938	carretera de Lérida a Puigcerdá, sobre el río Sió en la cabeza de puente de Balaguer	Compañía de Puentes del Cuerpo del Ejército de Aragón
PUENTE VI	CANAL DEL SERÓS	LÉRIDA	carretera		14	arco	10-11 de enero de 1939	carretera de Lérida a Borjas Blancas, sobre el canal del Serós	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE VII	ARROYO FORMOSA	LÉRIDA	carretera		8			carretera de Lérida a Borjas Blancas, sobre el arroyo Formosa	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE VIII		LÉRIDA	carretera		14		19-20 de enero de 1939	carretera de Cervera a Agramunt	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE IX		LÉRIDA	carretera		12		21 de enero de 1939	carretera de Agramunt a Artesa de Segre, sobre el Canal de Urgel	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE X	NOYA		carretera		26,4		24-27 de enero de 1939	carretera de Panadella a Calaf, sobre el origen del río Noya	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XI	PS FC	BARCELONA	carretera		30		22-28 de enero 1939	carretera de Panadella a Calaf, cruce sobre el FC del Norte	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XII	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera		20		7-9 de febrero de 1939	carretera de Sallente a Artés sobre el río Llobregat	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XIII		BARCELONA	carretera		20	arco	18-19 febrero de 1939	carretera de Manresa a Vich	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XIV		BARCELONA	carretera		35		25 de febrero al 3 de marzo de 1939	carretera de Moyà a Barcelona	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XV		BARCELONA	carretera		15		15 al 18 de febrero de 1939	carretera de Manresa a Vich	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XVI	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera		30		abr-39	carretera de Manresa a Vich sobre el río Llobregat	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XVII	LLOBREGAT	BARCELONA	carretera		50		abr-39	carretera de Berga a Vilada sobre el río Llobregat	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PUENTE XVIII		BARCELONA	carretera		17		may-39	carretera de Berga a Vilada	Compañía de Puentes del Ejército del Norte
PORCÍA	PORCÍA	ASTURIAS	carretera			varios arcos		carretera Villalba a Oviedo, a 135 Km de Oviedo	JOP Asturias
CANERO SOBRE EL RÍO LLORIA	LLORIA	ASTURIAS	carretera	metálico	55	tablero inferior y vigas parabólicas		carretera Villalba a Oviedo, a 90 Km de Oviedo y a 10 de Luarca	JOP Asturias
CORNELLANA, SOBRE EL RÍO NARCEA	NARCEA	ASTURIAS	carretera	metálico	2*25,75	vigas en celosía			JOP Asturias
INFIERNO	NARCEA	ASTURIAS	carretera	fabrica	18	arco		carretera Ponferrada a La Espina, entre Cangas de Narcea y La Espina	JOP Asturias
PILOTUERTO	NARCEA	ASTURIAS	carretera	fabrica	20	arco		carretera Ponferrada a La Espina, entre Cangas de Narcea y La Espina	JOP Asturias
ARGANCINAS	ARGANZA	ASTURIAS	carretera	fabrica		2 arcos		carretera Ponferrada a La Espina, entre Cangas de Narcea y La Espina	JOP Asturias
LA FLORIDA	NARCEA	ASTURIAS	carretera	metálico				carretera Ponferrada a La Espina, entre Cangas de Narcea y La Espina	JOP Asturias
SALCEDO		ASTURIAS	carretera	metálico	36			carretera de Grandas de Salime a Pola de Allande	JOP Asturias
MATILLAS	HENARES	GUADALAJARA	carretera		2*12	arco		margen izquierda del río Henares	
MANDAYONA	DULCE	GUADALAJARA	carretera		11	arco de medio punto		sobre río Dulce	
JIRUEQUE	TORREMOCHA	GUADALAJARA	carretera		12	arco escarzano		sobre río Torremocha	
REBOLLOSO	HENARES	GUADALAJARA	carretera		13,5	arco escarzano		paso a la carretera general de Taracena a Almazán, en Jadraque, sobre río Henares	JOP Guadalajara
ALCORLO	BORNOVA	GUADALAJARA	carretera		2*17	2 arcos escarzanos		cruce de la carretera de Espinosa a Hiendelaencina, sobre el río Bornova	

NAHARROS	CAÑAMARES	GUADALAJARA	carretera		16	viga recta de hormigón armado		en el barranco del Hierro, entre Naharros y Robredo de Corpes, cruce a la carretera de Hiendelaencina a Atienza sobre el río Cañamares
PUENTE XIX		LEÓN	carretera					carretera de la Vecilla a Collanzo (León)
PUENTE XX	TORIO	LEÓN	carretera					en las Hoces de Vegacervera
PUENTE XXI	EBRO	ZARAGOZA	carretera	metálico	60+80+60	Arcos de medio punto		carretera de Cariñena a Escatron a Bujaraloz por Sástago (Zaragoza)
PUENTE XXII	EBRO	ZARAGOZA	carretera	metálico	4*50	4 tramos de 50 m de luz		carretera de Caspe a Selgúa (Zaragoza)
PUENTE XXIII	EBRO	ZARAGOZA	carretera					carretera de la de Madrid a Francia a la de Zaragoza a Castellón (venta de Santa Lucía a Quinto) (Zaragoza)
	EBRO	ZARAGOZA	carretera					carretera de Santa Lucía a Quinto (Zaragoza)
PUENTE XXVI	TAJO	CÁCERES	carretera	hormigón armado				carretera de Guadalupe a Navalmoral de la Mata (Cáceres) JOP Cáceres
PUENTE XXVII	TIÉTAR	CÁCERES	carretera	hormigón armado				camino vecinal de Navalmoral de la Mata a Jarandilla (Cáceres) JOP Cáceres
DE VILLAVICIOSA	ARROYO DE LA VEJA	MADRID	carretera	metálico	6*19,30	6 tramos rectos de vigas en celosía		carretera de Alcorcón a San Martín de Valdeiglesias (Madrid) JOP Madrid
EL ÁLAMO	GUADARRAMA	MADRID	carretera	metálico	6*16	6 tramos rectos de vigas en celosía de 16 m de luz		carretera de Navalcarnero a Griñón (Madrid) JOP Madrid
PUENTE XXVIII	PERALES	MADRID	carretera	hormigón armado	4*22	4 tramos rectos de 22 m de luz		carretera de Aldea del Fresno a Chapinería (Madrid) JOP Madrid
PERTUSA	ALCANADRE	HUESCA	carretera					
SARINENA	ALCANADRE	HUESCA	carretera					2 km aguas abajo del puente de fc
ONTIÑENA	ALCANADRE	HUESCA	carretera	metálico	3*50			
DE LUNA	ARBA	ZARAGOZA	carretera					carretera de Luna a Zuera (Zaragoza) JOP Zaragoza
BARRANCO DE LA GALERA		TARRAGONA						JOP Tarragona
OROPESA		CASTELLÓN						Cuerpo de Ejército de Galicia, Ejército del Norte, bando franquista
TORREBLANCA		CASTELLÓN						Cuerpo de Ejército de Galicia, Ejército del Norte, bando franquista
TORRES DE SEGRE	SEGRE	LÉRIDA						Servicio de Puentes del Ejército, Cuerpo de Ejército de Navarra, bando franquista
AITONA O AYTONA	SEGRE	LÉRIDA						Servicio de Puentes del Ejército, Cuerpo de Ejército de Navarra, bando franquista
BARRANCO DE SAN ANTONIO	EBRO	TARRAGONA	carretera					carretera de Valencia a Barcelona por Tortosa.
DE CASTAÑEDA	PISUEÑA	CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
DE CARANCIA	PAS	CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
DE VARGAS	PAS	CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
SAN VICENTE DE LA BARQUERA		CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
LA MAZA		CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
CAMILLAS O COMILLAS?		CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
PASUES O PESUÉS	NANSUA	CANTABRIA	carretera					Comandancia de ingenieros_bando franquista
DE ANTÓN (NUEVO PUENTE DE SAN ANTON O PUENTE DE ATXURI)	NERVIÓN	BIZKAIA	carretera	mampostería	6,1	arco de medio punto completo, de ancho 6,10 metros y de altura de la rasante 8,30		Comandancia de ingenieros_bando franquista
BERCEDO		BURGOS	carretera	fábrica. Sillería	9,25	tres arcos de medio punto. Altura de la rasante de 9 metros.		Comandancia de ingenieros_bando franquista
BERRON	CADAGUA	BURGOS	carretera	fabrica		arcos.		Comandancia de ingenieros_bando franquista
BOLUETA	NERVIÓN	KIZKAIA	carretera	fabrica	16,65			Comandancia de ingenieros_bando franquista
BRAZOMAR	BRAZOMAR	CANTABRIA	carretera	fábrica. Sillería	8,3	arco de medio punto ligeramente rebajado. Flecha de 3,50 m		Comandancia de ingenieros_bando franquista

CHICHAPAPA	ARROYO DE SÁMANO	CANTABRIA	carretera	hormigón armado	11,9	tramo recto con cinco nervios y losa de hormigón armado		Comandancia de ingenieros_bando franquista
LA CONCHITA			carretera	fábrica. Mampostería	7,8	arco de medio punto ligeramente rebajado. Flecha de 3,70 m. Anchura de 6,50 m		Comandancia de ingenieros_bando franquista
LA ESTRADA			carretera	fábrica. Sillería	15,30+14,90+15,05	tres arcos de directriz circular con rebajamiento de ¼. Flecha 3,95 m. Anchura 8,55.		Comandancia de ingenieros_bando franquista
PORTUGALETE O VIZCAYA	NERVIÓN	BIZKAIA	transbordador	metálico				Comandancia de ingenieros_bando franquista
ZAYA			carretera		11,90+11,80	dos arcos parabólicos. Anchura total de 8,65 m		Comandancia de ingenieros_bando franquista
AGÜERA			carretera	fábrica. Sillería	6,9	oblicuo de medio punto ligeramente rebajado. Flecha de 3,15 m. Altura de la rasante 5 m		Comandancia de ingenieros_bando franquista
ISABEL II o PUENTE DE LA VICTORIA (llamado así posteriormente).	NERVIÓN	BIZKAIA	carretera					
FLIX	EBRO	TARRAGONA	carretera	metálico				
CUEVAS (RIBADESELLA)	SELLA	ASTURIAS	carretera	metálico	80 M		carretera de Santander a Gijón por la costa	
PRAVIA	NALÓN	ASTURIAS	carretera	metálico			carretera de segundo orden que desde Avilés enlaza en Cornellana con la general de Oviedo a Lugo y La Coruña	
SOTO DEL CASO	NALÓN	ASTURIAS	carretera		30		carretera de Riaño a Oviedo por el puerto de Tarna	
PANES	DEVA	ASTURIAS	carretera	metálico				
MIRAVET	BARRANC DE LES LLOSES	TARRAGONA					carretera de Pinell a Besinet	Comandancia general de ingenieros_bando franquista
TORTOSA II	EBRO	TARRAGONA					carretera de Valencia a Barcelona por Tortosa	Comandancia general de ingenieros_bando franquista

LISTADO DE PUENTES DE FERROCARRIL RECONSTRUIDOS

Se presentan a continuación las tablas en las que se recogen los datos de los puentes de ferrocarril reconstruidos que se han localizado a lo largo de esta investigación. No se corresponde con un listado exhaustivo, esto es, no están todos los puentes que se destruyeron en el conflicto, debido a que dicha información no está documentada para algunos de ellos.

En este caso, se ha localizado un mayor número de datos que en los puentes de carretera, debido principalmente a la existencia de listados sobre los daños sufridos en las redes ferroviarias, elaboraron las Compañías de ferrocarriles.

NOMBRE	RÍO		TIPO: carret/ferro	MATERIALE S	LUZ	DESCRIPCION	CUÁNDO	DÓNDE	PK	QUIÉN
TORDERA	RIERA TORDERA	PALAFOLLS, BLANES	ferrocarril	metálico	24 y 28 m de luz	5 tramos metálicos continuos	12/02/1939 (inicio de los trabajos)	Línea de Barcelona a Empalme por Mataró	KM 59,183 entre Malgrat y Blanes	MZA_bando franquista
RÍO HENARES	HENARES		ferrocarril	metálico	1*16	1 tramo viga tipo Pratt		Línea de Madrid a Barcelona	Km 130,940	MZA_bando franquista
MARTÍN (RÍO)	MARTÍN	SAMPER (TERUEL)	ferrocarril				02/04/1938 (terminado)	Línea de Madrid a Barcelona	Km 419	MZA_bando franquista
RÍO GUADALOPE	GUADALOPE	CASPE (ZARAGOZA)	ferrocarril	metálico	35,86+43,94+35,86	3 tramos independientes. Viga escotada tipo Pratt con tablero superior. Altura máxima de la rasante de la vía sobre el cauce de 20 m		Línea de Madrid a Barcelona	Km 453,511	mZA_bando franquista
MATARRAÑA (4º PASO)	MATARRAÑA	CASPE LA POBLA DE MASSALUCA (ZARAGOZA-TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	46,85+36,03+22,72	3 tramos metálicos independientes y dos arcos de fábrica de 15m + 6 m. Las vigas metálicas son semiparabólicas de tipo Warren de tablero superior. Altura	Del 09/04/1939 al 08/05/1938.	Línea de Madrid a Barcelona	Km 489,85	MZA_bando franquista
MATARRAÑA (5º PASO)	MATARRAÑA	FAYÓN LA POBLA DE MASSALUCA (ZARAGOZA-TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	2*52,50+1*35	tres tramos, los dos primeros continuos, apoyándose el último en una pila-estribo y en el estribo lado	28/12/1938-15/01/1939.	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 492,570 (entre Fayón y Ribarroja)	MZA_bando franquista
VALLMORTA (BARRANCO)	RIERA DE VALLMORTA		ferrocarril	fábrica	Arco 8 m		02/01/1939-12/01/1938.	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 496,86 (entre Fayón y Ribarroja)	mZA_bando franquista
GARCÍA (sobre el Ebro)	EBRO	GARCÍA (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	47,50+3*57+47,50	5 tramos continuos. Tramos oblicuos con ángulo de 116º de celosía de segundo orden y tablero	18/01/1939-08/02/1939	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 528,253 (entre García y Mora)	MZA_bando franquista
MASOS o MAZOS o MASSOS	BARRANCO MASSOS	DOSAIGÜES (TARRAGONA)	ferrocarril	fábrica	14 arcos*12 m		24/01/1939-24/02/1939	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 562,394 (entre Dosaiguas y Riudecañas)	MZA_bando franquista
RIERA LA BISBALL	RIERA LA BISBAL	EL VENDRELL (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	1 tramo	1 tramo con vigas tipo Pratt, tablero inferior y arriostramiento superior. Puente de doble vía y dos vigas	19/01/1939-04/02/1939 (paso provisional)	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 619,81 (entre S. Vicente y Calafell)	mZA_bando franquista
RIERA DE VALLBONA	RIERA VALLBONA		ferrocarril					Línea de Madrid a Barcelona	Km 654,273	MZA_bando franquista
LLOBREGAT	LLOBREGAT	PRAT DE LLOBREGAT (BARCELONA)	ferrocarril	metálico	3 tramos continuos: 2*36,5+1*44,6	3 tramos de alma llena	01/02/1939-04/02/1939 (provisional)	línea de Zaragoza a Barcelona por Villanueva (obras averiadas entre Fayón y la frontera francesa)	Km 671,181 (entre Prat y Bif-Bordeta)	MZA_bando franquista
POU	RASA DE MASMOLETS	PICAMOIXONS (TARRAGONA)	ferrocarril		3*9 (arco)	3 arcos		Ramal de Picamoixons A Roda	Km 4,84 (entre Picamoixons y Valls)	MZA_bando franquista
RIERA BISBALL	RIERA LA BISBAL	EL VENDRELL (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	2*14+1*18,9			Línea de Tarragona a Barcelona	Km 27,941 (entre S. Vicente y Vendrell)	MZA_bando franquista
RAMBLA DE ARBÓS	RAMBLA DE ARBÓS		ferrocarril	metálico		Viga en celosía	agosto de 1939	Línea de Tarragona a Barcelona	Km 38,182 (entre Arbós y Monjos)	MZA_bando franquista

RIERA DE MONTAÑANA	RIERA DE MONTAÑANA	LA RÁPITA (TARRAGONA)	ferrocarril	fábrica	Arco			Línea de Tarragona a Barcelona	Km 40,086 entre Arbós y Monjos	MZA_bando franquista
SOBRE EL TORRENTE DE LA BRUJA	TORRENTE DE LA BRUJA	LA RÁPITA (TARRAGONA)	ferrocarril	fábrica	Arco			Línea de Tarragona a Barcelona	Km 41,162 entre Arbós y Monjos	MZA_bando franquista
CAMINO DE SAN LORENZO			ferrocarril	fábrica	Arco		31/01/1939-01/02/1939	Línea de Tarragona a Barcelona	Km 66,292 entre S.Sadurní y Gelida.	MZA_bando franquista
LLOBREGAT (EN MARTORELL)	LLOBREGAT	MARTORELL (BARCELONA)	ferrocarril	metálico	11 tramos: 9*27,18+2*17	Vigas continuas	05/02/1939-paso en unos días	Línea de Tarragona a Barcelona	Km 73,9 entre Martorell y Castellbisbal	MZA_bando franquista
RIERA DE PERTEGÁS O PARTAGÁS	RIERA DE PARTAGÁS	SANT CELONI (BARCELONA)	ferrocarril	fábrica	4*7,8	arco	08/02/1939-en espera de dar paso provisional	Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 158,395 entre S. Celoni y Gualba	MZA_bando franquista
ONYAR (OÑAR)	ONYAR	RIUDELLOTS DE LA SELVA (GIRONA)	ferrocarril	fábrica	11,9	arco oblicuo para doble via	Se dio paso provisional el 6 del corriente.	Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 195,379 entre Caldas y Riudellots	MZA_bando franquista
RIERA DEL PALAGRET O PELEGRET	RIERA DEL PALAGRET O PELEGRET	ENTRE CELRÁ Y BORDILS (GIRONA)	ferrocarril	metálico	2*20	tramos continuos		Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 217,018 entre Celrá y Bodila	MZA_bando franquista
SAN JORDI	TER	FLSSÁ SAN JORDI DESVALLS (GIRONA)	ferrocarril	metálico	5*43,38 y 2*37,3	7 tramos continuos con tres vigas Warren y tablero superior		Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 223,110 entre Fleasá y S. Jordi	MZA_bando franquista
SAN MIQUEL FLUVIÀ	FLUVIÀ	SANT MORI SNAT MIQUEL DE FLUVIÀ (GIRONA)	ferrocarril	metálico	2*40,6 y 2*39,4	4 tramos continuos		Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 236,077 entre Camallera y San Miguel	MZA_bando franquista
MANOL (RÍO)	MANOL	VILAMALLA FIGUERES (GIRONA)	ferrocarril	metálico	2*32,87 y 2*26,98	4 tramos continuos		Línea de Barcelona a Empalme por Granollers	Km 244,047 entre Vilamalla y Figueras	MZA_bando franquista
RÍO MUGA	MUGA		ferrocarril					Línea de Barcelona a Francia por Granollers	Km 251,51	MZA_bando franquista
RIERA DE CARMANSÓ		GIRONA	ferrocarril	metálico	18,08	1 tramo tipo Warren de tablero superior		Línea de Barcelona a Empalme por Granollers	Km 259,636 entre Vilajuiga y Llansá	MZA_bando franquista
RIERA DE LLANÇÀ O LLANSÀ-1º PASO	RIERA DEL LLANÇÀ	LLANÇÀ (GIRONA)	ferrocarril	metálico	31,67	1 tramo metálico oblicuo de 31,67 metros de luz con vigas tipo Warren.		Línea de Barcelona a Empalme por Granollers	Km 263,384 entre Vilajuiga y Llansá	MZA_bando franquista
RIERA DE LLANSÀ-3º PASO	RIERA DEL LLANÇÀ	LLANÇÀ (GIRONA)	ferrocarril	metálico	25	1 tramo		Línea de Barcelona a Empalme por Granollers	Km 264,401 entre Vilajuiga y Llansá	MZA_bando franquista
RIERA DE COLERA O CULERA	RIERA DE COLERA	COLERA (GIRONA)	ferrocarril	metálico	2*31+3*41	5 tramos de vigas tipo Warren		Línea de Barcelona a Empalme por Granollers	Km 270,473 entre Llansá y Culera	MZA_bando franquista
RÍO GUADALBARBO	GUADALBARBO	ALCOLEA (CÓRDOBA)	ferrocarril	metálico	2*10,80	2 tramos de alma llena		Línea de Manzanares a Córdoba (Línea Alcázar de San Juan a Sevilla)	Km 430,702	MZA_bando franquista

