

La reconstrucción de Teruel: el devenir de una identidad

The reconstruction of Teruel: the evolution of an identity

MIGUEL SANCHO

BEATRIZ MARTÍN

Resumen

Como consecuencia de la devastación a la que se verá sometida Teruel durante la guerra civil española gran parte del núcleo urbano se verá afectado. Esta dramática situación planteará la necesidad reconstruir la ciudad pero también la posibilidad de renovar la trama urbana. En el presente artículo se estudiarán las distintas propuestas llevadas a cabo durante este proceso, la tensión entre las ideas reformistas que entenderán la situación como una oportunidad renovadora sin prejuicios e ideas mucho más conservacionistas preocupadas por la identidad histórica de la ciudad, enfrentarán a los distintos agentes involucrados y finalmente dará lugar a la definitiva actuación propuesta. Es imprescindible conocer y reflexionar sobre una sucesión de ideas que plasmadas sobre el papel pueden decidir el futuro de un pueblo, pero también la conservación de su pasado, de su memoria.

Palabras clave

Teruel, reconstrucción, guerra civil, Allanequi, Masriera, cartografía histórica.

Abstract

As a result of the devastation which will come under Teruel during the Spanish civil war much of the urban area will be affected. This dramatic situation arises the need to rebuild the city but also the possibility of renewing the urban fabric. In this article, the various proposals made during this process will be evaluated. The tension between reformist ideas to understand the situation as a renewed and unprejudiced opportunity and much more conservationist ideas concerned with the historical identity of the city will create a confrontation between different involved agents and ultimately lead to the final proposed action. It is essential to know and think of a series of ideas that once reflected on paper can decide the future of the people, but also the preservation of their past, their memory.

Keywords

Teruel, reconstruction, civil war, Allanequi, Masriera, historical cartography

Miguel Sancho Mir, nacido en Zaragoza en 1982, es arquitecto por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia desde septiembre de 2007. Realiza estudios de postgrado entre los años 2008 y 2009, obteniendo la suficiencia investigadora en el departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad Politécnica de Valencia, en enero de 2011. En la actualidad se encuentra desarrollando la tesis doctoral titulada "Transformaciones urbanas en la ciudad de Teruel: reconstrucción y análisis gráfico", dentro del programa de doctorado "Patrimonio Arquitectónico: Historia, Composición y Estudios Gráficos" de la Universidad Politécnica de Valencia. Desde 2011 es profesor asociado en el área de Expresión Gráfica Arquitectónica de la Universidad de Zaragoza. Ha realizado publicaciones en revistas especializadas en las áreas de arquitectura (EGA 2013, etc), así como comunicaciones en congresos internacionales (*XIII Forum Internazionalee di Studi (Aversa - Capri, 2015)*; 15 Congreso Internacional de Expresión Gráfica Arquitectónica (Las Palmas de Gran Canaria, 2014), entre otras.

Beatriz Martín Domínguez, nacida en Teruel en 1982, es arquitecta por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia desde enero de 2008. Realiza estudios de postgrado entre los años 2008 y 2009, obteniendo la suficiencia investigadora en el programa de doctorado "Patrimonio Arquitectónico: Historia, Composición y Estudios Gráficos" de la Universidad Politécnica de Valencia, en mayo de 2011. En la actualidad se encuentra desarrollando la tesis doctoral titulada "Arquitectura singular del Maestrazgo: un patrimonio en riesgo", en la Escuela de Doctorado de la Universidad Politécnica de Valencia. Desde 2013 es profesora titular en el grado de Arquitectura Técnica de la Escuela Universitaria Politécnica de La Almunia. Ha realizado publicaciones en revistas especializadas en las áreas de arquitectura (EGA 2013; ARCHÉ 2008, 2010, 2011 y 2012), libros (EL CABANYAL. Patrimonio en riesgo; El Cabanyal. Recuperación del patrimonio), así como comunicaciones en congresos internacionales.

Una aproximación histórica

La fundación del Teruel medieval se emplaza en lo alto de una muela, definida por la acción erosiva del río Turia y las ramblas de San Julián y del Arrabal. De forma aproximadamente ovalada, queda rodeada por escarpadas laderas, con la noreste como la única orientación que permite un acceso relativamente cómodo por tener unas pendientes menos acusadas. Se trata de un emplazamiento con un control visual del entorno y pasos naturales que se abren a sus pies, por lo que se convierte en un enclave de fácil defensa.

Elegido el emplazamiento de la fundación, adecuado para su función militar y de defensa, así como de colonización y estabilización del territorio¹, los inicios de la intervención urbanística cristiana se podrían datar a partir de 1171², cuando el *tenente* mandado por el monarca para fortificar esta posición se instalaría, acompañado por su hueste y, seguramente también, por un grupo de gentes que viviría de prestar los servicios básicos a los militares allí destinados. Desde ese instante empezaría la afluencia de nuevos colonos, que en este periodo no sería de gran magnitud, pues la concesión del fuero en 1177 por Alfonso II denota la necesidad urgente de atraer a nuevos pobladores para afianzar una posición tan importante para los intereses de los aragoneses.

Desde estos orígenes medievales, Teruel ha conservado, en gran medida, la estructura de su núcleo urbano. El primario sistema viario se fundamenta en un eje principal que nace en la puerta de Zaragoza para continuar por la calle del Tozal, plaza de Carlos Castel —plaza del Mercado o del Torico—, calle del Salvador, hasta puerta de Guadalaviar —puerta de San Salvador—, siguiendo la vaguada más acusada del terreno³. Este eje divide la planta urbana en dos. En la zona noroeste, el trazado regular, consecuencia del reparto del suelo en parcelas para los nuevos pobladores, cuenta con manzanas rectangulares alargadas, al modo de las planificaciones urbanas propias de los fueros burgueses. Mientras que en la zona sureste se pueden apreciar dos tramas urbanas claramente diferenciadas: al sur una trama cuasi-regular, condicionada por la implantación de un gran número de edificios de carácter defensivo y religioso, ubicados cerca de la salida hacia Valencia y, por lo tanto, el punto militarmente más estratégico de la población, al ser el bastión más adelantado hacia territorio musulmán; y en la parte este se ubica una zona con un trazado de estructura radio-concéntrica, que se adapta a la orografía, en la que calles radiales bajan desde punto más alto de la meseta, siguiendo las líneas de máxima pendiente de la colina, y son cruzadas por calles concéntricas que se ajustan a las curvas de nivel existentes. La plaza Carlos Castel, emplazada en el centro del núcleo, articula las diferentes tramas dotando de unidad al conjunto urbano.