RÍO GUADIATO	GUADIATO	ALMODÓVAR DEL RÍO (CÓRDOBA)	ferrocarril	metálico	1*66	1 tramo tipo Warren		Línea de Córdoba a Sevilla (Línea Alcázar de San Juan a Sevilla)	Km 467,808	MZA_bando franquista
RÍO BEMBEZAR	BEMBEZAR	HORMACHUELOS (CÓRDOBA)	ferrocarril	metálico	2*23,4+20	3 tramos viga tipo Pratt	08/1936 al 04/1937	Línea de Córdoba a Sevilla (Línea Alcázar de San Juan a Sevilla)	Km 482,48	MZA_bando franquista
RÍO GUADALQUIVIR	GUADALQUIVIR	LORA DEL RÍO (SEVILLA)	ferrocarril	metálico	5*50,76	2 puentes gemelos de 5 tramos de viga continua tipo Linville	08/1936 al 15/10/1937	Línea de Córdoba a Sevilla (Línea Alcázar de San Juan a Sevilla)	Km 523,47	MZA_bando franquista
RÍO GUADALQUIVIR II	GUADALQUIVIR	VILLANUEVA DEL RÍO (SEVILLA)	ferrocarril	metálico	3*34.24+1*34,63+2*34,74+1*47,85	7 tramos , viga tipo Pratt, el último semiparabólico.		Línea Mérida a Los Rosales	Km 199,724	MZA_bando franquista
RÍO ORTIGA O ORTIGAS	ORTIGA	DON BENITO MENGABRIL (BADAJOZ)	ferrocarril	metálico	2*16,76+1*19,18	3 tramos viga tipo Pratt		Línea de Ciudad Real a Badajoz	Km 404,044	MZA_bando franquista
RÍO GUADIANA	GUADIANA	ZARZA DE ALANGE DON ÁLVARO (BADAJOZ)	ferrocarril	metálico	2*45,83+9*53	11 tramos viga de celosía	31/12/1936 al 20/02/1937	Línea de Ciudad Real a Badajoz	Km 437,066	MZA_bando franquista
RÍO TAJO	TAJO	VILLASECA DE LA SAGRA ARANJUEZ (TOLEDO-MADRID)	ferrocarril	metálico	2*42,50+1*46,74	3 tramos, viga continua, tipo Pratt		Línea de Madrid a Ciudad Real	Km 58,115	MZA_bando franquista
ARROYO GALAPAGAR	ARROYO GALAPAGAR	BELACÁZAR (CÓRDOBA)	ferrocarril	metálico	2*16,01+1*22,02	3 tramos viga tipo Pratt		Ramal de Almorchón a Bélmez	Km 23,690	MZA_bando franquista
PUENTE			ferrocarril	fábrica	3*5	3 arcos de medio punto		Línea de Venta de Baños a Santander	Km 407,7	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
LANTUENO	BESAYA	CANTABRIA	ferrocarril		12 m	bóveda de medio punto		Línea de Venta de Baños a Santander	Km 437,360	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
FRAGUAS	BESAYA	ARENAS DE IGUÑA (CANTABRIA)	ferrocarril		4 arcos rebajados					
DE LOS FRANCESES	MANZANARES	MADRID	ferrocarril	fabrica	93 m	5 tramos		Línea de Madrid a Irún-Hendaya	Km 2,079 (Madrid)	
ORMÁIZTEGUI		ORMÁIZTEGUI (GUIPÚZCOA)	ferrocarril	metálico		5 tramos continuos apoyados sobre dos estribos y tres pilares		Línea de Madrid a Irún	Km 573	
RÍO JARAMA	JARAMA	MADRID	ferrocarril					Línea Madrid-Alocén, ferrocarril del Tajuña		

MUNAO SOBRE EL RÍO SIL	SIL	VILLADECANES CARUCEDO (LEÓN)	ferrocarril	metálico	36,25+45,15+36,25	3 tramos continuos	finalizado en mayo 1937	línea de Palencia a A Coruña	271,395	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
VALBUENA SOBRE EL RÍO PORQUEROS	PORQUEROS	VALBUENA DE LA ENCOMIENDA (LEÓN)	ferrocarril	metálico	17	tablero inferior		línea de Palencia a A Coruña	195,847	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
TEJADILLA	TAJADILLA	SEGOVIA	ferrocarril	metálico	31,5	vigas tipo Pratt		línea Villalba a Medina por Segovia	Km 1,122	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
VOLTOYA	VOLTOYA	COCA (SEGOVIA)	ferrocarril	metálico	34,125+42+34,125	vigas tipo Warren, tablero superior	finalizado el 22/12/1939	línea Villalba a Medina por Segovia	54,65	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
ADAJA	ADAJA	OLMEDO (VALLADOLID)	ferrocarril	metálico		igual al Voltoya		línea Villalba a Medina por Segovia	77,187	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
TECHA	BAYAS	KUARTANGO (ÁLAVA)	ferrocarril		1*21,6+1+4	arcos de mampostería	terminada el 31/22/1936	Línea de Castejón a Bilbao (sobre la carretera de Orduña a Subijana)	Km 163,385	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
TERTANGA o TARTANGA	ORDUÑA	ORUÑA (VIZCAYA)	ferrocarril	metálico	27	alma llena de tablero inferior		Línea de Castejón a Bilbao (sobre otro puente de fábrica de la carretera de Bilbao a Burgos y cruza además el río Tertanga)	Km 207	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SARATXO O JARACHO o SARACHO (sobre el río Nervión)	NERVIÓN	AMURRIO (ÁLAVA)	ferrocarril		12	arco rebajado		Línea de Castejón a Bilbao	Km 211,315	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
BOLUETA	NERVIÓN	BASAURI (VIZCAYA)	ferrocarril		3*10	3 arcos de medio punto		Línea de Castejón a Bilbao	Km 244,668	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
LA PEÑA	NERVIÓN	BILBAO (VIZCAYA)	ferrocarril		5*15	5 arcos de medio punto		Línea de Castejón a Bilbao	Km 246,117	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº1 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	25 m	tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 22,904	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº2 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	32 m	tipo Pratt de tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 31,838	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº3 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	29,5	tipo Pratt de tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 33,983	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº5 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	26,8	tipo Pratt		Línea de León a Gijón	Km 34,776	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº6 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	23,85 m	alma llena de tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 34,934	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE Nº9 SOBRE EL RÍO BERNESGA	BERNESGA	POLA DE GORDÓN (LEÓN)	ferrocarril	metálico	26,5	tipo Pratt de tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 38,214	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
BAÑOS			ferrocarril		3*12	3 arcos de medio punto		Línea de León a Gijón	Km 50,200	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE SOBRE EL BERNESGA 10	BERNESGA		ferrocarril	hormigón en masa	8 m	arco		Línea de León a Gijón	Km 52,991	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO CAUDAL	CAUDAL	MIERES (ASTURIAS)	ferrocarril	metálico	3*27	3 tramos continuos tipo Pratt de tablero inferior		Línea de León a Gijón	Km 124,655	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO NALÓN	NALÓN	RIBERA DE ARRIBA (ASTURIAS)	ferrocarril	hormigón en masa	3*24	3 arcos de medio punto		Línea de León a Gijón	Km 129,434	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO NORA	NORA	OVIEDO LLANERA (ASTURIAS)	ferrocarril	hormigón en masa	25	1 arco		Línea de León a Gijón	Km 143,797	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO NALÓN	NALÓN	OVIEDO (ASTURIAS)	ferrocarril	metálico	30+3*36+30	5 tramos metálicos continuos de celosía y tablero inferior		Línea de Oviedo a Trubia	Km 12,013	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO SOTÓN	SOTÓN	GURREA DE GÁLLEGO (HUESCA)	ferrocarril	metálico	38,36	tipo Pratt, de tablero superior y 38,36 m de luz	finalizado el 10/04/1937.	Línea de Zuera a Turuñana	Km 15	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

PUENTE		ZUERA (ZARAGOZA)	ferrocarril	ladrillo	2*10	2 arcos de ladrillo	finalizado del 01/05/1939	Línea de Zuera a Turuñana	Km 2,56	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
PUENTE HUESCA A JACA			ferrocarril	mampostería	16	arco de 12 m de altura	finalizado el 20/04/1937	Línea de Huesca a Jaca	Km 46,080	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
ISUEZ	ARAGÓN	JACA (HUESCA)	ferrocarril	metálico	29,85	tipo Pratt, de tablero superior y de altura hasta cabeza del carril de 9 m	20/2/1937-25/01/1938	Línea de Jaca a Canfranc	Km 5,241	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SARIÑENA, SOBRE EL RÍO ALCANADRE	ALCANADRE	SARIÑENA (HUESCA)	ferrocarril	metálico	22,8+67,8+22,8	3 tramos independientes. Los extremos son de vigas largueros del tipo Cruz de San Andrés y el central de celosía de segundo orden.		Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 92,511	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO CINCA	CINCA	MONZÓN (HUESCA)	ferrocarril	hormigón en masa	27,50 y 6,50	7 arcos parabólicos con aligeramientos circulares		Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 125,725	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO SEGRE	SEGRE	LÉRIDA (LÉRIDA)	ferrocarril	hormigón armado	38,63 m	3 puentes gemelos de 5 arcos parabólicos de hormigón armado con arcos y tablero para vía única.	ene-39	Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 184,024	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL CANAL DEL SERÓS	CANAL SERÓS		ferrocarril	metálico	11,3			Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 184,363	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL BARRANCO DE SAN MARTÍN	BARRANCO DE SAN MARTÍN	SANT MARTÍ SEISGEUIOLES (BARCELONA)	ferrocarril	fábrica de ladrillo	3*6	3 arcos de medio punto	finalizado del 24/02/1940.	Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 262,477	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE LA RIERA DE RAJADELL	RIERA RAJADELL	MONISTROL DE RAJADELL (BARCELONA)	ferrocarril		3*11,50	3 arcos de 11,50 m de luz, 8 m de ancho y 7,30 de altura	finalizado el 26/01/1940.	Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 295,300	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

SOBRE LA RIERA DE RAJADELL II	RIERA RAJADELL	MANRESA (BARCELONA)	ferrocarril		47 m longitud total	vigas larguero continuas de tres tramos. Antes del puente, pasa inferiormente la carreteras de Esparraguera a Manresa, bajo unas viguetas metálicas de 7 metros de longitud. Y a la salida del puente hay yba alcantarilla de 3 metros de luz con arcos de fábrica de ladrillo.		Línea de Zaragoza a Barcelona	Km 303,200	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO TER, EN MAULLEN O MANLLEU_SANT JORDI	TER	MANLLEU (BARCELONA)	ferrocarril	metálico	149,9 longitud total	alma llena, tablero superior, vigas continuas. 7 tramos	finalizado el 28/10/1939.	Línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas	Km 77,080	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO GES	GES	TORRELLÓ (BARCELONA)	ferrocarril	ladrillo	3*10	3 arcos de medio punto de 10 m de luz	De 18/03/1939 a 14/08/1939	Línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas	Km 84,271	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
CUGULERA SOBRE EL RÍO TER	TER	TORRELLÓ SANT QUIRZE DE BESORA (BARCELONA-	ferrocarril	metálico	80,82 m de longitud total	cuatro tramos de alma llena y tablero superior	De 25/05/1939 al 05/01/1940	Línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas	Km 91,850	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
ROCAFIGUEIRA	TER	RIPOLL (GIRONA)	ferrocarril	metálico	62 m de longitud total	vigas continuas, 3 tramos de alma llena y tablero inferior	finalizado el 25/08/1939	Línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas	Km 97,33	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE LA RIERA DE VALLFOGONA	RIERA DE VALLFOGONA		ferrocarril	ladrillo		2 arcos de 10 m de medio punto	Del 20/06/1939 al 24/09/1939	Línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas	Km 98,352	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO FRANCOLÍ	FRANCOLÍ	MONTBLANC (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico		3 tramos continuos de alma llena y pilas de 8 m de altura		Línea de Lérida a Reus y Tarragona	Km 59,071	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
DE LA FARGA, SOBRE EL RÍO FRANCOLÍ	FRANCOLÍ	MONTBALNC (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	40	tablero superior		Línea de Lérida a Reus y Tarragona	Km 61,933	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
ROIXELLAS O ROCHELAS, SOBRE EL RÍO FRANCOLÍ	FRANCOLÍ	VALLS ALCOVER (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	153 m de longitud total	3 tramos de vigas continuas de tablero superior		Línea de Lérida a Reus y Tarragona	Km 66,312	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
TORTOSA, SOBRE EL EBRO I	EBRO	TORTOSA (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	42,08+3*47,37+42,08	5 tramos continuos de tablero inferior y vigas Linville.	Del 23/02/1939 al 09/07/1939	Línea de Valencia a Tarragona	Km 191,983	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL BARRANCO DE LOS FRAILES	BARRANCO DE LOS FRAILES	TORTOSA (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	3*10,50			Línea de Valencia a Tarragona	Km 204,187	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL BARRANCO DE GRANADELLA	BARRANCO DE GRANADELLA O DE FAVARET	CAMARLES (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	3*7,50			Línea de Valencia a Tarragona		Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL BARRANCO DE CAMARLES	BARRANCO DE CAMARLES	CAMARLES (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	3*8,25			Línea de Valencia a Tarragona	Km 211,001	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO FRANCOLÍ	FRANCOLÍ	TARRAGONA (TARRAGONA)	ferrocarril	metálico	135,59 m de longitud total	2 tramos continuos de tablero inferior		Línea de Valencia a Tarragona	Km 274,113	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

SOBRE EL RÍO CADAGUA	CADAGUA		ferrocarril	metálico	68 m de luz (cada uno)	2 puentes metálicos gemelos, uno para cada vía, tablero inferior y arriostamiento superior.		Ferrocarril de Bilbao a Portugaleta		Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBE EL RIO TER	TER		ferrocarril	metálico	3*24,46	3 tramos continuos de alma llena.	finalizado en junio de 1939	Línea de Ripoll a Puigcerdá	Km 0,500	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL RÍO FRESSER	FRESSER		ferrocarril	metálico	2*25	2 tramos continuos de alma llena.		Línea de Ripoll a Puigcerdá	Km 0,604	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
SOBRE EL BARRANCO DE MORA			ferrocarril		3*8,25	arcos	Del 21/08/1938 al 03/09/1938	Ferrocarril Central de Aragón	Km 142,814	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
BARRANCO DE PEÑAFLO			ferrocarril	fabrica	7*10+1*20 (central)	8 arcos		Ferrocarril Central de Aragón	Km 160,800	Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
ALBENTOSA			ferrocarril	fabrica	10*10+2*20 (centrales)	12 arcos	finalizado el 29/09/1938	Ferrocarril Central de Aragón		Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España
			ferrocarril	fabrica	140	12 arcos		Ferrocarril Central de Aragón	Km 188,028 en Albentosa (Teruel)	
TORTOSA	EBRO		ferrocarril	metálico	226	5 tramos de celosía múltiple sobre pilas de fábrica		Ferrocarril Central de Aragón	Km 191,983 en Tortosa (Tarragona)	
SOBRE LA ACEQUIA DEL SILS	ACEQUIA DEL SILS		ferrocarril	fabrica	3*9	3 arcos oblicuos	finalizado en agosto de 1939	Línea de Tarragona a Barcelona y Francia	Km 179,635	Segunda División del Servicio de Vía y Obras_bando franquista
SOBRE LA ACEQUIA DEL MOLINO			ferrocarril	fabrica de ladrillo	7,5	arco oblicuo	finalizado en septiembre de 1939	Línea de Tarragona a Barcelona y Francia	Km 195,514	Segunda División del Servicio de Vía y Obras_bando franquista
UNQUERA SOBRE EL RÍO DEVA	DEVA		ferrocarril	metálico				Compañía del ferrocarril cántabro	Km 76,008	Compañía del ferrocarril cántabro
SOBRE EL RÍO CABRA	CABRA		ferrocarril	metálico			El 29/09/1937	Compañía del ferrocarril cántabro	Km 81,975	Compañía del ferrocarril cántabro
PURÓN			ferrocarril	metálico				Compañía del ferrocarril cántabro	Km 92,124	Compañía del ferrocarril cántabro
ORIO			ferrocarril	fabrica	7*10+1*20 (central)	7 arcos de medio punto	Del 24/07/1936 al 19/11/1936	Línea Elgoibar a San Sebastián, entre Zarauz y Aya-Orio	Km 33,479	Compañía de los ferrocarriles vascongados
MÁLZAGA			ferrocarril	metálico			Del 06/05/1937 al 31/05/1937	Línea de Durando a Zumárraga, en la estación de Málzaga	Km 21,043	Compañía de los ferrocarriles vascongados
ASTEPE			ferrocarril	fábrica	3*10	3 arcos, puente recto para doble vía	Del 15/06/1937 al 16/07/1937	Línea Bilbao a Durango, para servicio de la fábrica Astepe hasta la estación de Amorebieta	Km 21,770	Compañía de los ferrocarriles vascongados
ARRATIA O EGETEAGA			ferrocarril	metálico		tramo oblicuo	Del 01/07/1937 al 26/07/1937	Línea de Bilbao a Durango	Km 18,060	Compañía de los ferrocarriles vascongados

ANDRAPOLEA			ferrocarril	metálico		oblicuo sobre el río Ibaizábal	Del 01/07/1937 al 29/07/1937	Línea de Bilbao a Durango	Km 20,698	Compañía de los ferrocarriles vascongados
EL PONTÓN			ferrocarril	hormigón (uno de los primeros puentes de H en España)				Tranvía de Durango-Arratia		Compañía de los ferrocarriles vascongados
	PIDRUÉGANO		ferrocarril	metálico				línea de Zafra a Huelva, entre las estaciones de Los Jarales y Fregenal		
TUERTO			ferrocarril	metálico	52+x*15,5	2 tramos con vigas de alma llena		Línea de Palencia a A Coruña	Km 170,040 en San Justo de la Vega (León)	
SEGRE	SEGRE		ferrocarril	metálico	142	7 tramos de vigas en celosía		Línea de Lleida a Poble de Segur	Km 028,215 en Balaguer Os de Balaguer (Lérida)	
SEGRE	SEGRE		ferrocarril	metálico		vigas de celosía múltiple		Línea de Lérida a Reus y Tarragona (común para la línea de Lérida a Poble del Segur)	Km 0,340 en Lérida	
HÍJAR			ferrocarril					línea de Santander		Compañía de FC del Norte
ALBARDÓN			ferrocarril					línea de Santander		Compañía de FC del Norte
CUENA			ferrocarril					línea de Santander		Compañía de FC del Norte
CAMERA			ferrocarril					línea de Santander		Compañía de FC del Norte
BALAGUER			ferrocarril							
LÉRIDA			ferrocarril							
MORA DE EBRO	EBRO		ferrocarril							
			ferrocarril							
BESÓS			ferrocarril				1938-1942			
ZARAGOZA-SAN CARLOS DE LA RÁPITA			ferrocarril							
GUADALQUIVIR	GUADALQUIVIR		ferrocarril	metálico			01/09/1936-10/01/1937	línea Mérida	Km 199,794	Zona Sur_MZA_bando franquista
GUADALBARBO (ARROYO)	GUADALBARBO		ferrocarril				06/03/1937-26/04/1937		Km 0,431	zona Sur_MZA_bando franquista
ORTIGAS	ORTIGAS		ferrocarril	metálico			26/07/38		Km 420,600 (Badajoz)	zona Sur_MZA_bando franquista
MANZANARES (RÍO)	MANZANARES		ferrocarril	metálico				línea de Alicante	Km 6,4	MZA_bando franquista
ARROYO ABRONIGAL	ABRONIGAL		ferrocarril	metálico						MZA_bando franquista
SOBRE EL CANAL DEL SERÓS	CANAL DEL SERÓS		ferrocarril	hormigón en masa	11,3	arco con 1,60 m de flecha		Ferrocarril del Estado de Lérida a Balaguer		Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

BIBLIOGRAFÍA

AUTORES

ADELL, J. A. Y MONTORI, M. J.

“La Litera, nuestra tierra”.

La Voz de la Litera. Balaguer, 1895.

AGUILAR LÓPEZ, MANUEL

“Los afirmados modernos en España”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2513, Madrid 1928.

“Breve historia de la Revista de Obras Públicas”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2857, Madrid 1953.

AGUILÓ ALONSO, MIGUEL

“Ingeniería vs obras públicas en el periodo de entreguerras”.

Revista de Obras Públicas, Nº 3434, Año 2003.

ALEMANY LLOVERA, JOAN

“Los puertos españoles en el siglo XIX”.

CEHOPU-CEDEX. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Madrid, 1991.

ALONSO BAÑO, ALFONSO

“El Gobierno de conciliación. 18 de julio de 1936”

Artículo publicado en el periódico “El País” el 18 de julio de 1978.

ALZOLA Y MINONDO, PABLO

“Historia de las Obras Públicas en España”.

Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 3ª Edición. Madrid, 2001.

ANAYA DÍAZ, JESÚS

“Hormigón, estructura y forma de una nueva técnica en la arquitectura española de la primera mitad del siglo XX”.

Art. del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Sevilla 26-28 octubre 2000.

ARENAS DE PABLO, JUAN JOSÉ

“Caminos en el aire. Los puentes”.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 2002.

AZORÍN, FRANCISCO

“Los transportes en el Madrid de la II República”.

Aula de Cultura. Ciclo de Conferencias: El Madrid de la II República. Madrid, 1999.

**AZORÍN LÓPEZ, VIRTUDES; SÁNCHEZ-MONTERO, YOLANDA;
VILLAGRÁ FERNÁNDEZ, CARLOS**

“El instituto de la Construcción y el Cemento: de la investigación científica a la innovación tecnológica”

Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción Cádiz 27-29 enero 2005.

BARCELÓ MARCO, JUAN

“Problemas ferroviarios. La competencia entre el ferrocarril y la carretera”.

Revista de Obras Públicas. Nº 2664 y Nº 2666. Año 1935.

“La nacionalización de los ferrocarriles”.

Revista de Obras Públicas. Nº 2628. Año 1933.

“Los ferrocarriles y el “intervencionismo” del Estado”.

Revista de Obras Públicas. Nº 2633. Año 1933.

“Problemas ferroviarios. Determinación del capital de establecimiento de un ferrocarril”.

Revista de Obras Públicas. Nº 2647. Año 1934.

**BESTUÉ CARDIEL, ISABEL; CORTÉS PUYA, TRINIDAD; PUERTAS
GARCÍA, ESTHER**

“Salto hidroeléctrico del Chorro. Estudio para la restauración del Caminito del Rey”.

Cuadernos de Investigación CEHOPU nº 1. CEDEX-CEHOPU. 2007.

BELLSOLÁ BAYO, RICARDO

“Memoria relativa a los arcos de hormigón hidráulico construidos en la carretera de primer orden de Soria a Logroño”

Revista de Obras Públicas 1867 nº 2, 3 y 4.

BERNABEU LARENA, JORGE

“Precedentes históricos de colaboración entre acero y hormigón en la construcción de puentes”

Art. Cuarto Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Cádiz 27-29 enero 2005.

CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA, ÁNGEL MARIO

“Los Ingenieros de Caminos en la década 1930-1939. De la zanja del olvido al olvido de la zanja”.

Edición de Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona. Noviembre 2009.

CAYÓN GARCÍA, FRANCISCO; MUÑOZ RUBIO, MIGUEL.

“El Ferrocarril como sector estratégico durante la guerra civil española: reorganización, explotación y consecuencias”.

Economic History. Working Paper 01/2006. Universidad Autónoma de Madrid.

“Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra Civil”

Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.

“Transportes y comunicaciones” en *“La economía de la Guerra Civil”* coordinado por Elena Martínez Ruiz y Pablo Marín Aceña. 2006.

CEHOPU

“Betancourt. Los inicios de la ingeniería moderna en Europa”.

Catálogo de la Exposición, CEHOPU-CEDEX, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, 1996.

“Carlos Fernández Casado. Ingeniero”.

Monográfico de la Exposición Carlos Fernández Casado, CEHOPU-CEDEX, Ministerio de Fomento, 2007.

CHABAL, JEAN-PIERRE y BORDES, JEAN-LOUIS

“Puentes, 1802: La rupture du plus grand barrage du monde, ou le double echec D’Antonio de Robles le rapport Betanocourt”.

Quaderns d’història de l’enginyeria. Volum X. 2009.

CHURRUCA, EVARISTO

“Proyecto de mejora de la barra y encauzamiento de la mitad inferior de la ría de Bilbao”

Revista de Obras Públicas, 1880 nº 5

“Proyecto de puerto exterior en el abra de Bilbao”

Revista de Obras Públicas, 1888 nº 24

“Cementos”

Revista de Obras Públicas, 1896 nº 7

“Apuntes relativos a los ensayos de recepción que se efectúan con el cemento Pórtland de Boulogne empleado en las obras del puerto de Bilbao”

Revista de Obras Públicas, 1896 nº 16 y 18.

DELGADO, MIGUEL ÁNGEL; CRISTÓBAL, CARLOS; GONZÁLEZ, JOSÉ DIONISIO.

“El ferrocarril de vía estrecha del Tajuña y su influencia en el actual desarrollo espacial del sureste de Madrid”

Consortio Regional de Transportes de Madrid.

III Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón, 2003.

DIAMANTE CABRERA, JULIÁN

“Mis recuerdos de la guerra civil española”.

IMERSO. Ministerio de trabajo y Asuntos Sociales. 2007.

DÍAZ FERNÁNDEZ, JOSÉ ANTONIO; LOIS GONZÁLEZ, JOSÉ CAMILO

“El sistema de transportes y comunicaciones terrestres en el desarrollo regional de Galicia”.

Tese de doutoramento. Facultade de Xeografía e Historia. Universidade de Santiago de Compostela, 2007.

DIZ BERCEDÓNIZ, MANUEL

“Aplicaciones de hormigón armado”

Revista de Obras Públicas 1902.

DIZ TIRADO, PEDRO

“Carreteras y ferrocarriles”

Revista de Obras Públicas. Números 2601 y 2602. Año 1932.

DOMÍNGUEZ LÓPEZ, CARLOS

“Algunas notas sobre el Conde de Guzmán. Primer Inspector de Caminos y Canales. (Arlés, finales 1748-París 30 de marzo de 1820)”.

Revista de Obras Públicas. Número 3374. Año 1998.

DUEÑAS ITURBE, ORIOL.

“El servicio militar de puentes y caminos de Cataluña. Reconstrucción de daños de guerra y trabajos forzados”.

Centro de Estudios Históricos Internacionales (CEHI). Universitat de Barcelona, España.

ECHEGARAY, JOSÉ

“Recuerdos” Juan de Subercase

Madrid, Madrid Científico, 1913, págs 24-26

Discurso leído por José Echegaray el 10 de noviembre de 1898 en el Ateneo científico, literario y artístico de Madrid, con motivo de la apertura de sus cátedras.

ESTEVE GARCÍA, J.P.

“Las relaciones ferroviarias Madrid-Valencia en los años de la Guerra Civil Española”

Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001.

FERNÁNDEZ CASADO, CARLOS

“Historia del puente en España. Puentes romanos”.

Madrid, Artículos publicados en la revista Informes de la Construcción del Instituto Eduardo Torroja de la Construcción y del Cemento. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

FERNÁNDEZ TROYANO, LEONARDO

“Tierra sobre el agua. Visión histórica universal de los puentes”.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1999.

FERNÁNDEZ TROYANO, LEONARDO Y SÁENZ SANZ, AMAYA

“Los puentes españoles del siglo XIX. Materiales, estructuras y patrimonio”.

Técnica e Ingeniería en España: El ochocientos: de los lenguajes al patrimonio.

Real Academia de Ingeniería. Institución Fernando del Católico. Zaragoza. 2011.

FRAX, ESPERANZA; SANTOS MADRAZO.

“El transporte por carretera, siglos XVII-XX”.

Dossier en TsT Revista. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

GARCIA ARENAL Y WINTER

“La política de obras públicas”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2624. Año 1933.

GARCIA FARIA, PEDRO

“Las carreteras españolas”.

Revista de Obras Públicas, número 2282, 1919.

GARCÍA LOMAS, JOSÉ MARÍA

“La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”. Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.

GARCÍA MATEO, JOSÉ LUIS; JIMÉNEZ VEGA, MIGUEL; CUÉLLAR VILLAR, DOMINGO

“Inventario de puentes ferroviarios de España”.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2004.

GARCÍA RAYA, JOAQUÍN.

“Cronología básica del Ferrocarril Español de vía ancha”

Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

GARCINI PASTOR, VICENTE DE

“Reseña histórica de la escuela de Caminos, Canales y Puertos”.

Revista de Obras Públicas, Número extraordinario. I Centenario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Madrid, N° 1267, Año 1899.

GARELLY DE LA CÁMARA, ANTONIO

“El Ministerio de Obras Públicas en Santander”.

Revista de Obras Públicas, 1936-1939, número especial 15.

GOMENDIO, MANUEL DE

“Puentes de hormigón armado. Pruebas de los puentes de Golbardo y Ganzo”

Revista de Obras Públicas 1903 n° 1474.

GÓMEZ MENDOZA, ANTONIO; SAN ROMÁN, ELENA.

“Transportes y comunicaciones” en capítulo 7 de *“Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX.”*

GONZÁLEZ RODGERS, MIGUEL ÁNGEL

“Miguel Primo de Rivera y Orbaneja (1923-1930). Aproximación histórica a un análisis del poder en su proyección sobre la arquitectura civil”.

Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Madrid 19-21 de septiembre de 1996. Instituto Juan de Herrera, CEHOPU, 1996.

GONZÁLEZ TASCÓN, IGNACIO

“Ingeniería civil en España. Precedentes, historia y técnicas”.

Edición de Isabel Velázquez 2008.

GONZÁLEZ YACI, M^a PILAR

“El Plan de enlaces ferroviarios de Madrid en la Segunda República”.

Aula de Cultura. Cilco de Conferencias: El Madrid de la II República. Madrid, 1999.

GORDON, JOHN B.

“Estructuras o por qué las cosas no se caen”.

Celeste Ediciones, Madrid, 1999.

GRACIANO GARCÍA, AMPARO

“La construcción del Puente de Isabel II de Sevilla. Los problemas de cimentación”

Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Madrid 19-21 septiembre 1996.

HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, SANITAGO

“Puentes de España. Tránsito de culturas”.

Ediciones Lunweg.

IBARREÑA, ADOLFO DE

“Proyecto de reconstrucción del Puente de Isabel II en Bilbao”

Revista de Obras Públicas, 1876 nº 21.

JIMENO LASSALA, JOSÉ

“A moro muerto..., dos lanzadas”

Revista de Obras Públicas, Nº 2626, Año 1933.

LANDA SETIÉN, PASCUAL

“Memoria sobre la reconstrucción del puente de Luchana”

Revista de Obras Públicas 1877 nº 11

LÁZARO URRA

“Recuerdos de la guerra”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 03.

LE CORBUSIER

“Le Corbusier y los caminos de España”.

Revista de Obras Públicas. Número 2594. Año 1932.

LENTISCO FLORES, DAVID

“Cuando el hierro se hace camino. Historia del Ferrocarril en España” Alianza Editorial, S.A. Madrid, 2005.

LIZASO Y AZCÁRATE, DOMINGO DE; MAYANDÍA Y GÓMEZ, ANTONIO.

“Manual para el empleo del material de puentes modelo danés”.

Imprenta del memorial de Ingenieros. Madrid 1895.

LÓPEZ MUIÑOS, JUAN.

“Algunos aspectos de la ingeniería militar española y el cuerpo técnico”.

En el 50º Aniversario de la Creación del Cuerpo Técnico. Ministerio de Defensa. 1993.

MACÍAS, OLGA.

“El largo despertar: los tiempos de la autarquía (1939-1957)”.

Universidad del País Vasco.

MACHIMBARRENA GOGORZA, VICENTE

“La autonomía de la escuela de caminos”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2585, Año 1931.

“Un libro de Salvador de Madariaga”

Revista de Obras Públicas, Nº 2668, Año 1935.

“El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2591 y Nº 2592, Año 1932.

MANTEROLA ARMISÉN, JAVIER

“Puentes. Apuntes para su diseño, cálculo y construcción”.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 2006.

MARAÑÓN MENDIZÁBAL, MAGDALENA

“La Biblioteca de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: una aproximación histórica”.

Revista de Obras Públicas. Número 3383. Año 1999.

MARIÑO ORTEGA, VICENTE

“Las carreteras modernas”.

Revista de Obras Públicas. Número 2609. Año 1932.

MARISTANY, JOSÉ

“Los puentes militares”.

Revista ilustrada de las armas y servicios. Ministerio del Ejército. Número 51, abril 1944.

MARTÍ FONT, VICTOR

“Puente de Alcántara”.

Revista de Obras Públicas. Madrid, 1858, tomo XII_02.

MARTÍN NIEVA, HELENA

“La introducción del hormigón armado en España: las primeras patentes registradas en este país”

Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción Sevilla 26-28 octubre 2000.

MARTÍNEZ Y RUIZ DE AZÚA, ENRIQUE

“Hormigón de cemento armado”

Revista de Obras Públicas, 1901 nº 1362, 1363, 1364 y 1365.

MORENO FERNÁNDEZ, JESÚS

“Prehistoria del ferrocarril”

Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, 1983-1986.

MORENO I GUALLAR, JOSEP ANTONI.

“La construcción del Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita entre 1880 y 1906”.

Universidad Politécnica de Catalunya.

MOYA IDÍGORAS, LUIS

“Laboratorio Central para ensayo de materiales de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”

Revista de Obras Públicas, 1900 nº 1275.

MOYA JULVE, JOSÉ VICENTE.

“El tren blindado nº12. Su efímera actuación en la batalla de Alcalá Xivert”.

Revista Mainhardt.

MUÑOZ LABORDE, CARLOS; ÁLVAREZ NÚÑEZ, MARIANO

“De la pasarela de la muerte al puente del Generalísimo”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 06.

NÁRDIZ ORTIZ, CARLOS

“Las primeras carreteras modernas. El trazado y la construcción de los Caminos Reales en el siglo XVIII”.

Actas del Primer Congreso de Historia de la Construcción. Madrid 19-21 de septiembre de 1996. Edición de A. de las Casas, S. Huerta, E. Rabasa, Madrid. I. Juan de Herrera, CEHOPU, 1996.

ORTÚNEZ GOICOLEA, PEDRO PABLO

“Reducción de competencias, mantenimiento del gasto (1914-1936)”.

Revista Transportes, Servicios y Comunicaciones. Número 2.

PEIRONCELY MAROTO, MANUEL

“Obras del puerto de San Sebastián”

Revista de Obras Públicas, 1855 nº 6 y 7.

PEÑA BOEUF

“Desarrollo de las obras públicas en España”.

Revista de Obras Públicas. Números 2772, 2774 y 2775. Año 1946.

“Memorias de un ingeniero político”.

Artes Gráficas Madrid, Diciembre 1954.

“Discursos y conferencias: Programa, plan y desarrollo de la política de Obras públicas”.

Madrid, 1945.

“Las obras públicas en la Guerra Civil española”. Revista de Obras Públicas, 1940, número 2697.