El tiempo ha dejado su huella sobre la trama de la ciudad, modelando una estructura cuyos trazados reguladores quedaran definidos en el periodo medieval, pero que no serán inflexibles. Tal es el caso de la modificación del eje principal, vertebrador del sistema viario, que unía la puerta del Salvador con la de Zaragoza, cruzando por la plaza del Mercado. Desde la aprobación en 1872⁴ del proyecto de alineación y rasante, obra de Tomás Alonso, en el que se preveía el relleno y ampliación de la calle Nueva —hasta entonces Democracia o del Mercado—, se producirá una competencia por la primacía viaria en este último tramo, que comprende desde la plaza del Mercado hasta el paseo del Óvalo. Tras el relleno, explanación y urbanización de la calle Nueva, para facilitar el tránsito por la plaza, se cambiará de posición la fuente del Torico, que se encontraba en la parte más estrecha de la misma, siendo desplazada en 1886⁵. Pero no será hasta que se materialice la alineación propuesta, que aumentará la sección de la citada calle,

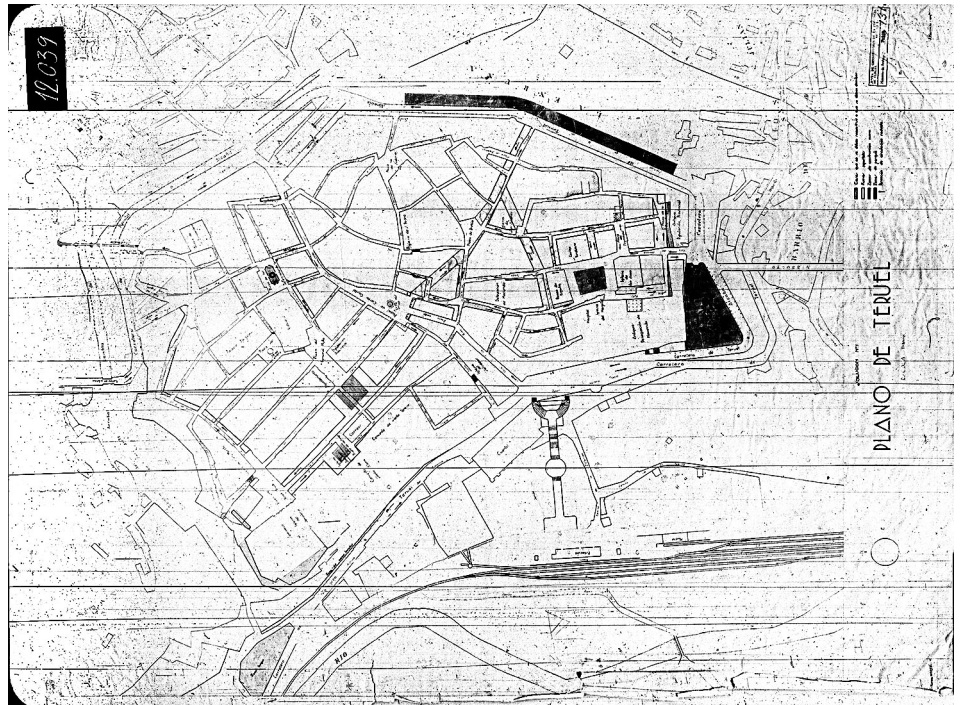
1. M^a Pilar Sancho Marco. "El casco histórico de Teruel". En Úrsula Heredia Lagunas. *et al. Cascos históricos aragoneses*. (Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 1999), 22.
2. Antonio J. Gargallo Moya. *El concejo de Teruel en la Edad Media, 1177-1327*. (Teruel: Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón / Ayt. de Teruel / Ayt. de Escucha, 1996), 159.
3. Alejandro Allanegui Felez. *La evolución urbana de Teruel*. (Zaragoza: Real Academia de Bellas Artes de San Luis, 1959), p.20.
4. Proyecto, Archivo Municipal de Teruel, Exp. Código 3-1-1-10, Signatura 2759-18.
5. Antonio Pérez Sánchez. "Zoom a los fotógrafos de Teruel". En Rosana Albero Miguel; Antonio Pérez Sánchez; Francisco Javier Sáenz Guallar. *Teruel en el cambio de siglo: Fotografías de Jaime Fernández Fuertes (1852-1928)*. (Teruel: Instituto de Estudios Turoleses, 2013), 40.

MIGUEL SANCHO
BEATRIZ MARTÍN

La reconstrucción de Teruel:
el devenir de una identidad

[Fig. 1] Plano de propuesta de reconstrucción de 1939, Solución 1.

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE), Regiones Devastadas, planos 12039.



cuando se haga efectivo el cambio de trazado del eje principal, articulador del sistema viario turolense.

La propia situación estratégica elegida en la Edad Media para la fundación de Teruel provocará que se convierta en un punto clave de la fratricida y fatídica guerra sufrida por España tras la sublevación militar del 17 de julio de 1936. Tras el alzamiento, la ciudad quedará en manos de los sublevados, pero no permanecerá bajo el mismo dominio durante el resto de la contienda. La lucha por la posesión de tan ansiado emplazamiento provocará la destrucción de gran parte del casco urbano, con lo que, al final de la contienda, presentaría un paisaje desolador que requerirá de una importante y rápida labor de reconstrucción. Con este objetivo, el propio Ayuntamiento, a través del arquitecto municipal de la ciudad, Juan Masriera, tendría ya definidas, en marzo de 1939⁶, incluso antes de que finalizara la guerra, dos propuestas que, de haberse llevado a cabo, hubieran supuesto una profunda reforma que habría transformando radicalmente el espacio urbano de Teruel.