PERALBA ÁLVAREZ, ANTONIO

“Política hidráulica”

Revista de Obras Públicas, Nº 2567, Nº 2568 y Nº 2569, Año 1931.

PERIS TORNER, JUAN

“Puebla de Híjar a Alcañíz, Tortosa y San Carlos de la Rápita (Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo”. Ferrocarriles de España, 07 de marzo de 2012.

www.spanishrailway.com

PICAÑOL, JAVIER

“Puentes volados”.

Destino. Política de Unidad, marzo de 1940.

POLO MURIEL, FRANCISCO

“La depuración franquista sobre el personal de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España, 1936-1943”.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Universidad Autónoma de Madrid.

V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, 14-16 de Octubre de 2009.

REBOLLO CANALES, GABRIEL

“Construcciones de hormigón armado sistema Hennebique. Fábrica de harinas ‘La Ceres’. Bilbao”

Revista de Obras Públicas 1901 nº 1343

REPARAZ LINAZASORO, FEDERICO

“El paro y las obras públicas”

Revista de obras públicas, Nº 2587, Nº 2588 y Nº 2589, Años 1931 y 1932.

RIBERA DUTASTA, JOSÉ EUGENIO

“El ferrocarril de Zamora a Orense y Coruña”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2593, Año 1932.

“El hormigón armado”

Revista de Obras Públicas 1898 nº1188

“Fábricas de cemento armado”

El Cemento Armado (TOMO I pág 375)

“Puente de 50m de luz de hormigón articulado en Las Segas (Asturias)”

Revista de Obras Públicas. 1901 nº 1335.

“Puentes de hormigón armado”

Revista de Obras Públicas 1903 nº 1432.

RODRÍGUEZ ACEROTE, JOSÉ

“Obras del puerto de Cartagena”

Revista de Obras Públicas, 1872 nº 7.

RODRÍGUEZ LÁZARO, FRANCISCO JAVIER

“Las primeras autopistas españolas (1925/1936)”

Colegio de Caminos, Canales y Puertos.Madrid, 2004.

ROMERO GARCÍA, ELADI

“La guerra civil en Cataluña y los caminos de la memoria”.

Revista Internacional de la guerra civil (1936-1939), número 11. Pág 77-92.

ROSELL, JAUME; CÁRCAMO, JOAQUÍN

“Los orígenes del hormigón armado y su introducción en Bizkaia. La fábrica Ceres de Bilbao”.

CEHOPU, X1 3997.

RUI-WAMBA MARTIJA, JAVIER

“El puente colgante de Bizkaia: reflexiones de un ingeniero”.

FABRIKART: arte, tecnología, industria, sociedad. Págs. 16-35, Número 6, 2006.

SAAVEDRA MORAGAS, EDUARDO Y PAGE, EUSEBIO

“Ancho de vía de los ferrocarriles”.

Revista de obras públicas, 1854.

SAAVEDRA MORAGAS, EDUARDO

“Los puentes de hierro”.

Revista de Obras Públicas, Madrid, 1861.

“Experimento sobre los arcos de máxima estabilidad”.

Revista de Obras Públicas, Madrid, 1866.

“Prueba del puente colgado de Arganda”.

Revista de Obras Públicas, Madrid, 1860.

SAENZ-GARCÍA, CLEMENTE

“Voladura y reconstrucción de algunos puentes de carretera en la provincia de Guadalajara”.

XIII Congreso Luso-Espanho. Associação portuguesa para o progresso das ciências. Coimbra 1956.

SAÉNZ RIDRUEJO, FERNANDO

“Ingenieros de Caminos del siglo XIX”.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1990.

“Los Ingenieros de Caminos”.

Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1993.

“Técnica e Ingeniería en España V. El Ochocientos. Profesiones e instituciones civiles”.

Manuel Silva Suárez, ed. Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución “Fernando el Católico”. Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007.

“Los primeros ingenieros de Caminos (1799-1839)”.

Revista de Obras Públicas. Número 3213. Año 1983.

STEINMAN, DAVID B. Y WATSON, SARA RUTH

“Puentes y sus constructores”.

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 2º Edición, Madrid, 2001.

SUÁREZ BLANCO, RICARDO

“Reconstrucción del Viaducto de Ormáiztegui”

Revista Ferrocarriles y Tranvías, número VII, 1940.

TORREJÓN CHAVES, JUAN

“Cádiz y los orígenes del ferrocarril en España”.

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Cádiz. IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 2006.

TOSTÓN MENÉNDEZ, FELIPE; LÓPEZ CIDAD, JESÚS FERNANDO.

“El tren de la azucarera Ciempozuelos-La Poveda. Un caso de arqueología industrial”

Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, 2001

TUÑÓN DE LARA, MANUEL

“Historia de España. IX. La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra”.

Editorial Labor S.A. Barcelona 1981.

TUÑÓN DE LARA, MANUEL; MALERBE, PIERRE; GARCÍA-NIETO, M^a CARMEN; MAINER BAQUÉ, JOSÉ CARLOS

“La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra”.

Historia de España dirigida por Manuel Tuñón de Lara. Tomo IX. 1981.

UCELAY ISASI, JOSÉ CLEMENTE DE

“El tráfico rodado por las carreteras”.

Revista de Obras Públicas. Número 2628. Año 1933.

“Nuestro escalafón”.

Revista de Obras Públicas. Número 2633. Año 1933.

UHAGÓN, FÉLIX

“De los efectos del agua de mar en los morteros y hormigones”

Revista de Obras Públicas, 1854 nº 5.

URIOL SALCEDO, JOSE I.

“Historia de los caminos de España”

Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 41. Madrid 1992.

UNCITI

“Traviesas de cemento armado para vías férreas”

El Cemento Armado (TOMO III pág 35).

VILLA Y CALZADILLA, RAFAEL DE

“Conveniencia y oportunidad de una Asamblea Corporativa”.

Revista de Obras Públicas, Nº 2588, Año 1932.

VV.AA

“Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XIX)”

Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español. Ministerio de Fomento, Madrid, 1996.

“Los ingenieros militares en España siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial”.

“Geo crítica. Textos de apoyo” Nº 3. Edicions Universitat de Barcelona.

WAIS, FRANCISCO

“Reparación de daños de guerra. La del puente sobre el Cadagua, del ferrocarril de Bilbao a Portugalete”.

Revista Ferrocarriles y Tranvías, mayo de 1940.

WARD, BERNARDO

“Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas á promover los intereses de España, con los medios y fondos necesarios para su planificación”.

Viuda Ibarra, hijos y compañía. Madrid, 1787.

ZAFRA, JUAN MANUEL DE

“Embarcadero de hormigón armado en el Guadalquivir”.

Revista de Obras Públicas 1905 nº 1571.

PUBLICACIONES PERIÓDICAS**ABC**

ABC Sevilla, 19 de febrero de 1938, páginas 11 y 12.

ABC, año trigésimo segundo, número 10.366, 26 de abril de 1939, edición de mañana.

ABC Sevilla, 10 de octubre de 1936, página 9 y 10.

ABC, viernes 16 de marzo de 1945, edición de la mañana, página 8.

EL CEMENTO ARMADO

“D. J. Eugenio Ribera”

El Cemento Armado (TOMO I pág 177)

“Exposición internacional y universal de 1903, en Madrid”

El Cemento Armado (TOMO III pág 82)

“Aplicaciones militares del cemento armado”

El Cemento Armado (TOMO III pág 41)

FERROCARRILES Y TRANVÍAS

“Felicitación de S.E. El Generalísimo, comunicada por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles”

Revista Ferrocarriles y Tranvías, número VII, año 1940.

FOLLETOS

Construcción del puente Arbex por las tropas franquistas en Lascellas, año 1938.

LA CONSTRUCCIÓN MODERNA

“Los materiales de construcción y los laboratorios de ensayo”

LA VANGUARDIA

“Servicio Militar de Puentes y Caminos”

La Vanguardia Española. Suplemento 8 de septiembre de 1938.

La Construcción Moderna 1903 nº 18

MEMORIAL DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO

“Los pontoneros en las últimas maniobras de la 5ª Región”

Año LVIII, número III, Madrid marzo de 1903.

METALURGIA Y CONSTRUCCIÓN

“España trabaja. Cara al sol con nuestros puentes nuevos”.

Revista Metalurgia y Construcción, número II, 1940.

“Bilbao la magnífica y laboriosa capital norteña, florón de España, se dispone a

reconstruir sus tradicionales puentes, destruidos por la furia criminal e inhumana de los bandoleros rojos”

Revista Metalurgia y Construcción, número II, 1940.

“Una victoria de la ingeniería española. El nuevo puente de hormigón armado sobre el río Jerte en la línea de Plasencia a Astorga”

Revista Metalurgia y Construcción, número II, 1940.

PERIÓDICO “EL SOL” DE MADRID

24 de diciembre de 1931.

10 de julio de 1934.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

“Pantanos y canales de riego”.

Madrid, N° 1229, 1899.

“Las carreteras abandonadas”.

Madrid, N° 13, 1873.

“Breve reseña de los progresos de los ferrocarriles en España”

Madrid, N° 24, 1855.

“El Congreso Nacional de Obras Públicas”.

Madrid, N° 2690, 1936.

“El Congreso Nacional de Obras Públicas”

Madrid, N° 2692, 1936.

“La política de obras públicas”.

Madrid, N° 2611, 1932.

“Crónica”.

Madrid, N° 2649, 1934.

“Pantanos y canales de riego”

Madrid, N° 1229, Año 1899.

“La mejora de los ríos en España”

Madrid, N° 1229, Año 1899.

“Real Orden de 12 de junio de 1799”.

Número extraordinario. I Centenario del Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Madrid, N° 1267, Año 1899.

“Noticia del estado actual de los Caminos y Canales de España, causas de sus atrasos y defectos, y medios de remediarlos; Dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por D. Agustín de Betancourt: Año de 1803”.

- Madrid, Año de 1869. Tomo I, nº 5, nº 6, nº10 y nº 13.
“Nueva escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos”.
- Madrid, Año 1889, tomo VII nº 2 y nº 5.
“Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección general de obras públicas”.
- Madrid, Año 1857, Tomo I, Nº 10, Nº 11, Nº 12 y Nº 13.
“Puente de Isabel II en Gerona”
- Madrid, 1856, tomo I, 15_04.
“Obras del puente romano de Alcántara”.
- Madrid, 1857, tomo I_05.
“Caída del antiguo puente de Pont de L’Arche”.
- Madrid, 1857, tomo II_02.
“Descimbramiento de un puente de sillería”
- Madrid, 1859, tomo 17_04.
“Puente en la calle Segovia de esta corte”
- Madrid, 1860, tomo 2_03.
“Puente de Villanueva de Cameros”.
- Madrid, 1862, tomo 24_02.
“Puente de la Horadada sobre el río Ebro”.
- Madrid, 1863, tomo 12_01.
“La batalla de los anchos”.
- Madrid, 1873.
“Nota sobre la aplicación del cemento para la conservación de la madera debajo del agua de mar”
- Madrid, 1853 nº 5
“Obras del puente romano de Alcántara”
- Revista de Obras Públicas, 1857 nº 5.
“Noticias. Provincia de Oviedo”
- Revista de Obras Públicas, 1898 nº 1206.
“Un puente de hormigón armado”
- Revista de Obras Públicas 1899 nº 1262.
“Resumen de las destrucciones de la guerra en la Red de Caminos del Estado”.
- Revista de Obras Públicas, 1940, número especial 1936-1939.
“Reparación y construcción de puentes durante el Glorioso Movimiento Nacional”.

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 07.

“Reparación de los destrozos ocasionados por la guerra en los puentes de las líneas de Madrid a Barcelona, Tarragona y Francia”.

Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 08.

“Puentes reconstruidos por Ingenieros de Caminos militarizados”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 11.

“Notas sobre la campaña de los Ingenieros de Caminos durante la guerra en Asturias”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 12.

“La explotación de ferrocarriles durante la guerra de liberación”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 14.

“Compañía de los ferrocarriles vascongados. Reconstrucción de puentes”.

Revista de Obras Públicas, número especial 1936-1939, número 10.

VÍA LIBRE

“Línea de la Puebla de Híjar-Alcañiz-Tortosa-Sant Carles de la Rápita”. Vía Libre, la revista del ferrocarril, número 448, 01/12/2001.

ARCHIVOS

ARCHIVO HISTÓRICO FERROVIARIO (AHF)

- “Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance”_Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939)_TOMO I_texto y gráficos y TOMO II_cuadros estadísticos. Espasa Calpe, S.A. Madrid, 1940.
- AHF, C-1172-004: Puente de hormigón en el km 32,120 en la línea de Salamanca a la Frontera Portuguesa.
- AHF, C-0996-001: Relaciones de las obras averiadas o destruidas, valoraciones de daños y planes de obras en las líneas de la red del 25 de agosto de 1937 al 13 de septiembre de 1938.
- AHF, C-0121-004: línea de Cuenca a Utiel. Reparaciones. Del 27 de abril de 1929 al 9 de noviembre de 1940.
- AHF, C-1356-10: Huelgas, conflictos sociales y bombarderos, del 24 de enero de 1936 al 1 de enero de 1937_bando republicano.
- AHF, C-1366-001-Actos subversivos contra la república que afectan al ferrocarril. Vigilancia de puentes. Del 14/12/1936 al 27/12/1937.
- AHF, C-0408-001: Puente de Culera en el km 270,423 de la línea de Barcelona a Tarragona y Francia. MZA. Archivo Histórico Ferroviario. Madrid.
- AHF, C-0806-10: Puentes sobre los ríos Manol y Llobregat de Muga en la línea Tarragona a Barcelona y Francia: proyecto para el concurso de ejecución de dos puentes de hormigón armado para doble vía sobre los ríos Manol y Llobregat de Muga, realizado por Entrecanales y Távora.
- AHF, C-1162-001: Proyecto para el concurso de ejecución de los puentes de hormigón armado para doble vía, sobre los ríos Manol y Llobregat de Muga, realizado por Entrecanales y Távora S.A. en la línea de Tarragona a Barcelona y Francia.
- AHF, C-0426-002: Puente García sobre el río Ebro, en el km 528,188 y el viaducto Los Massos en la línea Madrid a Barcelona. Archivo Histórico Ferroviario.
- AHF, C-0391-005: Reconocimiento de puentes 21/02/1942-12/05/1942.
- AHF, VA-0245-002: Planos del proyecto de reconstrucción del puente sobre el río Llobregat en el km 671,181 de la línea de Madrid a Barcelona. 01/10/1939.
- AHF, C-0409-001: Puente sobre el río Llobregat de la línea de Valls a Villanueva y Barcelona: km 671,181 de la línea de Madrid a Barcelona.

- AHF, C-0406-001: Construcción de un puente de hormigón armado sobre la Riera de la Bisbal en la línea de Madrid a Barcelona 30/05/1939-17/07/1940.
- AHF, C-0406-003: Proyecto de construcción definitivo sobre la riera de la Bisbal.
- AHF, C-0409-002: Puente sobre la riera de la Bisbal en la línea de Madrid a Barcelona km 619,81. 29/04/1940.
- AHF, C-1303-002: Obras de fábrica de los tramos metálicos de la línea de Tarragona a Barcelona y Francia. Del 05/05/1931 al 25/05/1936.
- AHF, VA-0178-003: Proyecto del puente sobre el río Manol (Gerona).
- AHF, V-0695-001: Construcción de puentes en la primera y segunda sección de construcción de la línea de Gerona a la Frontera en los ríos Muga, Torrente de Toñá, Riera de la Bolla, acequia de Viñals y el río Manol.
- AHF, VA-0241-10: Refuerzo de las viguetas transversales del puente sobre el río Manol
- AHF, FA/0025-021: Puente sobre el río Manol, afluente del Muga en la línea de Gerona a la frontera francesa_AHF

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN (AGA)

- AGA, (04) 24/12665: Reconstrucción del puente sobre el río Llobregat (km 671,181).
- AGA, (04) 24/12209: Reconstrucción del puente sobre el río Llobregat (km 671,181). Reconstrucción y ampliación de fundaciones y alzado de pilas y estribos y obras complementarias y accesorias.
- AGA: Proyecto de puente metálico de acero para doble vía sobre la riera de la Bisbal Km 37,750 de la línea de Valls a Villanueva y Barcelona. Red Catalana. Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

ARCHIVO GENERAL MILITAR DE ÁVILA (AGMAV)

- AGMAV, C2698,8/6: Organizaciones rojas. Organización de las tropas y servicios de ingenieros, Logroño, 28 de febrero de 1938_bando sublevado (información sobre el bando republicano).
- AGMAV, C2397, 192, 89/7: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias. Salamanca, 5 de noviembre de 1937 _bando sublevado
- AGMAV, C1248, 62: Construcción de puentes. Obras finalizadas. Carreteras. Ejército del Norte. Julio de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1156, C24_Material de Ingenieros, planos de obras en puentes y carreteras.

- AGMAV C4132,1,4_Relación de servicios prestados por varias Unidades de la 63ª División_Bando sublevado.
- AGMAV, C531,10,1_ Informe realizado el 21 de septiembre de 1938 por el capitán del ejército sobre la construcción del puente sobre el río Henares, para salvar la discontinuidad que se produce en la carretera también en construcción que enlaza la de Madrid a Francia por la Junquera con la de Valencia.
- AGMAV, C575,7/25_Informe que el Comandante General de Ingenieros remitía al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental sobre el estado de las destrucciones.
- AGMAV, C575,7/26_ Comunicación del Comandante General de Ingenieros al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental informando sobre el estado actual de las obras en las voladuras_Bando republicano
- AGMAV, C575,7/24_Informa del Comandante General de Ingenieros dirigido al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental en el día 11 de enero de 1939_Bando republicano.
- AGMAV C575,7/29_ Voladuras efectuadas en el repliegue por el XXIX Cuerpo_repliegue de Monset-Falset-Coll de Balaguer. Día 13 de enero de 1939_Bando republicano.
- AGMAV, C575, 7/31_Informe del Comandante General de Ingenieros al General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental, sobre la disposición de voladuras proyectadas en la pista del Cimadal que une la carretera de Isona a Coll de Nargó con la de Artesa de Segre a Isona, remitido el día 14 de enero de 1939. Bando republicano.
- AGMAV, C575,7/36_Orden aprobando el plan de destrucciones_día 15 de enero de 1939_Bando republicano.
- AGMAV, C575,7/38_Informando del traslado de dos equipos de destrucciones con un oficial a preoparar voladuras en la carretera Panadella a Santa Coloma y en la carretera Igualada a Santa Coloma._16 de enero de 1939. Bando republicano.
- AGMAV, C575, 7/41_Ordenando que se preparen voladuras en la carretera Manresa-Igualada y en la zona de retaguardia del Ejército del Ebro_18 de enero de 1939_Bando republicano.
- AGMAV, C575,7/42_Orden disponiendo el envío de un equipo de destrucciones con material a Vich_28 de enero de 1939. Bando republicano.