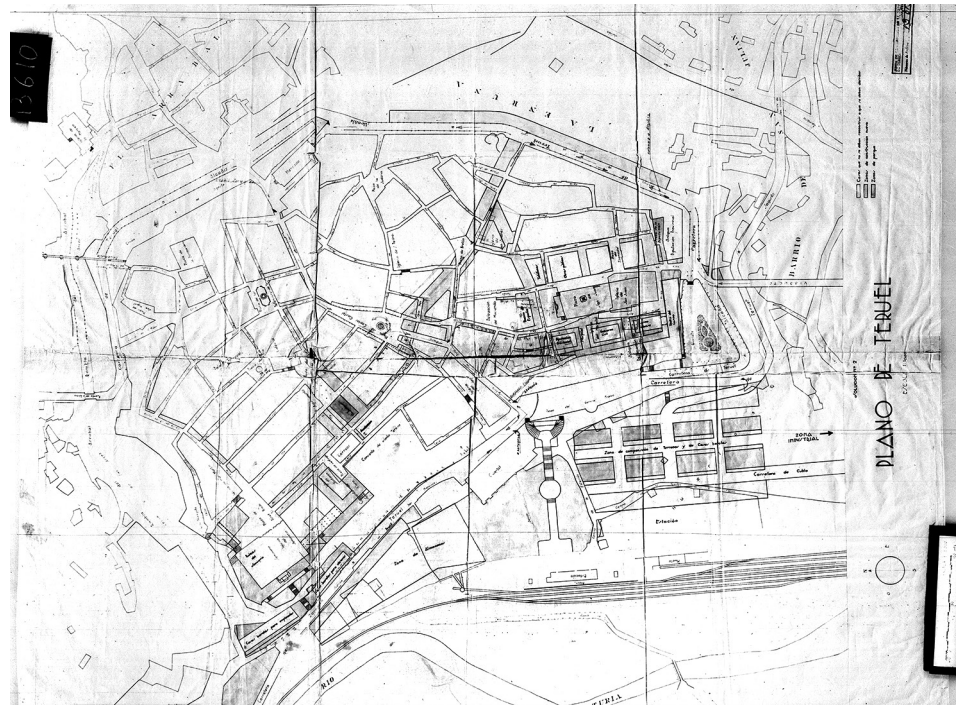
Las primeras propuestas: Juan Masriera (1939)

En el proceso investigador, se han identificado dos planos en el Archivo Provincial de Teruel que responden a las dos propuestas planteadas por parte del Ayuntamiento para la reconstrucción de la ciudad, de los cuales se conocía la existencia de un ejemplar en el Archivo Municipal de Teruel, pero en muy mal estado⁷, frente a la buena conservación que presentan los planos del Archivo Provincial. Ambos están delineados a color y sobre papel, y se encuentran microfilmados, pero en este proceso se ha perdido la información cromática, por lo que se presenta como imprescindible el estudio de los documentos originales para analizar con precisión la naturaleza y profundidad de las propuestas.

Las dos soluciones quedan plasmadas a través de sendos planos, en los que se definen las zonas con nuevas construcciones, las casas que no se deben reconstruir o que se deben derribar y las zonas de parque. El objetivo principal es, en ambas propuestas, el de adaptar el trazado viario a las nuevas exigencias marcadas por el tráfico rodado, facilitando la accesibilidad de los vehículos en el interior del núcleo urbano. Preocupación que queda patente incluso a través de la propia representación, marcando gráficamente la dirección de la circulación rodada en el plano de la solución 1. [figura 1]

6. Manuel García Márquez. *El urbanismo de Teruel en el siglo XX: el franquismo y la democracia*. (Teruel: Aragón Vivo, 2002), 73.

7. En la actualidad se está procediendo a la restauración de estos planos.



[Fig. 2] Plano de propuesta de reconstrucción de 1939, Solución 2.

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE) , Regiones Devastadas, planos 13610.

Ambas propuestas plasman una profunda reforma viaria que permitiera la circulación rodada de doble sentido. Con esta idea se propone ampliar la calle de Valencia para facilitar el acceso a la plaza San Juan, que se conectaría con la plaza Carlos Castel a través de la ampliación de la calle San Juan. También se plantea el aumento de la anchura de la calle del Tozal, con lo que se crearía un eje de comunicación Sur-Noreste que, gracias al Viaducto levantado en 1929, obra del ingeniero Fernando Hué⁸, generaría una continuidad con el recién creado ensanche de la ciudad. Otra arteria que cobraría mayor importancia a través del aumento de su sección sería la calle Yagüe de Salas, que conecta la plaza Carlos Castel con la plaza del Seminario, a partir de la que también se ampliaría la calle San Martín, que llega hasta la apertura de la calle San Miguel a la carretera de Teruel-Alcañiz, junto a la iglesia de San Miguel. El último acceso principal propuesto sería desde el lado oriental de la muela, con la ampliación de la calle Abadía. Es en esta zona donde se presenta una de las mayores transformaciones al plantear la apertura de dos nuevas calles, que nunca se llevaría a cabo: como continuación de la primera parte de la calle Abadía, desde la plaza Bretón, se propone una conexión directa con la plaza Carlos Castell; la segunda vía se proyecta conectando la propia calle Abadía con la Padre Tomás Lozano, lo que habría supuesto el derribo de la iglesia parroquial de San Andrés. Se proyecta la ampliación de otras calles, como la de San Andrés, que se conectaría con la plaza de San Juan mediante el aumento de la sección de la calle del Barón y la creación de una nueva calle, con lo que quedaría modificada la fachada este de la citada plaza.