- AGMAV, C2126,12_ Información del Servicio de Información y Policía Militar (SIPM) al General del Aire y al Comandante Militar de Baleares_Burgos 16 de Febrero de 1938. Bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12_ Información del Servicio de Información y Policía Militar sobre el transporte de material de guerra por la zona de Puigcerdá. Burgos 18 de Abril de 1938_Bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12_ Comunicación sobre el estado de la comunicaciones del ejército republicano en la zona de Puigcerdá, indicando los puntos vulnerables para ser atacados por el bando sublevado.
- AGMAV, C517, C4_ Informe del Jefe de Servicio de retaguardia y transporte, sobre la conveniencia de establecer un sistema único de control y vigilancia de las carreteras, puentes, etc. Marzo de 1938_Bando republicano.
- AGMAV, C1309,C3,D1_ Objetivos militares. Campos de aviación, depósitos, parques, puentes, minas, etc-Cuenca y Cañada del Hoyo. 11 de Mayo de 1937_Bando sublevado.
- AGMAV, C1309, C2, D1_Objetivos militares. Campos de aviación de Loeches y Alcalá de Henares. Id de Marchamalo. Otros. Puentes. 28 de Marzo de 1937_Bando sublevado.
- AGMAV, C1345,82_Reparación de carretera de Morella a Saladella_ Mayo de 1938_Bando sublevado.
- AGMAV, C2597, C30_Cuerpo del Ejército de Navarra. Instrucción General nº3. Sobre circulación y puentes. 11 de diciembre de 1938_Bando sublevado.
- AGMAV, C2711, 17. Puentes y Caminos.-Organización del Servicio de Puentes y Caminos en el E. del Sur. Noviembre 1938_Bando sublevado.
- AGMAV, C1385, CP52_Instrucción número 3 del día 11, sobre circulación y puentes. Cuerpo del Ejército de Navarra, diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12/16: nota enviado por el SIMP al Generalísimo de los Ejércitos Nacionales y al General Jefe del Aire, informado sobre el estado de las defensas antiaéreas en la zona de Puigcerdá, en Burgos a 15 de febrero de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2126, 12/20_Nota del Servicio de Información y Policía Militar del bando sublevado a los responsables del Ejército del Aire con la información sobre los puentes objetivo a destruir. Burgos, 11 de marzo de 1938.

- AGMAV, C2397, 192, 89: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias, 14 de noviembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV 1345, C123: Reconstrucción del barranco de la galera por la O.P de Tarragona. Empleo de una Compañía de Trabajadores, noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2711,1/9: Comandancia General de Ingenieros. Fortificación. Ofensiva en el frente de Aragón. Organización de los servicios de ingenieros en vísperas de la próxima ofensiva. Noviembre 1938, febrero-marzo 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C2711, 18: Relación de las obras de fábrica mayores de 3,00 metros de luz que tienen sus carreteras de explotación en 26 de octubre de 1938, Jefatura de Obras Públicas de Zaragoza, 23 de noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2711,24: Relación de las obras públicas existentes en las carreteras de la zona liberada de la provincia de Madrid, sin fecha_bando sublevado.
- AGMAV, C2698, 8/15: Organizaciones rojas. Servicio de Investigación Militar, guerrilleros y servicio de información de partidas. Burgos, 6 de diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1309, C2, D1_ Información sobre los campos de aviación del ejército republicano. Objetivos militares. Campos de aviación, depósitos, parques, puentes, minas, etc-Cuenca y Cañada del Hoyo. 11 de Mayo de 1937_Bando sublevado.
- AGMAV, C1716,21,3_Proyecto relativo a la protección de la vía férrea en el trayecto Puente Genil a Luque y Baena, 30 de diciembre de 1938. Bando republicano.
- AGMAV, C1470, C26_ Información sobre las circulaciones de ferrocarril, 28 de Agosto de 1936_Bando sublevado.
- AGMAV, C2711,1_Ofensiva en el frente de Aragón-Organización de los Servicios de Ingenieros en vísperas de la próxima ofensiva. Noviembre 1938, febrero-marzo 1939_Bando sublevado.
- AGMAV, C575,7/11: Órdenes, partes, gráficos, etc. sobre destrucciones de vías férreas, puentes, carreteras, etc. en los sectores del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental (GERO), febrero de 1939_bando republicano.
- AGMAV, C2374, 145, 28: Atentados. Explosión de un petardo en la línea férrea de Baena a Puente Genil, al paso de un tren del que descarrilaron la máquina y siete vagones. Enero de 1938_bando sublevado.

- AGMAV, C2452, 1/1: Informe sobre las comunicaciones ferroviarias de los rojos en Cataluña, 10 de noviembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C1378, CP83_ Informes sobre vías férreas, carreteras, pistas, puentes y túneles; obras en ellos. Cuerpo del Ejército Marroquí, diciembre de 1938_bando sublevado
- AGMAV, C1716,21,3/10: Proyecto de vigilancia para la línea de Puente Genil a Luque y Baena Puntos especiales que deben tener vigilancia permanente con expresión de las fuerzas que se estiman necesarias. Córdoba, 29 de diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12/19: Nota dirigida al General Jefe del Aire sobre la conveniencia de bombardear la estación de Alp, Servicio de Información y Policía Militar, Burgos, 4 de marzo de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C761,12,1_Indicando la construcción de un puente pesado sobre el Henares. Bando republicano.
- AGMAV, C1750,11,3_Comunicación para establecer de manera inmediata cabezas de puente. Bando sublevado.
- AGMAV, C1826,29,6_Parte del combate librado el día 2 de enero de 1938 en el Frente de Teruel_Ejército del Norte_Bando sublevado.
- AGMAV, C2452, 1/3_ Información sobre el ferrocarril transpirenaico_SIFNE (Servicio de Información de la Frontera Noroeste)_Irún 9 de Noviembre de 1937_Bando sublevado.
- AGMAV, C,2594, 35_Orden de ataque del enemigo_Caspe, 5 de agosto de 1938_El Coronel Jefe del Estado Mayor_Bando sublevado.
- AGMAV, C2452,C1_Nota informativa del 5º Cuerpo del Ejército al General Jefe del Aire y Aviación de Levante_Zaragoza 2 de Diciembre de 1937_Bando sublevado.
- AGMAV, C1358,36_ Información sobre el desembarco de un puente metálico a ser situado sobre el Ebro para el paso de trenes_Ejército del Norte_1 de Octubre de 1938_Bando sublevado.
- AGMAV, C575, 7/14 y AGMAV, C575, 7/15_ Información de la Comandancia General de Ingenieros al Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental_3 y 4 de Enero de 1939_Bando republicano.
- AGMAV, C2126,12/8_Nota del Cuartel General del Generalísimo para la Jefatura de Aviación, Burgos 1 de Diciembre de 1937_Bando sublevado.

- AGMAV, 1316, C67_ Telegrama postal urgente y reservado que el General Jefe del Ejército del Norte envía al General Jefe del Cuerpo del Ejército de Aragón el 20 de marzo de 1938 desde Zaragoza.
- AGMAV, C1236, CP8_Telegrama del Ejército del Norte con la orden para la ocupación de los puentes de Tortosa y Amposta, abril de 1938.
- AGMAV, C1475, CP2_Orden al jefe de ocupación estabilizado de protección del puente de Peñaflor, marzo de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C1385, CP52_Instrucción número 3 del día 11, sobre circulación y puentes. Cuerpo del Ejército de Navarra, diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1378, CP83_Informes sobre vías férreas, carreteras, pistas, puentes y túneles; obras en ellos. Cuerpo del Ejército Marroquí, diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C4132,1,4_Relación jurada de los servicios prestados por el Grupo de Ingenieros de la 63ª División de Navarra, año 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C531,10,3_Informes sobre los puentes existentes en los diversos ríos de la zona de este Ejército, s/f_bando republicano.
- AGMAV, C2126, 12/8_Nota que el Cuartel General del Generalísimo envía a la Jefatura de Aviación, con información procedente de un agente destacado en la zona roja. Burgos el 1 de Diciembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C2126, 12/20_Nota del Servicio de Información y Policía Militar del bando sublevado a los responsables del Ejército del Aire con la información sobre los puentes objetivo a destruir. Burgos, 11 de marzo de 1938.
- AGMAV, C2126,12/23_Informe del SIPM sobre un puente estratégico de importancia, Burgos 30 de abril de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2546,C336,17_Operaciones. Se dispone que las fuerzas a la defensiva vuelen los puentes sobre arroyos y ríos, 11 de noviembre de 1936.
- AGMAV, C531, 11,2/13: Relación de puentes que tiene establecido servicio de vigilancia y normas para el desarrollo de la misma, 9 de febrero de 1939_bando republicano.
- AGMAV, C2597, 32: Cuerpo de Ejército de Navarra. Orden de Operaciones nº1 (con cartografía). Sobre romper el frente del enemigo en la Cabeza del Puente Serós. 13 de diciembre de 1938_bando sublevado.

- AGMAV, C2711,18: Puentes. Relación y descripción de los de la provincia de Zaragoza. Comandancia general de Ingenieros. Noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C575, 7: Órdenes, partes, gráficos, etc. sobre destrucciones de vías férreas, puentes, carreteras, etc en los sectores del Grupo de Ejércitos de la Región Oriental (GERO), de diciembre de 1938 a febrero de 1939_bando republicano.
- AGMAV, C2126,12/2_ Informe del SIM (Servicio de Información Militar) sobre las comunicaciones en la zona de española cercana a la frontera francesa, zona de Puigcerdá, Burgos 18 de noviembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12/16: nota enviado por el SIMP al Generalísimo de los Ejércitos Nacionales y al General Jefe del Aire, informado sobre el estado de las defensas antiaéreas en la zona de Puigcerdá, en Burgos a 15 de febrero de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2126,12/14: información del SIMP al General Jefe del Aire sobre el estado de las comunicaciones en Puigcerdá, en Burgos a 14 de febrero de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C659,5,4/2: informe del XIV Cuerpo de Ejército sobre la destrucción del puente de Cantarria en terreno enemigo en la carretera de Motril-Málaga, P.C. A 20 de diciembre de 1938_bando republicano.
- AGMAV, C760,14, 1/1 y 1 /2: Ingenieros. Informes sobre proyectos de reconstrucción de un puente volado por el enemigo sobre el río Sorbe, en Guadalajara, noviembre de 1937_bando republicano.
- AGMAV, C2581,191: Ejército Sur, partes de operaciones, sobre voladura de un puente sobre arroyo Cantarrija-carretera Almería límite Málaga, en Sevilla, diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2542,328,68: Infiltraciones. Confidencias de paso a nuestra zona de partidas de guerrilleros con propósito de reunir una División para volar depósito de municiones, destruir puentes y estorbar llegada de refuerzos a sectores amenazados, 16 de noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2374,145,32: Atentados. Voladura del puente de la línea de Zafra a Huelva entre las estaciones de los Jarales y Frenegal.Valladolid, 13 de julio de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2547,338,11: Operaciones, destrucción del puente de Culera, febrero de 1937_bando sublevado.

- AGMAV, C1817, CP12: Información del enemigo sobre organización de las fuerzas y del terreno, dosificación de fuerzas, puentes volados, polvorines, emplazamientos de artillería, defensas contra gases, etc. Sin fecha_bando sublevado.
- AGMAV, C1222, 64: Información del enemigo. Andorra, minado del puente internacional. 28 de abril de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1345,82/1: Reparación de puentes, carretera de Morella a Saladella, mayo de 1938.
- AGMAV, C760, 14: Informes sobre proyectos de reconstrucción de un puente volado por el enemigo sobre el río Sorbe, noviembre 1937_bando republicano.
- AGMAV, C2698, 8/18: Organizaciones rojas. Fabricación de material de ingenieros, 1938. Información obtenida por el bando sublevado sobre la organización del Ejército republicano.
- AGMAV, C2711,1: Comandancia General de Ingenieros. Fortificación. Ofensiva en el frente de Aragón. Organización de los servicios de ingenieros en vísperas de la próxima ofensiva. Noviembre 1938, febrero-marzo 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C2698, 2/2: Comandancia General de Ingenieros. Parques de ingenieros. Organización de los mismos. Febrero y Mayo de 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C1251,32: Informe sobre el material de Pontoneros, febrero de 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C1251,32: unidad de pontoneros en Cataluña, febrero de 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C2397,192,83: Obras y material de puentes. El General del Ejército del Sur solicita facilite una Unidad de Puentes con material para 100 m de longitud en previsión de la voladura del puente de Andújar, 12 de enero de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C2397,192,93: Obras y material de puentes. Ordenando se transporte a Zaragoza con destino al Ejército del Norte del material de puentes de viguetas largas replegado en el Tajo, 25 de diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C4132,1,5: Relación de puentes construidos por las fuerzas del grupo de Zapadores de la 63ª División de Navarra. 14 de septiembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2594,10: pasos de barca en el Ebro_bando sublevado.
- AGMAV, C1538,36: desembarco de puente metálico sobre el Ebro, octubre de 1938_bando sublevado.

- AGMAV, C531,10,1: Informe y plano del proyecto de puente sobre el río Henares. 21 de septiembre de 1938_bando republicano.
- AGMAV, C2397, 192, 90: Obras y material de puentes. Disponiendo la construcción de un puente provisional sobre el río Gállego a petición del CTV, enero de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2397, 192, 90/8: Obras y material de puentes. Disponiendo la construcción de un puente provisional sobre el río Ebro, febrero de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2397, 192, 89: Obras y material de puentes. Sobre reconstrucción de puentes en Asturias, 14 de noviembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C2379, 155,60: felicitación del Comandante de Ingenieros al Batallón de trabajadores especialistas por la reconstrucción del puente de Ondarroa, 20 de julio de 1939_bando sublevado.
- AGMAV 1345, C123: Reconstrucción del barranco de la galera por la O.P de Tarragona. Empleo de una Compañía de Trabajadores, noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1345, CP 97: Reconstrucción de dos puentes en Oropesa y Tortosa. Madera para obras. Agosto de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C1701, CP 9: Obras de pasarela y puente sobre el río Cubillas. Enero-febrero 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2592, 98/1: Generalísimos.-Notas par el Cuerpo de Tropas Voluntarias sobre voladuras de los puentes de Tortosa y Amposta. Día 15. Abril de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2698, 2/1: ampliación del Parque del Generalísimo, Logroño 4 de febrero de 1939_bando sublevado.
- AGMAV, C2711, 17: Organización del Servicio de Caminos en el Ejército del Sur, Sevilla 12 de noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, 2711,23/1: Relación detallada de las obras de fábrica destruidas por los marxistas y que han sido reconstruidas o están en curso de reconstrucción, Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Cáceres, 16 de noviembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2711,26: Informe del estado de la reparación de puentes, Logroño 7 de abril de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2398, 193,2: Ejecución de obras públicas con paisanos, 19 de marzo de 1939_bando sublevado.

- AGMAV, C2397, 192,93: distribución de material de puentes replegado, Burgos 27 de diciembre de 1938_bando sublevado.
- AGMAV, C2452, 1/1: Informe sobre las comunicaciones ferroviarias de los rojos en Cataluña, 10 de noviembre de 1937_bando sublevado
- AGMAV, C2452, 1/51: Nota informativa sobre el viaducto del Matarraña para la Aviación de Levante, 2 de noviembre de 1937_bando sublevado.
- AGMAV, C1470, 26/1: Información sobre puentes volados en carreteras, León, 4 de agosto de 1936.
- AGMAV, F30/16: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de la Estrada.
- AGMAV, F29/17: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Berrón.
- AGMAV, F29/7: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Antón.
- AGMAV, F33/17: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente desconocido. Un aspecto de las obras. Observese en la parte superior del puente provisional con vigas de hierro y tablero de madera tendido por encima de la rasante.
- AGMAV, F30/11: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de La Conchita.
- AGMAV, F33/10: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Agüera.
- AGMAV, F29/23: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Bolueta.
- AGMAV, F30/1, F30/2, F30/3, F30/4: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Bolueta.
- AGMAV, F33/6: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Zaya.
- AGMAV, F29/12: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Bercedo.
- AGMAV, F30/5: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Castro.

- AGMAV, F33/16: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente desconocido.
- AGMAV, C2711,24/1 y 24/2: Listado de obras de fábrica en la zona liberada de la provincia de Madrid, sin fecha_bando sublevado.
- AGMAV, C2711, 23/11: Comandancia General de Ingenieros. Fortificación. Puentes. Relación de los reparados. Varias fechas_bando sublevado.
- AGMAV, C1156, 24, 3/1: Ingenieros. Planos de obras en puentes y carreteras.
- AGMAV, F27/12: Comandancia de ingenieros. Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Un cartón conteniendo 6 fotografías con el nº 11, 13 y 60.
- AGMAV, F28/5: Comandancia de ingenieros. Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Un cartón conteniendo 2 fotografías con el nº 43.
- AGMAV, F28/7: Comandancia de ingenieros. Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Un cartón conteniendo 7 fotografías con el nº 44.
- AGMAV, F28/8: Comandancia de ingenieros. Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Un cartón conteniendo 6 fotografías con el nº 46.
- AGMAV, F30/09 y F30/10: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Leyenda Puente de Castro. Diferentes periodos de la construcción del puente Chinchapapa.
- AGMAV, F28/9: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente de Camillas y Pasues.
- AGMAV, F28/13: Comandancia de Ingenieros-Puentes de carreteras destruidos y reconstrucción de los mismos. Un cartón conteniendo 5 fotografías con el nº 100 y 101.
- AGMAV, F42, 17/17: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. 5º Puente sobre el río Matarraña. Jayón.
- AGMAV, F42, 14/14: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente destruido sobre el Bernesga.
- AGMAV, F42, 18/18: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente destruido Alcanadre.
- AGMAV, F42, 13/13: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente sobre el río Guadalope reconstruido.
- AGMAV, F42, 13/13: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Fotografía de puente destruido sin leyenda.