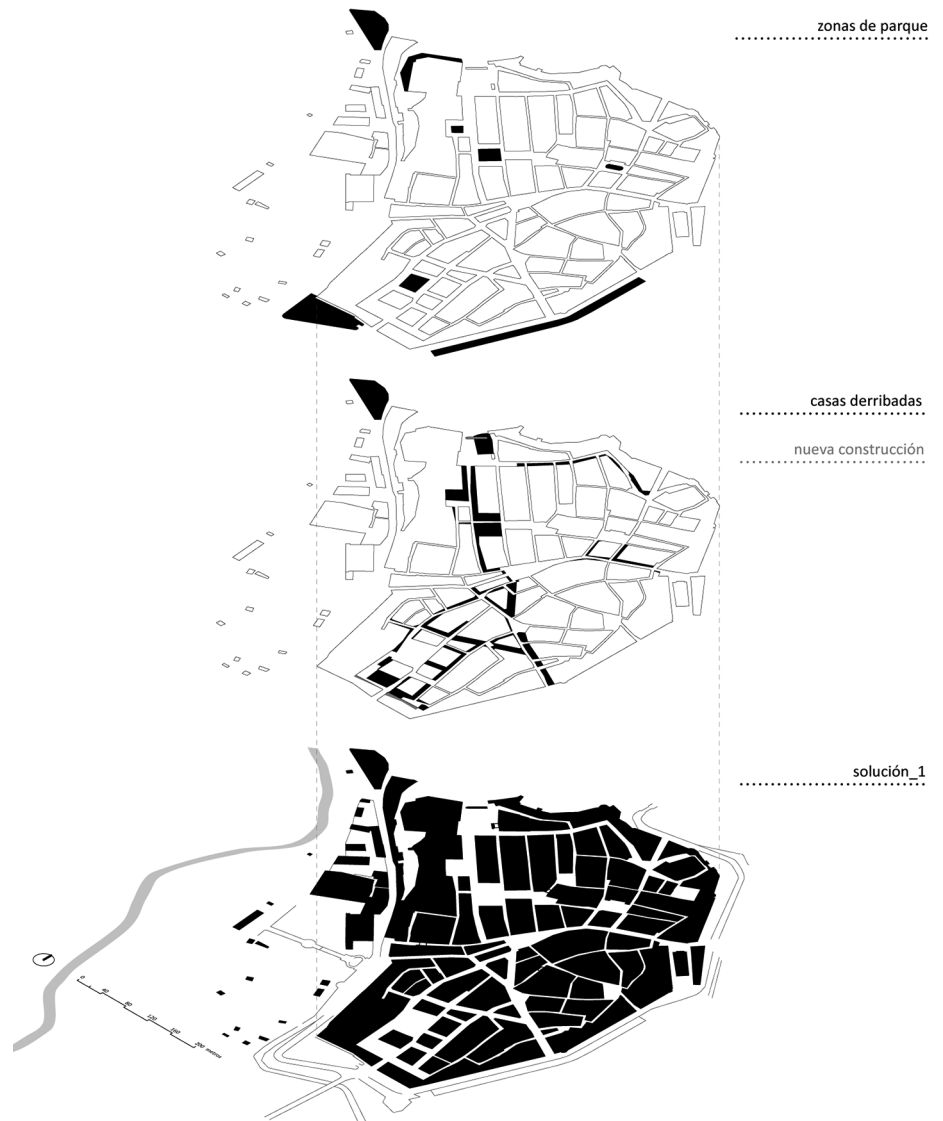
Dichas propuestas habrían desvirtuado la lectura espacial de la plaza San Juan, cuya configuración tiene su origen en 1572⁹ como consecuencia de la ocupación de la ciudad por Don Francisco de Aragón, el Duque de Segorbe, tras el motín originado en Teruel en contra del capitán real un año antes¹⁰. Tras reedificar el maltrecho fuerte del Rey Don Pedro, consideró que tal fortaleza necesitaba una plaza que le sirviera de digno acceso, para lo cual se derribaron las tapias y construcciones que se levantaban en el espacio que formaría la futura plaza, en gran parte, ocupada hasta el momento por los jardines, huertos y cuadras de los Sánchez Muñoz¹¹. [figura 2]

Las reformas viarias descritas, como se ha mencionado, son compartidas por ambas propuestas, pero difieren en las dimensiones planteadas para las secciones

8. Carlos Forcadell; Silvia de la Merced. "De la estación al Viaducto: tradición y modernización urbana en el primer tercio del siglo XX". En Monserrat Martínez González; José Manuel Latorre Ciria(coords.). *Historia de la ciudad de Teruel*. (Teruel: Instituto de Estudios Turolenses, 2014) , 368.
9. Cesar Tomás Laguía. "Notas para la geografía urbana de la ciudad de Teruel", *Teruel*. (nº 42, 1969): 73-76.
10. Pedro José Pidal. *Historia de las alteraciones de Aragón en el reinado de Felipe II por el Marqués de Pidal. vol. I*. (Madrid: Imp. de J. Martín Alegría, 1862-1863) , 109.
11. Ángel Novella Mateo. 1988. *La transformación urbana de Teruel a través de los tiempos*. (Teruel: Instituto de Estudios Turolenses), 101.

MIGUEL SANCHO
BEATRIZ MARTÍN

La reconstrucción de Teruel:
el devenir de una identidad



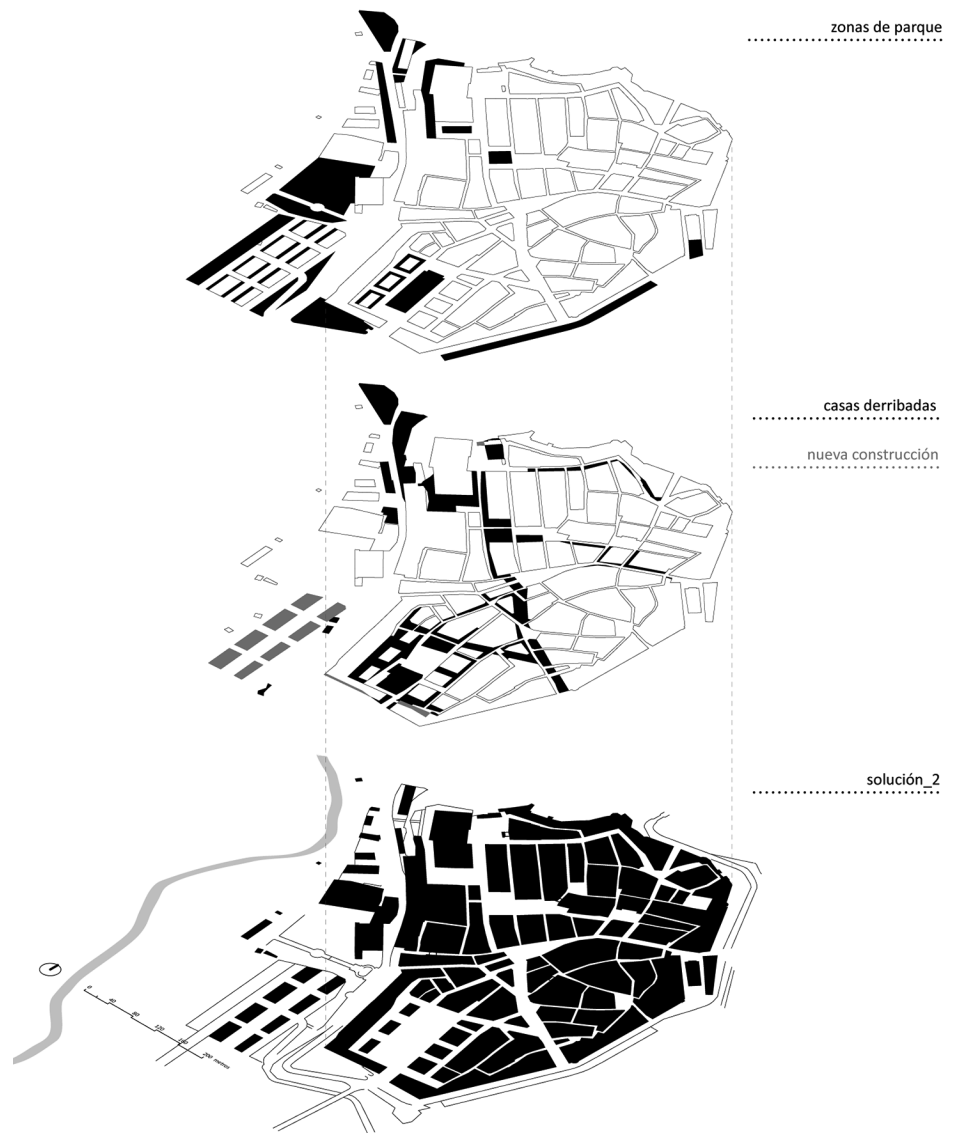
[Fig. 3] Restitución cartográfica en axonometría descompuesta de la Solución 1.
Fuente: Elaboración propia.