- AGMAV, F96, 5/5-009: Montaje de tramos metálicos.
- AGMAV, F42, 10/10: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Fotografía de puente destruido sin leyenda.
- AGMAV, F42, 12/12: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Fotografía de puente destruido sin leyenda.
- AGMAV, F42, 26/26; F42, 27/27; F42, 28/28 y F42, 29/29: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente sobre el río Manzón.
- AGMAV, F27/5: Comandancia de ingenieros. Puente sobre el rio Jerte. Un cartón conteniendo dos fotografías.
- AGMAV, F365.1,44/44: Maniobras del batallón de pontoneros, marchando sobre puente de barcas en el río Ebro.
- AGMAV, F365.1,47/47: Maniobras del batallón de pontoneros, paso de artillería y ganado sobre puente de barcas en el río Ebro.
- AGMAV, F387,.1,4/4: Puente sobre el Ebro en Mora de Ebro.
- AGMAV, F44,.52/52: Construyendo un puente para cruzar el Ebro en la ofensiva republicana. Julio-Agosto 1938_ bando republicano.
- AGMAV, F42, 22/22 y F42, 24/24: Comandancia de Ingenieros. Ferrocarriles. Puente de Ferrocarril destruidos y reconstrucción de los mismos. Puente de ferrocarril en el río Matarraña en los términos municipales Fayón y la Pobra de Massaluca.
- AGMAV, C2558, 44/6: Orden creando del Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña. Cuartel General del Generalísimo, Estado Mayor. Burgos 13 de abril de 1939_ bando sublevado.
- AGMAV, C2558, 44/11: Orden por la que se produce la disolución de los Batallones de Ingenieros de las tres Divisiones de “Flechas”. Cuartel General del Generalísimo, Estado Mayor. Burgos, 22 de junio de 1939_ bando sublevado.

ARCHIVO DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Expediente personal de Ricardo Bellsolá Bayo

Archivo del Ministerio de Fomento. Legajo [6136]

LEGISLACIÓN

- Real Decreto-Ley de 9 de Febrero de 1926 de creación del Circuito Nacional de Firms Especiales.
- Decreto de 23 de enero de 1934 de ampliación de la red actual de carreteras a cargo de la Jefatura del Circuito Nacional de Firms Especiales.
- Ley de 8 de julio de 1936 de plan general de obras de realización urgente en el Circuito Nacional de Firms Especiales.
- Ley de 8 de julio de 1936 de urgente construcción de sustitución de pasos a nivel en las carreteras del Circuito Nacional de Firms Especiales.
- Decreto de 14 de diciembre de 1932 creando bajo la denominación de Gabinete técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid, un organismo dependiente directamente del Ministro de este Departamento.
- Decreto de 19 de noviembre de 1935 autorizando a la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para convocar, organizar y celebrar, bajo el patronato del Estado, el primer Congreso Nacional de Obras Públicas.
- Decreto de 22 de febrero de 1933 creando un Centro de Estudios Hidrográficos, adscrito a la Dirección General de Obras Hidráulicas.
- Ley de 28 de agosto de 1931 que autoriza al Ministro de este Departamento para la inmediata ejecución en Andalucía, Extremadura, La Mancha y plazas de Ceuta y Melilla, de obras públicas nuevas y de intensificación del trabajo de las que se hallan en ejecución.
- Decreto de 13 de diciembre de 1932 que autoriza al Ministro de este Departamento para presentar a las Cortes Constituyentes un proyecto de ley incluyendo a la provincia de Madrid entre las enumeradas por la Ley de 28 de agosto de 1931 para la realización de obras públicas de carácter urgente.
- Ley de 11 de agosto de 1932 autorizando al Gobierno para separar definitivamente del servicio a los funcionarios civiles o militares que, rebasando el derecho que les otorga el artículo 41 de la Constitución, realicen o hayan realizado actos de hostilidad o menosprecio contra la República.
- Ley de 7 de julio de 1934 relativa al paro obrero.
- Ley de 18 de junio de 1936 aprobando el Plan general de obras que se reseña en el anexo que se inserta y formado por el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio de Madrid.

- Ley de 10 de mayo de 1932 declarando que cuando una empresa ferroviaria abandone por su causa la explotación de una línea o líneas a su cargo, el Estado quedará en completa libertad de hacerse cargo o no de la explotación provisional de las mismas.
- Ley de 9 de septiembre de 1932 creando una Intervención permanente en los ferrocarriles cuya explotación debe verificarse en consorcio con el Estado, como consecuencia de las aportaciones de capital hechas por éste a las respectivas Empresas.
- Orden de 5 de enero de 1934 disponiendo la constitución de la Comisión para el estudio de un proyecto de ordenación ferroviaria y de medidas para establecer la coordinación de los servicios de transporte mecánicos por carretera con los de ferrocarril.
- Decreto de 9 de mayo de 1936 facultando al Ministro de este Departamento para incautarse en caso de abandono de la explotación o manifestación expresa de la Compañía, del servicio de la red ferroviaria explotada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.
- Decreto de 10 de noviembre de 1932 creando una Comisión encargada de estudiar y proponer la solución más conveniente al interés público para enlazar las líneas ferroviarias que se indican y electrificar aquellas otras en trayectos de extensión bastante para establecer un buen servicio de cercanías de Madrid.
- Orden de 15 de febrero de 1933 creando la Dirección de las obras de enlace ferroviario de Madrid.
- Decreto de 23 de marzo de 1933 creando, bajo el título de Comisión de Enlaces ferroviarios de Barcelona, un organismo encargado de estudiar el plan de electrificación y enlaces de las líneas férreas que afluyen a dicha capital, y designando para formar dicha Comisión a los señores que se mencionan.
- Decreto de 27 de febrero de 1934 creando una Comisión mixta que, a base del proyecto de enlaces ferroviarios de Barcelona, determine en qué proporción deben contribuir a los gastos que la realización del proyecto de conjunto implique cada uno de los elementos interesados en tales obras, teniendo en cuenta los respectivos beneficios.
- Orden de 15 de marzo de 1934 creando una Dirección facultativa de obras aneja a la comisión de Enlaces ferroviarios de Bilbao.
- Decreto de 23 de marzo de 1933 creando, bajo el título de Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, un organismo encargado de estudiar la centralización de los

servicios de viajeros y gran velocidad de las principales fincas que afluyen a dicha capital, en una sola estación.

- Decreto de 26 de marzo de 1936 creando, bajo el título de Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, un organismo compuesto por las representaciones que se expresan.
- Orden de 24 de mayo de 1934 relativa a la Comisión mixta de Enlaces Ferroviarios de Barcelona.
- Orden de 13 de diciembre de 1932 agrupando, a los efectos de la Inspección, las Compañías no adheridas al régimen del Estatuto de 1924, en las demarcaciones que se indican.
- Decreto de 13 de diciembre de 1932 declarando incompatibles los servicios al Estado o a las Corporaciones Públicas que representen a las regiones, a las provincias o a los Municipios, con toda función dependiente de las Compañías que como concesionarios de ferrocarriles hayan recibido del Estado subvenciones o auxilios económicos en cualquier forma.
- Decreto de 30 de junio de 1931 relativo a que el Ministro de este Departamento autorizará las transferencias de crédito necesarias de los trozos primero y cuarto, y dentro de los límites para ellos fijados, para que, con cargo a los mismos, puedan continuar las obras de los trozos segundo y tercero, durante los meses de Agosto a Diciembre del ferrocarril Zamora-Coruña; y que para la continuación de las obras en los trozos segundo y tercero, durante el mes actual, se apliquen los actuales créditos concedidos para ellos.
- Ley de 12 de enero de 1932 aprobando y rectificando con fuerza de Ley, en todos sus efectos y retroactividad, los tres Decretos que se indican dictados con fecha 3 de Julio del año próximo pasado.
- Decreto de 3 de julio de 1931 derogando los Reales decretos-leyes de 5 de marzo de 1926 y de 3 de diciembre del mismo año, como incluidos en el grupo a) de los señalados en el Decreto de 15 de abril del corriente año, sin perjuicio de las situaciones jurídicas creadas a su amparo.
- Decreto de 15 de abril de 1931 disponiendo que hasta el 31 de mayo próximo cada Departamento ministerial revise la obra legislativa de la Dictadura, proponiendo al Consejo de Ministros, que resolverá sobre ello, la inclusión de los respectivos y

titulados decretos-leyes de aquélla, dictados con carácter general, en alguno de los cuatro grupos que se indican.

- Decreto de 3 de enero de 1935 disponiendo queden disueltas las Comisiones creadas por Decretos de 23 de marzo de 1933 y 3 de julio de 1934, para el estudio del Plan de enlace y unificación del servicio de las líneas férreas que afluyan a Bilbao y Zaragoza, respectivamente.
- Decreto de 26 de marzo de 1936 creando, bajo el título de Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, un organismo compuesto por la representaciones que se expresan.
- Proyecto de ley de 5 de junio de 1936 autorizando al Ministro de este departamento para presentar a las Cortes un proyecto de ley por el que se establece una Intervención, con carácter de coadministración, en las Compañías de ferrocarriles que están en régimen de consorcio con el Estado.
- Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y adaptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar a las empresas de los caminos de hierro. 2 de noviembre de 1844. Gaceta de Madrid, de 21 de enero de 1845.
- Real orden de 19 de enero de 1845 fijando las disposiciones que han de observarse en los sucesivo en las propuestas que se hicieren para la ejecución de diferentes líneas de caminos de hierro. Pliego de condiciones.
- Ley de 3 de junio de 1855 general de los caminos de hierro.
- Ley de 5 de agosto de 1914 por la que se aprueba el plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid, número 226, 14 de agosto de 1914.
- Decreto por el que se nombran a los Ministros del nuevo Gobierno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 134, 13 de mayo de 1936. Ratificado por Decreto del 14 de mayo de 1936, Gaceta de Madrid número 135, 14 de mayo de 1936.
- Decreto por el que se admite la dimisión del presidente y de los miembros del Gobierno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 249, 5 de septiembre de 1936.
- Decreto por el que se refunden en uno sólo los Ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones, que se denominará Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones,

Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 263, 20 de septiembre de 1935.

- Decreto por el que se produce la separación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en dos, formándose el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Comunicaciones y Marina Mercante, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 51, 20 de febrero de 1936.

- Decreto por el que se produce la organización administrativa de los servicios afectos a los Ministerios de Economía y Ministerio de Fomento. Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 351, 17 de diciembre de 1931.

- Decreto por el que se establece la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 5, 5 de enero de 1932.

- Decreto creando la Dirección General de Puertos, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 302, 28 de octubre de 1932.

- Decreto por el que la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos pasa a depender del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 300, 27 de octubre de 1935.

- Decreto estableciendo la organización del Ministerio de Obras Públicas, con tres direcciones generales, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 60, 29 de febrero de 1936.

- Decreto de 25 de abril de 1936 por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y se disuelve la Junta Superior Consultiva, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.

- Decreto ordenando que se informe al Consejo de Obras Públicas de los asuntos sean de su interés, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 205, 24 de julio de 1931.

- Decreto por el que se disuelve el Consejo de Obras Públicas y se crean los Consejos de Caminos y de Puertos, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 41, 10 de febrero de 1933.

- Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 351, 17 de diciembre de 1933.

- Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se da continuidad al funcionamiento de la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas hasta la creación del

Consejo de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 120, 29 de abril de 1936.

- Decreto por el que se aprueba el Reglamento del Consejo de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 182, 30 de junio de 1936 rectificado en el Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 183, 1 de julio de 1936.
- Orden convocando una plaza para Vicesecretario del Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 323, 19 de noviembre de 1931.
- Decreto organizando los servicios consultivos del Ministerio de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 276, 3 de octubre de 1933.
- Decreto organizando el Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 192, 11 de julio de 1935.
- Decreto reorganizando el Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 76, 16 de Marzo de 1936.
- Decreto por el que se aprueba el Reglamento del Consejo Superior de Ferrocarriles, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 119, 28 de abril de 1936.
- Decreto nombrando Ministro interino de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 249, 5 de septiembre de 1936.
- Decreto nombrando Ministro de Obras Públicas a Julio Just Gimeno, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 260, 16 de septiembre de 1936.
- Decreto por el que se admite la dimisión de Julio Just Gimeno como Ministro de Obras Públicas, Gaceta de la República número 139, 18 de mayo de 1937.
- Decreto por el que se produce el desdoblamiento del Ministerio de Obras Públicas, Comunicaciones y Transportes, Gaceta de la República número 90, 6 de abril de 1938.
- Decreto reorganizando los departamentos ministeriales, Diario de la República número 138, 18 de mayo de 1937.
- Decreto por el que se nombra ministro de Comunicaciones, Transportes y Obra Pública a Bernardo Giner de los Ríos, Diario de la República número 138, 18 de mayo de 1937.
- Decreto por el que se nombra Ministro de Obras Públicas a Antonio Velao Oñate, Diario de la República número 96, 6 de abril de 1938.

- Decreto por el que se admite la dimisión de Bernardo Giner de los Ríos como Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, Diario de la República número 96, 6 de abril de 1938.
- Decreto por el que se nombra Ministro de Obras Públicas a Antonio Velao Oñate, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 204, 22 de julio de 1936.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 273, 30 de septiembre de 1933.
- Decreto por el que se suspende en sus funciones a la Junta de Gobierno de la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y por el que se crea una Comisión gestora de dicha Escuela, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid número 228, 15 de agosto de 1936.
- Decreto por el que se produce la incautación de los ferrocarriles de vía ancha y por el que se crea el Comité de Explotación, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid, número 217, 3 de agosto de 1936.
- Decreto por el que se añaden los ferrocarriles del Estado a la explotación de los ferrocarriles por parte del Comité de Explotación, Diario Oficial de la República, Gaceta de Madrid, número 229, 15 de agosto de 1936.
- Decreto por el que el estado se incauta para la explotación de la red ferroviaria no asignada al Comité de Explotación, Gaceta de la República, número 362, 27 de diciembre de 1936.
- Decreto por el que se produce la militarización del Servicio de Ferrocarriles, Gaceta de la República, número 35, 23 de diciembre de 1938.
- Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de Ferrocarriles y se unifica toda la red ferroviaria, Gaceta de la República, número 296, 21 de octubre de 1937.
- Decreto por el que se incluyen en la Red Nacional de Ferrocarriles a los ferrocarriles metropolitano de Madrid, Gran Metro de Barcelona y Metropolitano Transversal de Barcelona, Gaceta de la República, número 297, 21 de octubre de 1938.
- Decreto por el que se consideran afectas a la explotación de los ferrocarriles, las reservas que tuvieran las Compañías ferroviarias incautadas, Gaceta de la República, número 355, 20 de diciembre de 1936.
- Decreto implantando la contabilidad única en la red explotada por el Comité de Explotación, Gaceta de la República, número 304, 29 de octubre de 1936.

- Decreto por el que se reducen a tres las Comisarías de Ferrocarriles del Estado, Gaceta de la República, número 362, 26 de diciembre de 1936.
- Decreto de 2 de noviembre de 1936 por el que se releva de su cargo a los funcionarios militarizados del Ministerio de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, número 308, 3 de noviembre de 1936.
- Decreto por el que se suspende de manera inmediata del servicio al Inspector principal de explotación de MZA, D. Joaquín Pella Argelaguet, Gaceta de Madrid, número 206, 23 de julio de 1936.
- Decreto por el que se separa del servicio a los siguientes trabajadores de la Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, Gaceta de Madrid, número 232, 18 de agosto de 1936.
- Decreto por el que se separa del servicio a los siguientes trabajadores de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste, Gaceta de Madrid, número 213, 30 de julio de 1936.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se distribuyen las líneas ferroviarias entre las tres Comisarías del Estado de la Red General, Gaceta de la República, número 1, 29 de diciembre de 1936.
- Decreto por el que se produce la reorganización de las Comisarías de Ferrocarriles del Estado, Gaceta de la República, número 164, 12 de junio de 1937.
- Orden determinando la plantilla de personal que integran las tres Comisarías que han de asumir el servicio de la Red Ferroviaria, Gaceta de la República, número 240, 21 de agosto de 1937.
- Circular regulando el transporte ferroviario de militares y civiles, en particular del cuerpo de carabineros, Gaceta de la República, número 27, 25 de enero de 1937.
- Orden por la que se unifican las tarifas de las líneas de la Red Nacional explotadas por el Comité Nacional de Ferrocarriles, Gaceta de la República, número 205, 16 de julio de 1938.
- Orden determinando los transportes por ferrocarril que se realizarán con cargo al Estado, Gaceta de la República, número 200, 15 de julio de 1937.
- Decreto por el que se crean dos Jefaturas de Estudio y Construcción de Ferrocarriles, dependientes de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera, Gaceta de la República, número 362, 26 de diciembre de 1936.

- Orden por la que se otorgan pases de libre circulación para el transporte por ferrocarril a D. José Giral y Pereira y a D. Manuel Irujo y Ollo, Ministros sin cartera de la República, Gaceta de Madrid, número 289, 14 de octubre de 1936.
- Decreto por el que se autoriza al Ministro de Obras Públicas para rescindir las contrataciones cuyos contratistas hayan desaparecido tras el golpe militar del 18 de junio, Gaceta de Madrid, número 362, 26 de diciembre de 1936.
- Decreto autorizando al Ministerio de Obras Públicas, al pago semanal de las certificaciones de obra, Gaceta de Madrid, número 225, 11 de agosto de 1936.
- Orden por la que se prohíbe extender nuevas certificaciones a las contrataciones de las obras de ferrocarril enclavadas en territorio nacional no sometido al Gobierno, Gaceta de Madrid, número 284, 10 de octubre de 1936.
- Orden por la que se prohíbe extender nuevas certificaciones a las contrataciones de las obras de ferrocarril enclavadas en territorio nacional no sometido al Gobierno, Gaceta de Madrid, número 245, 31 de agosto de 1936.
- Orden de 1 de marzo de 1937 por la que se rescinden las obras de la sección cuarta del tramo de Baeza a Utiel a la contrata “Sociedad Peninsular de Construcciones”. Gaceta de la República, número 61, 2 de marzo de 1937.
- Orden de 22 de mayo de 1937 por la que se rescinden las obras de la línea de Cuenca a Utiel a la contrata “Construcciones Cesaraugusta S.As”. Gaceta de la República, número 146, 26 de mayo de 1937.
- Orden de 1 de junio de 1937 por la que se rescinden las obras de la línea de Lérida a Saint Girons a la contrata “Arregui Constructoras, Sociedad Anónima”. Gaceta de la República, número 155, 4 de junio de 1937.
- Decreto de 6 de junio de 1937 por la que se autoriza a la Jefatura de Construcción de Ferrocarriles para estudiar y redactar los proyectos necesarios para la continuación de las obras en la línea de ferrocarril de Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1937.
- Orden de 22 de agosto de 1937 por la que se retoman los trabajos de construcción de los trozos primero y segundo de la sección cuarta del ferrocarril de nueva construcción de Lérida a Saint Girons. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937
- Orden de 10 de mayo de 1937 por la que se crea la Jefatura de Obras y Enalces Ferroviarios de la zona centro. Gaceta de la República, número 131, 11 de mayo de 1937.

- Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueban las tres variantes de la línea de ferrocarril Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.
- Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se aprueban los proyectos de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937.
- Decreto de 10 de octubre de 1938 por el que se autoriza a la Red Nacional de Ferrocarriles a que ejecute por gestión directa las obras del proyecto aprobado “Ramal de enlace entre la estación de Moncada Bifurcación, línea de Zaragoza a Barcelona de la Compañía de Hierro del Norte y el kilómetro 115,000 de la línea de Barcelona a Granollers”. Gaceta de la República, número 284, 11 de octubre de 1938.
- Decreto de 9 de diciembre de 1938 por el que se aprueba el anteproyecto “ramales de acceso a Madrid del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza. Gaceta de la República número 344, 10 de diciembre de 1938.
- Decreto de 13 de enero de 1939 por el que se autoriza al Consejo Nacional de Ferrocarriles para la ocupación de los terrenos necesarios para ejecutar las obras del “Ramal de vía de un metro de ancho entre Carcagente y Villamera de Castellón”. Gaceta de la República, número 14, 14 de enero de 1939.
- Decreto de 12 de junio de 1937 por el que se autoriza al Ministro de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas a realizar las subastar con cargo al presente ejercicio económico. Gaceta de la República, número 164, 13 de junio de 1937.
- Resolución de 15 de octubre de 1936 por la que se adjudica la construcción de las obras del trozo segundo de la carretera de la Espinosa, por Cogolludo, a Hiendelaenciana a la de Sepúlveda a Atienza, por Veguillas y La Huerce. Gaceta de la República, número 291, 17 de octubre de 1936.
- Resolución de 16 de octubre de 1936 por la que se adjudica las obras de reparación con pavimento mosaico en los kilómetros 29,325 al 30 de la carretera de Ocaña al Puente de la Pedrera, provincia de Toledo. Gaceta de la República, número 294, 20 de octubre de 1936.
- Resolución de 22 de octubre de 1936 por la que se adjudica las obras de reparación del firme y riego superficial asfáltico en los kilómetros 6,08 al 8,600 de la carretera de Ademur a Valencia, provincia de Valencia. Gaceta de la República, número 304, 30 de octubre de 1936.

- Ley de 5 de agosto de 1914 por la que se aprueba el plan general de carreteras a construir por el Estado. Gaceta de Madrid, número 226, 14 de agosto de 1914.
- Resolución de 3 de octubre de 1936 por la que se autoriza al Ministro de Obras Públicas para realizar la contrata de las obras que comprende el proyecto de carretera de la estación de Burriana, en el ferrocarril de Valencia a Tarragona, al puerto de Burriana. Gaceta de Madrid, número 278, 4 de octubre de 1936.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales. Gaceta de la República, número 103, 13 de abril de 1937.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales, incluyendo la carretera de enlace de las afluentes a Almería. Gaceta de la República, número 228, 11 de agosto de 1937.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se ordena el traspaso de la Jefatura de Obras Públicas de Castellón al Circuito Nacional de firms Especiales de la construcción de las carreteras en su provincia. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas por el que se nombra a una Comisión para asistir al VIII Congreso Internacional de Carreteras que se celebrará en la Haya el 21 de junio de 1938. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1938.
- Resolución de 28 de febrero de 1939 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 67, 15 de marzo de 1939.
- Resolución de 22 de abril de 1937 para los dos ejercicio económicos de 1937 y 1938 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 118, 28 de abril de 1937.
- Resolución de 22 de octubre de 1936 por la que se aprueba la distribución general del presupuesto entre las Jefaturas de Obras Públicas que se relacionan, para obras de conservación y reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 299, 25 de octubre de 1936.

- Orden de 14 de octubre de 1937 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 318, 9 de noviembre de 1937.
- Orden de 18 de marzo de 1938 por la que se produce la distribución general entre las Jefaturas de Obras Públicas de 6.367.224 para realizar obras de reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 88, 29 de marzo de 1938.
- Orden de 30 de agosto de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 251, 8 de septiembre de 1938.
- Orden de 7 de octubre de 1938 por la que se autoriza a las Jefaturas de Obras Públicas a realizar la subasta según la relación que se adjunta. Gaceta de la República, número 294, 21 de octubre de 1938.
- Orden del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas de 3 de julio de 1937: Relación por provincias de los trozos de carretera que han de subastarse en el presente ejercicio económico de 1937 con cargo al presupuesto vigente. Gaceta de la República, número 189, 8 de julio de 1937.
- Decreto de 18 de agosto de 1936 por el que se suspende de sus funciones al claustro de profesores de la Escuela de Caminos, que será sustituido por la Comisión gestora creada a tal efecto. Gaceta de Madrid, número 232, 19 de agosto de 1936.
- Decreto de 12 de septiembre de 1936 por el que se suspenden los exámenes de ingreso en la Escuela Especial de Ingenieros de Caminos así como los cursos docentes sin determinación de fecha. Gaceta de Madrid, número 257, 13 de septiembre de 1936.
- Decreto de 23 de octubre de 1936 por el que se establece que el consejo Superior de Ferrocarriles siga ejerciendo sus funciones en las actuales circunstancias. Gaceta de Madrid, número 298, 24 de octubre de 1936.
- Orden de 6 de enero de 1937 por la que se subsanan los errores de la orden ministerial de 29 de diciembre de 1936 reorganizando las comisarías del Estado en las cuatro grandes redes de ferrocarriles. Gaceta de la República, número 7, 7 de enero de 1937.
- Orden de 10 de enero de 1939 por la que se autoriza al Ministerio de Obras Públicas a continuar las obras por administración. Gaceta de la República, número 12, 12 de enero de 1939.

- Decreto de 10 de octubre de 1936 por el que se produce la redistribución de los servicios de las Jefaturas de Obras Públicas. Gaceta de Madrid, número 285, 11 de octubre de 1936.
- Decreto de 23 de octubre de 1936 por el que se incorporan los servicios del Ministerio de Obras Públicas en Menorca a la Jefatura de Valencia. Gaceta de Madrid, número 298, 24 de octubre de 1936.
- Decreto de 14 de enero de 1937 por el que se produce la reorganización de las Jefaturas provinciales del Ministerio de Obras Públicas. Gaceta de la República, número 17, 17 de enero de 1937.
- Decreto de 8 de mayo de 1937, por el que se autoriza al Ministro de Obras Públicas a reorganizar los servicios de las Jefaturas de Obras Públicas. Gaceta de la República, número 189, 9 de mayo de 1937.
- Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se organiza Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937.
- Decreto de 10 de mayo de 1937 por el que se destinan al Ministerio de Obras Públicas como funcionarios interinos a los alumnos que hayan cursado cuarto y quinto curso en la Escuela de Caminos. Gaceta de la República, número 131, 13 de mayo de 1937.
- Decreto de 3 de febrero de 1937 por el que se autoriza al Ministro de Obras Públicas para coordinar los servicios de transporte de carretera y ferrocarril, Gaceta de la República, número 35, 4 de febrero de 1937.
- Decreto de 28 de agosto de 1936 por el que se produce el cese de los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas que se relacionan. Gaceta de Madrid, número 242, 29 de agosto de 1936.
- Decreto de 19 de septiembre de 1936 por el que se produce el cese de los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas que se relacionan. Gaceta de Madrid, número 265, 21 de septiembre de 1936.
- Decreto número 1 constituyendo una Junta de Defensa Nacional que asume los Poderes del Estado y representa legítimamente al país ante las potencias extranjeras. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 1, 25 de julio de 1936.
- Orden de 28 de julio de 1936 disponiendo que las jefaturas de obras públicas procedan a la reparación provisional inmediata de los puentes, obras de fábrica y demás

desperfectos ocasionados en las carreteras. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 2, 28 de julio de 1936.

- Decreto número 13 disponiendo la destitución de los Gobernadores civiles a partir del 19 del actual. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 3, 30 de julio de 1936.
- Decreto número 14 confirmando la declaración del Estado de guerra en todas las provincias en que ello hubiera tenido lugar. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 3, 30 de julio de 1936.
- Bando haciendo extensivo a todo el territorio nacional el Estado de Guerra declarado ya en determinadas provincias. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 3, 30 de julio de 1936.
- Decreto número 22 derogando el Decreto de 26 de marzo de 1936 y declarando la vigencia de los precedentes, que establecen la Escala de complemento honoraria de ferrocarriles. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 4, 04 de agosto de 1936.
- Orden de 13 de agosto de 1936 disponiendo que la movilización del personal que se encuentra prestando servicio en las Compañías de Ferrocarriles, afectará a la totalidad de aquel. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 6, 14 de agosto de 1936.
- Decreto número 31 confirmando la orden de movilización general del personal de Ferrocarriles perteneciente a la escala de Complemento honorario. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 6, 14 de agosto de 1936.
- Decreto número 53 organizando las Jefaturas de Obras Públicas en relación con la red de carreteras que forman el Circuito Nacional de Firms Especiales. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 8, 18 de agosto de 1936.
- Orden de 18 de agosto de 1936 suspendiendo de empleo y sueldo al Interventor del Estado en la Compañía de Ferrocarrile M.Z.A. D. Enrique Maroto Guzmán, y encargando dicho servicio al Interventor del Estado D. Eugenio García Viñas. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 9, 18 de agosto de 1936.
- Decreto número 56 restableciendo la Jefatura del servicio militar de ferrocarriles y autorizando a la misma para otorgar nombramientos de Jefes, Oficiales y Clases de Complemento del personal en activo de las Compañías de ferrocarriles que previamente

lo soliciten. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 9, 21 de agosto de 1936.

- Orden de 1 de septiembre de 1936 autorizando a los Ingenieros Jefes de los servicios de Obras Públicas para la concesión de plazos, que aconsejen las circunstancias, a los contratistas de obras públicas. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 16, 05 de septiembre de 1936.

- Orden de 4 de septiembre de 1936 ordenando se suspendan los pedidos de carbón por particulares a las Compañías de ferrocarriles. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 18, 08 de septiembre de 1936.

- Orden de 5 de septiembre de 1936 creando la Dirección General de Comunicaciones postales, telegráficas y telefónicas y de transportes marítimos y terrestres. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 19, 10 de septiembre de 1936.

- Orden de 11 de septiembre de 1936 dejando sin efecto la Orden de 18 de agosto pasado, por la que se declaraba suspenso de empleo y sueldo al Interventor del Estado en la Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza, Alicante D. Enrique Maroto Guzmán. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 22, 16 de septiembre de 1936.

- Decreto número 138 nombrando Jefe de Gobierno del Estado Español al Excelentísimo Sr. General de División don Francisco Franco Bahamonde, quien asumirá todos los poderes del nuevo Estado. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 32, 30 de septiembre de 1936.

- Orden de 26 de septiembre de 1936 disponiendo que, para normalizar las explotaciones ferroviarias dentro del territorio liberado, se proceda por las Compañías de ferrocarriles a normalizar sus órganos directivos y de gestión. Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 33, 02 de octubre de 1936.

- Ley estableciendo la Organización Administrativa a que ha de ajustarse la nueva estructuración del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 1, 01 de octubre de 1936.

- Ley organizando las Fuerzas del Ejército Nacional. Boletín Oficial del Estado, número 1, 01 de octubre de 1936.

- Norma general para el funcionamiento de la Junta Técnica del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 2, 05 de octubre de 1936.

- Reglamento orgánico y de procedimiento de la Junta Técnica del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 34, 19 de noviembre de 1936.

- Decreto número 255 disponiendo que Falange Española y Requetés se integren, bajo la Jefatura de S. E. el jefe del Estado, en una sola entidad política, de carácter nacional, que se denominará “Falange Española Tradicionalista de las JONS”, quedando disueltas las demás organizaciones y partidos políticos. Boletín Oficial del Estado, número 182, 20 de abril 1937.
- Ley organizando la Administración Central del Estado. Boletín Oficial del Estado, número 467, 31 de enero de 1938.
- Orden disponiendo que se haga cargo de la Jefatura de los servicios de Inspección e Intervención de las Compañías de Ferrocarriles en la zona ocupada, el Ingeniero de Caminos D. Alejandro Mendizábal Peña. Boletín Oficial del Estado, número 22, 05 de noviembre de 1936.
- Circular para los Jefes de Dependencias de Obras públicas, Directores de Obras y servicios especiales y otro personal de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 44, 29 de noviembre de 1936.
- Orden nombrando provisionalmente Interventor del Estado en ferrocarriles de la Inspección de carreteras de la Jefatura de Obras Públicas de Lugo a D. Juan Fernández Murias. Boletín Oficial del Estado, número 350, 05 de octubre de 1937.
- Orden sobre documentos que han de acompañarse a los proyectos de abastecimiento de aguas. Boletín Oficial del Estado, número 363, 18 de octubre de 1937.
- Decreto nombrando subsecretario del Ministerio de Obras Públicas a D. José M^a Torroja y Miret. Boletín Oficial del Estado, número 477, 10 de febrero de 1938.
- Decreto 451 nombrando Ministro de Obras Públicas a D. Alfonso Peña Boeuf. Boletín Oficial del Estado, número 468, 01 de febrero de 1938.
- Orden facultando al Subsecretario para resolver por delegación asuntos de este Ministerio. Boletín Oficial del Estado, número 483, 16 de febrero de 1938.
- Orden (rectificada) facultando al Subsecretario para resolver por delegación asuntos de este Ministerio. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.
- Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Caminos, a don Luis Rodríguez Arango y Somoza. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.
- Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Obras Hidráulicas a don Bernardo de Granda y Calleja. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.

- Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas a don José Delgado Brackembury. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.
- Decreto nombrando Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles a don Eugenio Calderón Montero-Ríos. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.
- Decreto organizando los Servicios del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 484, 17 de febrero de 1938.
- Orden creando la Jefatura de Obras Públicas de Navarra y Álava con independencia de las de Vizcaya y Guipúzcoa. Boletín Oficial del Estado, número 499, 04 de marzo de 1938.
- Decreto sobre rescisión de contratos de obras públicas. Boletín Oficial del Estado, número 500, 05 de marzo de 1938.
- Orden declarando inhábiles, a todos los efectos los días comprendidos entre el 15 y el 18, con motivo del traslado de las Oficinas de este Ministerio a Santander. Boletín Oficial del Estado, número 507, 12 de marzo de 1938.
- Decreto disponiendo la forma de constitución y funcionamiento del Consejo de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, número 510, 15 de marzo de 1938.
- Decreto autorizando al Ministro de Obras Públicas para adquirir material ferroviario. Boletín Oficial del Estado, número 516, 21 de marzo de 1938.
- Orden designando a los Ingenieros que se mencionan para que se redacten las instrucciones para la ejecución de hormigones. Boletín Oficial del Estado, número 525, 30 de marzo de 1938.
- Orden comisionando a los ingenieros que se citan para la puesta en marcha de las industrias hidroeléctricas que se mencionan. Boletín Oficial del Estado, número 541, 15 de abril de 1938.
- Orden disponiendo sean aplicables a todo el territorio que el Inspector General del cuerpo de Caminos desempeñe, en comisión, la Inspección Regional de Obras Públicas del territorio reconquistado de Cataluña y Levante. Boletín Oficial del Estado, número 604, 18 de junio de 1938.
- Orden creando una Comisión destinada al estudio y ordenación de los ferrocarriles españoles y su coordinación con los transportes por carretera. Boletín Oficial del Estado, número 22, 22 de julio de 1938.

- Orden nombrando la Comisión de estudios y ordenación de los Ferrocarriles. Boletín Oficial del Estado, número 53, 22 de agosto de 1938.
- Orden de 17 de septiembre de 1937 fijando normas para redactar un plan general de obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 333, 18 de septiembre de 1937.
- Orden del Ministro por la que se establece la caducidad de la concesión y de la construcción de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, Gaceta de Madrid, número 104, 14 de abril de 1899.
- Real Orden de 10 de abril de 1906 por la que se incautan, sin derecho a indemnización, las obras del ferrocarril de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, publicada en la Gaceta de Madrid, número 115, 25 de abril de 1906.
- Decreto nº22 de 1 de agosto de 1936 (publicado en el Boletín de la Junta de Defensa Nacional el 4 de agosto de 1936), por el que se establece y regula la Escala de Complemento Honorario de Ferrocarriles.
- Decreto de 26 de marzo de 1936 (publicado en la Gaceta de Madrid el 27 de marzo de 1936), por el que se disuelve la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril.
- Real Decreto de 20 de junio de 1920 por el que se establece la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril, Gaceta de Madrid Nº183 de 1 de julio de 1920.
- Decreto de 27 de septiembre de 1934 por el que se establecen preceptos adicionales a los establecidos en la anterior legislación sobre la Escala de Complemento Honoraria de Ferrocarril.
- Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 6, publicado el 14 de agosto de 1936.
- Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 6, publicado el 14 de agosto de 1936.
- Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional número 33, publicado el 2 de octubre de 1936.
- Boletín Oficial del Estado número 22, por el que se nombra Jefe de los Servicios de Inspección e Intervención en las Compañías de Ferrocarriles en la zona ocupada a D. Alejandro Mendizábal Peña, publicado el 5 de noviembre de 1936.
- Boletín Oficial del Estado número 204, por el que se constituye una Comisión para establecer unas bases generales de ordenamiento de los ferrocarriles, transportes por carretera y electrificación, publicado el 12 de mayo de 1937.

- Boletín Oficial del Estado número 422 por el que se establecen las normas de clasificación de las obras ferroviarias, publicado el 18 de diciembre de 1937.
- Boletín Oficial del Estado número 466, por el que se refunden las Comisarías del Estado en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y en la red de Andaluces, de 26 de enero de 1938 (publicado el 30 de enero de 1938).
- Boletín Oficial del Estado número 516, por el que se autoriza a la adquisición de material rodante, de 12 de marzo de 1938 (publicado el 21 de marzo de 1938).
- Boletín Oficial del Estado número 22, por el que se crea una Comisión de estudio de los ferrocarriles, de 9 de julio de 1938 (publicado el 22 de julio de 1938).
- Orden del Ministerio de Obras Públicas de 20 de agosto de 1938 por el que se nombran los miembros de la Comisión de estudio de los ferrocarriles (publicado en el BOE número 53 de 22 de agosto de 1938).
- Decreto de 12 de enero de 1940 desmovilizando el personal de las Compañías de ferrocarriles, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 14, de 14 de enero de 1940.
- Decreto de 8 de mayo de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para contratar con la industria nacional la construcción de material ferroviario de tracción, hasta un mínimo de setecientas cincuenta locomotoras (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Decreto de 8 de mayo de 1939 disponiendo por las Comisarías del Estado en las Compañías de Ferrocarriles se formule una relación de las locomotoras que en cada una de ellas están necesitadas de gran reparación (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Ley de 8 de mayo de 1939 creando un Consejo Directivo hasta que se establezca un estatuto definitivo por el que deben regirse los ferrocarriles españoles (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Decreto de 29 de mayo de 1939 nombrando los Directores y Consejeros que han de administrar y regentar las Compañías Ferroviarias (publicado en el BOE de 30 de mayo de 1939).
- Orden de 8 de julio de 1939 aclarando el artículo primero de la Ley de 8 de mayo de 1939 en lo que se refiere al Consejo Directivo de las Redes de Ferrocarriles Oeste-Andaluces.