de las calles, lo que implica una importante diferencia morfológica que modificaría en gran medida la percepción y generación de la imagen de la ciudad de cada individuo: en general, son mucho mayores en la solución 2. Valga como ejemplo que el ancho de vía propuesto para el tramo inicial de la calle Abadía es de unos 12 metros, en la solución 1, y de unos 16 metros, en la 2, cifras en ambos casos muy alejadas de los aproximadamente 3 metros con los que contaban la mayoría de las calles medievales, pero también de las de las vías ampliadas a finales del siglo anterior, tal es el caso de la calle Nueva, que presentaba un ancho de 6.70 metros, según el proyecto de alineación y rasante aprobado en 1872¹². En ambos supuestos se cumpliría, de forma holgada, con los requisitos marcados por el Estatuto Municipal de 1924, donde el apartado b) del artículo 23 establece que «en las calles que se ensanchen, variando la alineación de uno de sus lados, la anchura mínima tolerable será de 10 y ocho metros, respectivamente, según que la población exceda o no de 10.000 habitantes»¹³.

Existen otras singularidades en cada una de las propuestas que deben ser analizadas individualmente. Ejemplo de ello es que ambas proponen la ampliación de la plaza de la Catedral hasta la calle Yagüe de Salas, pero en la segunda se plantea el ensanchamiento de la plaza frente al ayuntamiento con una nueva alineación que no contempla la solución 1. En la solución 2, la plaza de Santiago se amplía en dirección perpendicular a la calle Yague de Salas, y se proyecta, además, una zona verde que, circundando el edificio del Seminario por el borde de la meseta, conectaría con la actual plaza Pérez Prado, además de con la calle San Francisco mediante unas escaleras que descenderían por la ladera. Otra de las zonas del núcleo ur-

12. Proyecto, Archivo Municipal de Teruel , Exp. Código 3-1-1-10, Signatura 2759-18.

13. Apartado b), art. 23º del Reglamento de obras, servicios y bienes municipales. En ESPAÑA. *Reglamentos para la ejecución del Estatuto municipal: aprobados por los Reales Decretos de 2, 10 y 14 de julio y 22 y 23 de agosto de 1924* (Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 1926), .88.



[Fig. 4] Restitución cartográfica en axonometría descompuesta de la Solución 2.
Fuente: Elaboración propia.

bano en la que más difieren ambas soluciones se emplaza al sur de la meseta, en torno a la plaza San Juan: en la primera, se proyecta el derribo de la parte posterior de la manzana donde se ubicaba la iglesia de San Juan, dejando la parroquia exenta entre la plaza de nueva creación y la existente; mientras que la solución 2 es mucho más radical, ya que propone el derribo del templo y del edificio del Banco de España, situado en el extremo opuesto de la plaza, generando un espacio público rectangular de unos 140 metros de largo, que también se ampliaría en su lado más corto, pues plantea, además, la demolición de parte de la manzana que ocupaba la antigua Delegación de Hacienda y el Hospital e iglesia del mismo. En su lugar se diseñan tres nuevos edificios exentos rodeados de jardines, de tal forma que la lectura de la nueva plaza sería la de un gran espacio único dividido longitudinalmente en tres bandas, una central, de espacio libre y jardines, y dos laterales, con edificios aislados de diferentes dimensiones en cada banda. Además, a diferencia de la primera, la segunda solución concreta ciertos usos en la plaza San Juan, donde ubica los edificios del Banco de España, de Teléfonos, de Obras Públicas, de la Diputación Provincial, del Gobierno Civil, del Casino turolense y del Teatro del Casino, lo que revela una preocupación por concentrar los edificios dotacionales de la ciudad que, unida a la gran reforma espacial proyectada en la plaza, denota la intención de generar aquí un potente centro neurálgico, próximo a la zona natural de expansión, que sería el ensanche de los llanos de Pinilla. [figura 3]

La gran cantidad de espacio requerido para la solución 2 llevará al autor a plantear una nueva zona residencial como “Zona de compensación de Terrenos y de Casas baratas”, según queda especificado en el plano; emplazada en la vega del Turia,

MIGUEL SANCHO
BEATRIZ MARTÍNLa reconstrucción de Teruel:
el devenir de una identidad

entre las vías ferroviarias, la muela y la escalinata neomudéjar, construida en 1921¹⁴ según proyecto de José Torán de la Rad para comunicar el núcleo urbano con la estación de tren inaugurada al comienzo del siglo XX. Esta nueva zona residencial de clase obrera quedaría rodeada por zonas verdes y tendría fácil acceso a la zona industrial prevista más al sur. Además, se proyecta otro grupo de viviendas, este mucho menor, formado por dos bloques denominados como “casas baratas para empleados” y “casas baratas para obreros”, respectivamente, situados en la parte baja de la calle San Francisco. En esta misma ubicación, la solución 1 contempla el uso de “zona de casas baratas”, pero sin ser definidas geométricamente, ni prever la demolición de las construcciones existentes. [figura 4]

El Ayuntamiento remitiría a la Comisión de Reconstrucción ambas propuestas para que fueran tomadas en consideración a la hora de realizar el Plan de Reforma de la ciudad. El 7 de octubre de 1939¹⁵ se dicta el primer decreto de adopción, en el que se encuentra Teruel, con lo que la reconstrucción de la ciudad será llevada a cabo por la Dirección General de Regiones Devastadas, que en marzo de 1940¹⁶ presenta al Ayuntamiento el Plan de Reforma de la ciudad, que diferirá de forma significativa de las ideas planteadas por el Ayuntamiento un año antes.

El Plan Parcial de Reforma Interior: Alejandro Allanegui (1940)

Pese a la frontal oposición inicial por parte del Ayuntamiento, se producirá un cambio de actitud¹⁷ que provocará que, finalmente, se apruebe el Plan Parcial de Reforma Interior —PPRI—, elaborado por el joven arquitecto Alejandro Allanegui¹⁸, que consta de tres partes diferenciadas: la relativa a la información de la ciudad, como conocimiento previo a la intervención —útil, pero reducida, debido al poco tiempo con el que se contó para su redacción—; el Proyecto Parcial de Reforma Interior, propiamente dicho; y el Plan futuro de trabajo —que pretende establecer de forma esquemática las pautas e ideas para el crecimiento y desarrollo posterior de la ciudad como sustituto del inexistente Plan General—.

Es imposible entender el Plan de Reforma Interior sin el conocimiento previo de las consecuencias de la guerra sobre el casco urbano, pues, tal y como explica el propio Allanegui en el discurso elaborado para el acto de recepción de la Real Academia de Nobles Artes de San Luis:

«Se proyecta la Reforma Interior, reforma que lógicamente, había de respetar en lo posible las zonas de la ciudad con menor destrucción y, por lo tanto, de más rápida puesta en servicio.

En el plano de destrucciones destacaban dos zonas de devastación masiva: una que se extendía desde la Glorieta hasta la mitad de la calle Ramón y Cajal, y otra que desde el Seminario, por la calle Yagüe de Salas, rebasaba la plaza del General Mola: estas dos zonas correspondían a las dos puntas clave de la defensa de Teruel: La Comandancia y el Seminario.»¹⁹ [figura 5]

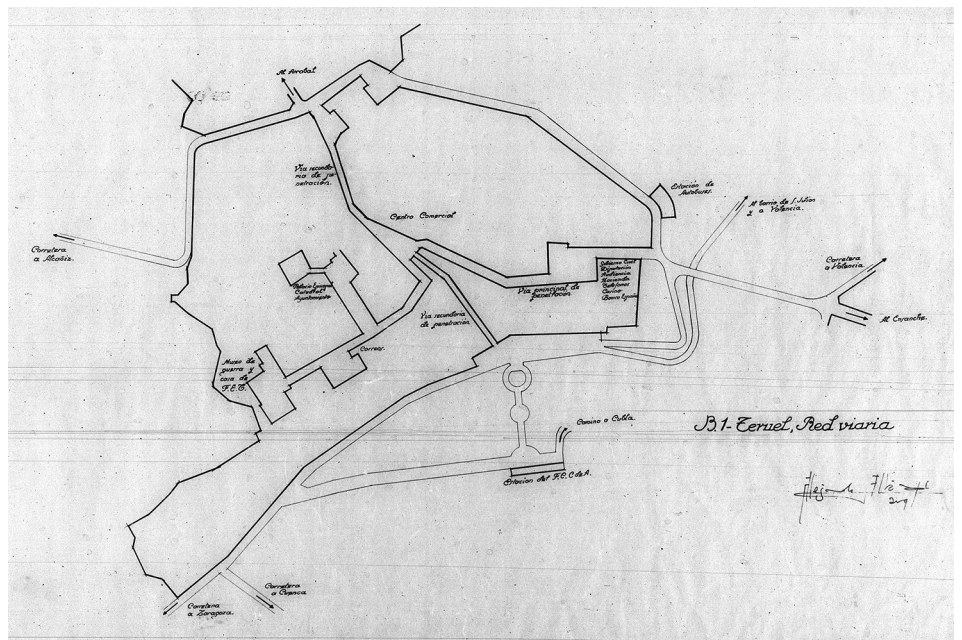
Con estas premisas, el Proyecto establece dos claros objetivos: la reforma de la red viaria, que quedará condicionada por el estado en que se encuentre cada zona del núcleo urbano, y la clarificación funcional de los distintos centros rectores de la ciudad. Además, existe una preocupación por el saneamiento de la ciudad, para lo que se establece un procedimiento de actuación, que formará parte del Plan futuro de trabajo, basado en la apertura de patios en el interior de las manzanas.

La zonificación planteada se basa en el establecimiento de cinco importantes centros urbanos: la plaza del Torico o Carlos Castel, que mantendrá su condición de centro comercial; la plaza del Seminario —Pérez Prado—, pensada como espacio de exaltación del régimen dictatorial; la administración municipal y el centro religio-

14. Carlos Forcadell; Silvia de la Merced. “De la estación al Viaducto: tradición y modernización urbana en el primer tercio del siglo XX”. En Monserrat Martínez González; José Manuel Latorre Ciria(coords.). *Historia de la ciudad de Teruel*. (Teruel: Instituto de Estudios Turolenses, 2014), 362.
15. Ángela Cenarro Lagunas. “La guerra civil”. En Monserrat Martínez González; José Manuel Latorre Ciria(coords.). *Historia de la ciudad de Teruel*. (Teruel: Instituto de Estudios Turolenses, 2014), 424.
16. Manuel García Márquez. *El urbanismo de Teruel en el siglo XX: el franquismo y la democracia*. (Teruel: Aragón Vivo, 2002), 75.
17. *Ibidem*. 75-76.
18. AHPTE, Exp. Regiones Devastadas, caja 21309, nº1.
19. Alejandro Allanegui Felez. *La evolución urbana de Teruel*. (Zaragoza: Real Academia de Bellas Artes de San Luis, 1959), 38.



[Fig. 5] Plano de destrucciones de Teruel tras la Guerra Civil.
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE), Regiones Devastadas, planos 12120.