- Orden de 10 de julio de 1939 creando un organismo que se ocupará de todos los problemas que plantea el material ferroviario.
- Orden de 10 de julio de 1939 referente a la intervención de este Ministerio en la aprobación de adquisición de material móvil ferroviario de nueva construcción para entidades y particulares.
- Orden de 22 de agosto de 1939 creando un Consejo Directivo de la Explotación de Ferrocarriles del Estado.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 disponiendo la supresión del Consejo Superior de Ferrocarriles.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 aprobando el Reglamento de dirección, administración y gerencia de las Compañías denominadas “del Norte de España”, “De Madrid a Zaragoza y a Alicante” y “Del Oeste de España” y “Ferrocarriles Andaluces”, de acuerdo con lo establecido por la Ley de 8 de mayo de 1939 para la explotación de los Ferrocarriles españoles.
- Decreto de 1 de septiembre de 1939 derogando la Orden de 15 de octubre de 1937 referente a provisión eventual del personal ferroviario por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles.
- Decreto de 1 de septiembre de 1939 regulando el salario del personal ferroviario.
- Orden de 7 de septiembre de 1939 sobre reclamaciones a las Compañías de Ferrocarriles.
- Decreto de 8 de septiembre de 1939 aprobando el Reglamento de la Junta Superior de Ferrocarriles.
- Orden de 5 de octubre de 1937 de la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones, designando Interventor del Estado en Ferrocarriles de la Inspección de Carreteras.
- Circular de 28 de noviembre de 1936 para los Jefes de Dependencias de Obras públicas, Directores de Obras y Servicios especiales y otro personal de Obras Públicas. Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones. Boletín Oficial de Estado, número 44, 29 de noviembre de 1936.
- Orden de 23 de septiembre de 1936 Autorizando a las Jefaturas de Obras Públicas a disponer de los créditos ya cobrados con destino al paro obrero, para aplicarlos a la reparación de puentes o de obras urgentes, publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 31, el 29 de septiembre de 1936

- Orden autorizando una ampliación en el plazo de las obras, Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional, número 16, 5 de septiembre de 1936.
- Circular con Normas para la prelación de la construcción y conservación de las obras públicas, Boletín Oficial del Estado, número 53, 11 de Diciembre de 1936.
- Orden reorganizando las Inspecciones Regionales de Obras Públicas, Boletín Oficial del Estado, número 264, 31 de julio de 1937.
- Circular con el nombramiento de los Inspectores Regionales, Boletín Oficial del Estado, número 53, 11 de Diciembre de 1936.
- Decreto de 25 de abril de 1936 por el que se crea el Consejo de Obras Públicas y las Inspecciones Regionales, Gazeta de Madrid, número 119, 28 de abril de 1936.
- Orden de 21 de septiembre de 1937, designando a los señores que han de formar parte del Comité Directivo de Obras Públicas, Boletín Oficial del Estado, número 337, 22 de septiembre de 1937.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas creando la Comisión para la redacción de la Instrucción de hormigón armado.
- Boletín Oficial del Estado, número 525, 30 de marzo de 1938.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas aprobando la Instrucción para el proyecto y ejecución de obras de hormigón, Boletín Oficial del Estado, número 47, 16 de febrero de 1939.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando una Comisión para la modificación de la Ley de Expropiación Forzosa aplicable a las obras públicas.
- Boletín Oficial del Estado, número 568, 12 de mayo de 1938.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando a Cipriano Salvatierra Iriarte miembro de la Comisión para la modificación de la Ley de Expropiación Forzosa aplicable a las obras públicas.
- Boletín Oficial del Estado, número 585, 30 de mayo de 1938.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas por la que se crea la tercera Inspección Regional que comprende las provincias de Cáceres y Badajoz.
- Boletín Oficial del Estado, número 145, 22 de noviembre de 1938.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas separando de la 8ª Inspección Regional de Obras Públicas las provincias de Santander, Guipúzcoa y Vizcaya, que constituirán la 10ª Inspección.
- Boletín Oficial del Estado, 7 de enero de 1939.

- Orden del Ministerio de Obras Públicas declarando inhábiles los días 15 al 18 del mes de marzo de 1938, para efectuar el traslado de las dependencias ministeriales desde Burgos a Santander.
- Boletín Oficial del Estado, número 507, 12 de marzo de 1938.
- Decreto determinando la inclusión del servicio de transporte por carretera dentro del Servicio Nacional de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas.
- Boletín Oficial del Estado, número 577, 21 de mayo de 1938.
- Orden del ministerio de Obras Públicas nombrando Inspector Regional de Cataluña a Julio Murúa Valerdi.
- Boletín Oficial del Estado, número 604, 18 de junio de 1938.
- Orden del ministerio de Obras Públicas determinando la incorporación del personal relacionado adscrito al Canal de Aragón y Cataluña, tras haberse instruido el proceso de depuración.
- Boletín Oficial del Estado, número 26, 26 de julio de 1938.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas dando las normas para la recuperación de los Servicios de Obras Públicas traspasadas a la Región Catalana.
- Boletín Oficial del Estado, número 28, 28 de enero de 1939.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas nombrando al Ilmo Sr. D.Eugenio Calderón Montero-Ríos, Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles, para posesionarse de los distintos Servicios de Obras Públicas en Cataluña.
- Boletín Oficial del Estado, número 28, 28 de enero de 1939.
- Ley del Ministerio de Interior incorporando a la Administración del Estado, las provincias de Lérida, Tarragona, Barcelona y Gerona.
- Boletín Oficial del Estado, número 534, 8 de abril de 1938.
- Orden del ministerio de Obras Públicas ordenando la instrucción de los expedientes personales de cada funcionario.
- Boletín Oficial del Estado, número 167, 24 de diciembre de 1938.
- Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos.
- Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1939.
- Orden de la Junta Técnica del Estado para reducir los gastos de las obras públicas.
- Boletín Oficial del Estado, número 30, 14 de noviembre de 1936.
- Orden dictando normas para la reconstrucción de obras en el frente.

- Boletín Oficial del Estado, número 405, 29 de noviembre de 1937.
- Orden dictando normas para la reconstrucción de la red de caminos.
- Boletín Oficial del Estado, número 525, 3 de abril de 1938.
- Decreto rectificando el decreto de 28 de marzo de 1938 para la reparación del patrimonio dañado por la guerra.
- Boletín Oficial del Estado, número 527, 2 de abril de 1938.
- Decreto creando la Junta de Reconstrucción de Oviedo.
- Boletín Oficial del Estado, número 552, 26 de abril de 1938.
- Ley de 11 de abril de 1939 aprobando el plan de obras públicas. Boletín Oficial del Estado, 25 de abril de 1939.
- Ley de 2 de marzo de 1943, por el que se crea el Servicio Militar de Construcciones.
- Boletín Oficial del Estado, número 63, 17 de marzo de 1943.
- Orden autorizando la adquisición de automotores por parte de las Compañías de Ferrocarriles, Boletín Oficial del Estado, número 284, 31 de julio de 1937.
- Orden de 15 de julio de 1937, restableciendo en todas las estaciones de ferrocarriles de la zona liberada la percepción de derechos de almacenaje, Boletín Oficial del Estado, número 268, 15 de julio de 1937.
- Orden del Ministerio de Justicia por la que se autoriza la disposición de penados necesarios para la reparación de carreteras y caminos en las provincias de Toledo y Badajoz, Gaceta de la República, número 58, 27 de Febrero de 1938.
- Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, incautación de betún asfáltico. Gaceta de la República, número 32, 2 de febrero de 1937.
- Decreto disponiendo que el Circuito Nacional de Firms Especiales proceda a incautar con toda urgencia el betún asfáltico necesario para las obras de reparación de carreteras. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.
- Orden suprimiendo todos los controles existentes en las carreteras y entradas de poblaciones que hayan sido establecidos por Consejos de Defensa o Comités, partidos políticos y organizaciones sindicales, y facultando a los Gobernadores para establecer estos controles. Gaceta de la República, número 361, 26 de diciembre de 1936.
- Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales_ adjudicación por subasta a D. Anotnio Martínez Romero, para la construcción de las obras del trozo segundo, sección segunda de la carretera de Albadalejito a Guadalajara a Gascueña. Gaceta de la República número 113, 23 de abril de 1937.

- Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales: adjudicación de la construcción de las obras de la travesía exterior de Vall de Uxó en la carretera de la de Teruel a Sagunto a Burriana a D. Joaquín Marco Tur. Gaceta de la República número 206, 25 de julio de 1937.
- Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas: Relación por provincias de los trozos de carretera que han de subastarse en el presente ejercicio económico de 1937 con cargo al presupuesto vigente. Gaceta de la República, número 189, 3 de julio de 1937.
- Decreto del ministerio de Obras Públicas por el que se crea una Comisión para el estudio y proyecto de una carretera naranjera en Valencia. Gaceta de la República, número 68, 10 de marzo de 1938.
- Decreto del Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas por el que se crean tres comisiones de estudio para caminos naranjeros en las provincias de Alicante, Castellón de la Plana y Murcia. Gaceta de la República, número 289, 15 de octubre de 1937.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales. Gaceta de la República, número 103, 13 de abril de 1937.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se amplía la red a cargo del Circuito Nacional de Firms Especiales, incluyendo la carretera de enlace de las afluentes a Almería. Gaceta de la República, número 228, 11 de agosto de 1937.
- Decreto del Ministerio de Obras Públicas por el que se ordena el traspaso de la Jefatura de Obras Públicas de Castellón al Circuito Nacional de firms Especiales de la construcción de las carreteras en su provincia. Gaceta de la República, número 117, 27 de abril de 1937.
- Orden del Ministerio de Obras Públicas por el que se nombra a una Comisión para asistir al VIII Congreso Internacional de Carreteras que se celebrará en la Haya el 21 de junio de 1938. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1938.
- Orden del Ministro por la que se establece la caducidad de la concesión y de la construcción de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, Gaceta de Madrid, número 104, 14 de abril de 1899.

- Real Orden de 10 de abril de 1906 por la que se incautan, sin derecho a indemnización, las obras del ferrocarril de la línea de Val de Zafán a San Carles de la Rápita, publicada en la Gaceta de Madrid, número 115, 25 de abril de 1906.
- Boletín Oficial del Estado número 422 por el que se establecen las normas de clasificación de las obras ferroviarias, publicado el 18 de diciembre de 1937.
- Decreto de 8 de mayo de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para contratar con la industria nacional la construcción de material ferroviario de tracción, hasta un mínimo de setecientas cincuenta locomotoras (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Decreto de 8 de mayo de 1939 disponiendo por las Comisarías del Estado en las Compañías de Ferrocarriles se formule una relación de las locomotoras que en cada una de ellas están necesitadas de gran reparación (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Ley de 8 de mayo de 1939 creando un Consejo Directivo hasta que se establezca un estatuto definitivo por el que deben regirse los ferrocarriles españoles (publicado en el BOE el 12 de mayo de 1939).
- Decreto de 29 de mayo de 1939 nombrando los Directores y Consejeros que han de administrar y regentar las Compañías Ferroviarias (publicado en el BOE de 30 de mayo de 1939).
- Orden de 8 de julio de 1939 aclarando el artículo primero de la Ley de 8 de mayo de 1939 en lo que se refiere al Consejo Directivo de las Redes de Ferrocarriles Oeste-Andaluces.
- Orden de 10 de julio de 1939 creando un organismo que se ocupará de todos los problemas que plantea el material ferroviario.
- Orden de 10 de julio de 1939 referente a la intervención de este Ministerio en la aprobación de adquisición de material móvil ferroviario de nueva construcción para entidades y particulares.
- Orden de 22 de agosto de 1939 creando un Consejo Directivo de la Explotación de Ferrocarriles del Estado.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 disponiendo la supresión del Consejo Superior de Ferrocarriles.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 aprobando el Reglamento de dirección, administración y gerencia de las Compañías denominadas “del Norte de España”, “De

Madrid a Zaragoza y a Alicante” y “Del Oeste de España” y “Ferrocarriles Andaluces”, de acuerdo con lo establecido por la Ley de 8 de mayo de 1939 para la explotación de los Ferrocarriles españoles.

- Decreto de 1 de septiembre de 1939 derogando la Orden de 15 de octubre de 1937 referente a provisión eventual del personal ferroviario por la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles.
- Orden de 7 de septiembre de 1939 sobre reclamaciones a las Compañías de Ferrocarriles.
- Orden de la Junta Técnica del Estado por la que se obliga a las Compañías Ferroviarias a realizar el transporte de mercancías por el recorrido más corto. Boletín Oficial del Estado, Burgos, 7 de abril de 1937.
- Orden del Excmo Sr. Presidente de la Junta Técnica del Estado por la que establece la clasificación de las obras ferroviarias. Boletín Oficial del Estado, número 422, Burgos, 9 de diciembre de 1937.
- Decreto de 6 de junio de 1937 por la que se autoriza a la Jefatura de Construcción de Ferrocarriles para estudiar y redactar los proyectos necesarios para la continuación de las obras en la línea de ferrocarril de Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 159, 8 de junio de 1937.
- Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueban las tres variantes de la línea de ferrocarril Cuenca a Utiel. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.
- Decreto de 12 de agosto de 1937 por el que se aprueban los proyectos de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 225, 13 de agosto de 1937.
- Decreto de 24 de enero de 1938 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón, sección Tarancón-río Tajuna. Gaceta de la República, número 25, 25 de enero de 1938.
- Decreto de 25 de febrero de 1938 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la superestructura de la línea de ferrocarril de Torrejón de Ardoz a Tarancón. Gaceta de la República, número 58, 27 de febrero de 1938.
- Decreto de 22 de agosto de 1937 por el que se aprueba el proyecto de construcción de la línea de ferrocarril de Villacañas a Santa Cruz de la Zarza. Gaceta de la República, número 235, 24 de agosto de 1937.

Ley de 11 de abril de 1939 aprobando el plan de obras públicas. Boletín Oficial del Estado, 25 de abril de 1939.

- Ley de 18 de abril de 1941 por el que se aprueba el plan de obras públicas complementaria del que se comprende en la Ley de 11 de abril de 1939. Boletín Oficial del Estado, 2 de mayo de 1941.
- Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera. Boletín Oficial del Estado 24 de enero de 1941.
- Ley de 10 de febrero de 1940 referente a la realización del Plan de Obras Públicas con la celeridad que se requiere para dar el impulso eficaz a la reconstrucción de España. Boletín Oficial del Estado, 15 de febrero de 1940.
- Orden de 13 de mayo de 1939 por las que se produce la reorganización del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, 16 de mayo de 1939.
- Orden del 31 de mayo de 1939 organizando las Secciones de los Servicios Nacionales del Ministerio de Obras Públicas. Boletín Oficial del Estado, 2 de junio de 1939.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 aprobando el Reglamento de dirección, administración y gerencia de las Compañías denominadas “del Norte de España”, “De Madrid a Zaragoza y a Alicante” y “Del Oeste de España” y “Ferrocarriles Andaluces”, de acuerdo con lo establecido por la Ley de 8 de mayo de 1939 para la explotación de los Ferrocarriles españoles.
- Decreto de 23 de septiembre de 1939 reintegrándose el Ministerio de Obras Públicas de la totalidad de las atribuciones que poseía con anterioridad al 18 de julio de 1936 en la explotación de ferrocarriles. Boletín Oficial del Estado, 21 de octubre de 1939.
- Orden de 12 de junio de 1939 reorganizando las Jefaturas de Puentes y cimentaciones y de Sondeos. Boletín Oficial del Estado, número 167, 16 de junio de 1939.
- Decreto de 30 de junio de 1939 disponiendo la reanudación de las obras en curso de ejecución al iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional. Boletín Oficial del Estado, 3 de julio de 1939.
- Decreto de 16 de agosto de 1939 disponiendo que el Consejo de Obras Públicas tenga la composición y facultades que se indican. Boletín Oficial del Estado, 20 de agosto de 1939.
- Orden de 11 de septiembre de 1939 reorganizando las Divisiones Técnicas y Administrativas de Ferrocarriles con arreglo a las disposiciones que las regulaban a primero de abril de 1931. Boletín Oficial del Estado, 6 de octubre de 1939.

- Orden de 1 de noviembre de 1939 de cese de todos los Consejos Administrativos de las Compañías de Ferrocarriles del Norte de España, Madrid a Zaragoza y Alicante y Oeste-Andaluces y convocatoria de Juntas Generales de Accionistas. Boletín Oficial del Estado, 10 de noviembre de 1939.
- Orden de 21 de noviembre de 1939 aprobando el Reglamento para el funcionamiento del Consejo de Obras Públicas y de las Inspecciones Regionales. Boletín Oficial del Estado, 29 de noviembre de 1939.
- Orden de 22 de agosto de 1939 creando un Consejo Directivo de la Explotación de Ferrocarriles del Estado. Boletín Oficial del Estado, 27 de agosto de 1939.
- Orden de 10 de julio de 1939 creando un organismo que se ocupará de todos los problemas que plantea el material ferroviario.
- Ley de 10 de febrero de 1939 fijando normas para la depuración de funcionarios públicos. Boletín Oficial del Estado, 14 de febrero de 1939.
- Ley de 8 de septiembre de 1939 creando las colonias penitenciarias militarizadas. Boletín Oficial del Estado, 17 de septiembre de 1939.
- Decreto de 7 de octubre de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para realizar las obras de infraestructura del Trozo Tercero del Ferrocarril de Madrid a Burgos. Boletín Oficial del Estado, 12 de octubre de 1939.
- Decreto de 22 de septiembre de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para subastar las obras incluidas en el tercer y cuarto expediente del presente ejercicio económico de 1939. Boletín Oficial del Estado, 21 de septiembre de 1939.
- Decreto de 25 de agosto de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para subastar las obras incluidas en la relación que se acompaña. Boletín Oficial del Estado, 21 de septiembre de 1939.
- Decreto de 24 de noviembre de 1939 autorizando al Ministro de Obras Públicas para subastar las obras incluidas en la relación correspondiente al quinto expediente de obras a subastar en el presente ejercicio económico. Boletín Oficial del Estado, 1 de diciembre de 1939.
- Decreto de 9 de noviembre de 1939 declarando urgente la ejecución de las obras de ferrocarril Zamora-Coruña y ramal de enlace en La Coruña con el puerto y estación del Norte. Boletín Oficial del Estado, 17 de noviembre de 1939.