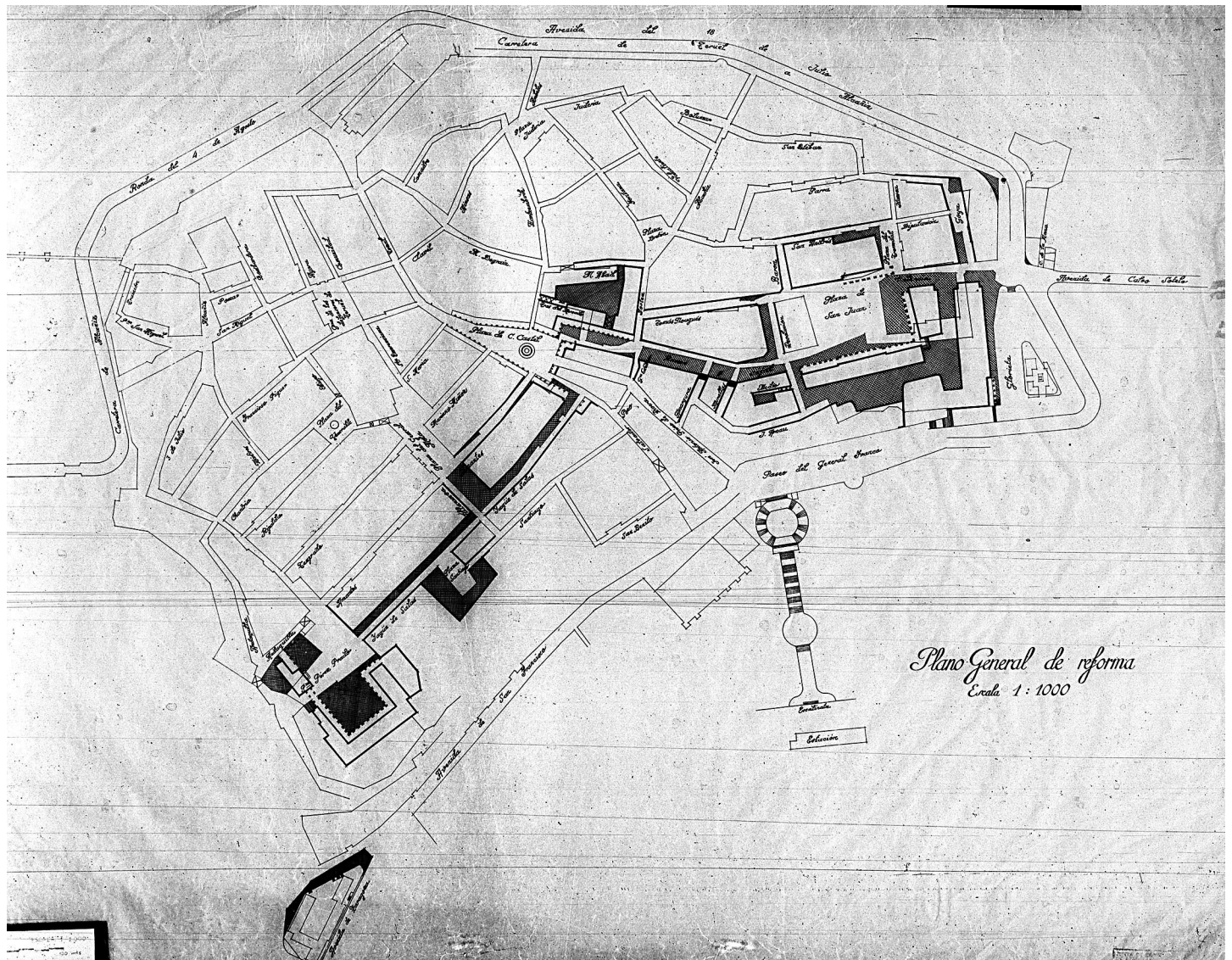


[Fig. 6] Esquema con la red viaria planificada por el PPRI de Teruel de 1940.
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE), Regiones Devastadas, planos 12144.

so permanecerán en las plazas de la Catedral —General Mola— y del Venerable Francés de Aranda —29 de Septiembre—; y la oficial o de administración estatal y provincial, en la plaza de San Juan.

La reforma propuesta en la red viaria intenta guardar un difícil equilibrio entre la accesibilidad y el respeto a las existencias. Consigue la conexión de los distintos centros rectores de la ciudad mediante la ampliación de diversas vías en la zona oeste de la muela, la más afectada por las destrucciones de la guerra, tal y como explica Alejandro Allanegui en la memoria del Proyecto:

«Con dos necesidades contradictorias, se tropezaba al estudiar el Plan Parcial de reforma interior de Teruel: De una parte, el establecer un red viaria principal, que



[Fig. 7] Plano General de reforma, PPRI de Teruel de 1940.

Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE), Regiones Devastadas, planos 12147.

permitiera el fácil acceso al casco urbano, enlazando sus centros vitales; de otro la conveniencia de afectar la menor cantidad posible de edificios utilizables, para no agravar todavía más el problema de la vivienda.

Por esto se ha creído conveniente reducir a una las vías de penetración en el Casco de Teruel, encarándola con la carretera de Valencia y prescindiendo de otros posibles accesos.»²⁰ [figura 6]

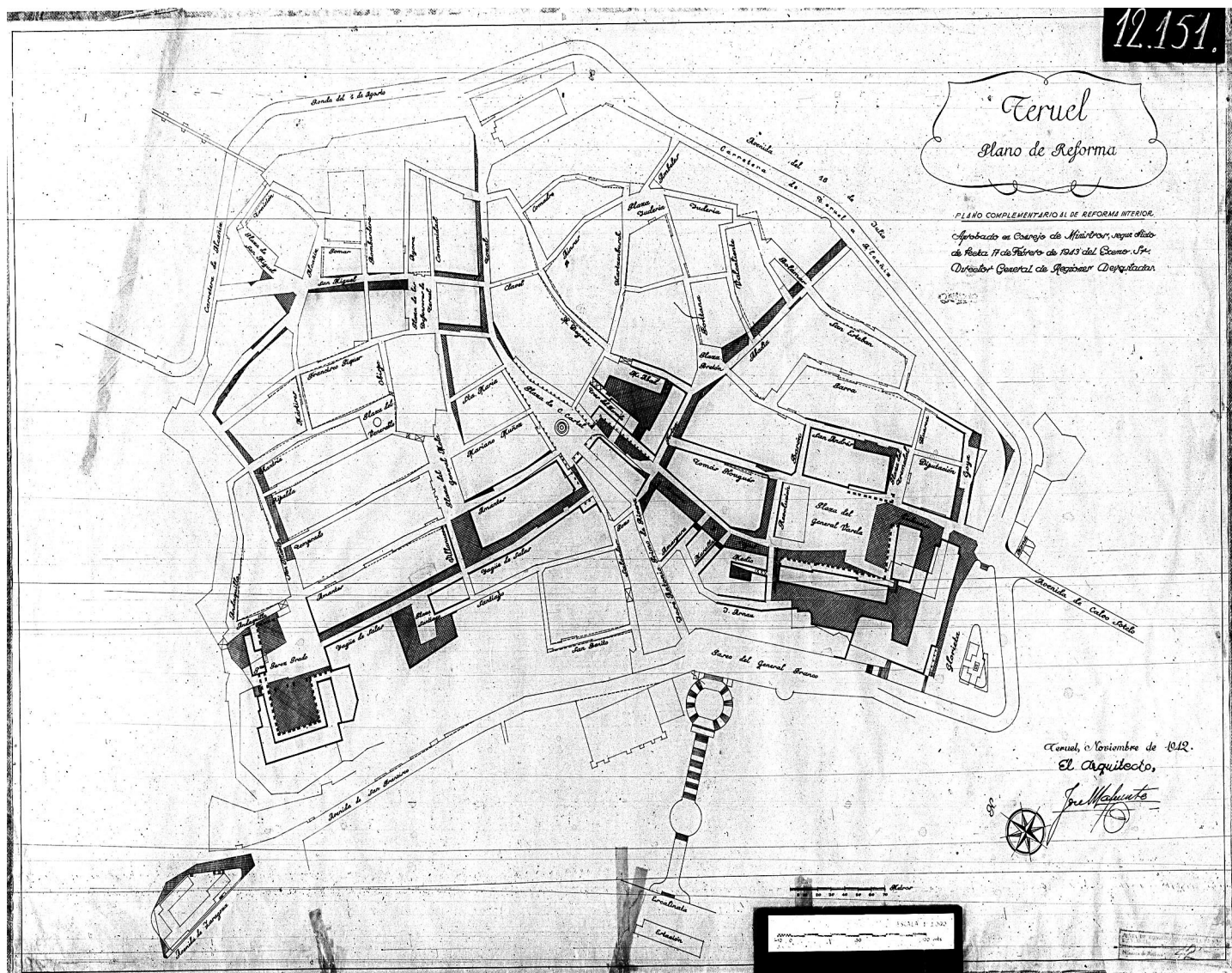
También existe una preocupación por la imagen de la ciudad, que se manifiesta en el cuidado en la ordenación de los alzados de tres zonas que se consideran de máximo interés: la plaza Carlos Castel, La Glorieta y la plaza de San Juan, en la que, según el autor, se trata de conseguir un carácter ambientado con las construcciones existentes o que existieron. Una intención que no parece del todo conseguida, pues, pese a no seguir estrictamente el estilo marcado por Regiones Devastadas, basado en la arquitectura herreriana o el clasicismo de Villanueva²¹, el historicismo propuesto para la arquitectura oficial se fundamenta en la tradición arquitectónica renacentista, pero con composiciones ajenas a las raíces propiamente turolenses. Ejemplo de ello es la composición formal de la plaza de San Juan, basada en el edificio del Banco de España²², construido por Juan de Zavala en 1933²³, ya que su carácter sobrio y sólido basado en las trazas de los palacios renacentistas es compatible con las ideas formales aceptadas por el Régimen. Más próximo al modelo herreriano del Escorial, aunque con tintes regionalistas, será el posterior proyecto de Federico Faci para la reconstrucción del Seminario Conciliar, también promovido por Regiones Devastadas, pero que ya no responde al PPRI. [figura 7]

20. AHPTE, Exp. Regiones Devastadas, caja 21309, nº1..

21. José Manuel López Gómez (com.). *La reconstrucción de Teruel 1939-1957*. (Exposición celebrada en Teruel, Escuela de Arte de Teruel, del 8 de noviembre al 11 de diciembre de 2005) (Teruel: Gobierno de Aragón. Departamento de Educación, Cultura y Deporte, 2005), 32.

22. Alejandro Allanegui Felez. *La evolución urbana de Teruel*. (Zaragoza: Real Academia de Bellas Artes de San Luis, 1959), 40.

23. José Laborda Yneva. *Teruel: Guía de arquitectura*. (Zaragoza: Caja de ahorros de la inmaculada de Aragón, 1996), 176.



[Fig. 8] Plano complementario al de Reforma interior elaborado en 1942.
Fuente: Archivo Histórico Provincial de Teruel (AHPTE), Regiones Devastadas, planos 12151.

Plano Complementario al de Reforma Interior: José María Lafuente (1942)

Dos años después de la aprobación del PPRI redactado por Allanegui, las primeras propuestas que fueran elaboradas por el Ayuntamiento, en 1939, parecen hacerse un hueco en el planeamiento, lo que se plasmará en un plano complementario al de Reforma Interior, firmado en 1942 por José María Lafuente (figura 8), entonces arquitecto jefe de la Oficina Técnica de Teruel²⁴, quien escribe en la memoria que acompaña a la documentación gráfica:

«Examinado el plano de la ciudad, y aun contando con las dos nuevas vías del Proyecto de Reforma Interior aprobado, vemos que el problema de la circulación no está resuelto, ya que las dos nuevas vías que se ensanchan, la calle Ramón y Cajal muere en la plaza de Carlos Castel y la de Yague de Salas termina en la nueva plaza del Seminario en fondo de saco, sin salida posible.—Quedan por lo tanto las dos vías sin solución de continuidad—».²⁵

Con la modificación se pretende solucionar el problema de enlace y circulación de vehículos en el casco de la ciudad y la mejora sanitaria de las viviendas, mediante la disminución de la densidad poblacional, lo que se traduce en una nueva alineación que permita la ampliación de ciertas calles y que responde a algunas de las ideas planteadas en 1939 por Juan Masriera, como la ampliación de la calle San Martín o la calle Abadía, entre otras. La calle del Tozal también quedaría afectada, pero esta no sólo es una propuesta de Masriera, sino que el propio Allanegui plantea su ensanchamiento como parte de las reformas interiores contenidas en el Plan futuro de trabajo²⁶.

24. AHPTE, Exp. Regiones Devastadas, caja 21307, n.º 1.
25. AHPTE, Exp. Regiones Devastadas, caja 21309, n.º 1.
26. AHPTE, Exp. Regiones Devastadas, caja 21309, n.º 1.

Esta última modificación será aprobada definitivamente por el Ayuntamiento el 7 de noviembre de 1943²⁷, desde entonces servirá como base para la reconstrucción de la ciudad, proceso que se alargará durante varias décadas y que marcará el futuro urbanístico de Teruel.

Conclusiones

El análisis del proceso de generación de la propuesta de reforma urbana de Teruel pone de manifiesto la importancia que adquieren las distintas sensibilidades que, frente a un mismo problema, presentan soluciones divergentes y deciden sobre el futuro de un pueblo, así como el tratamiento que merece su identidad histórica. De las rupturistas propuestas firmadas por Juan Masriera, en un intento de modernización de la ciudad, entendido este como la adaptación de la histórica red viaria a las nuevas necesidades requeridas por el tráfico rodado, renegando del pasado, transformando la lectura espacial de los centros neurálgicos de la ciudad, a la intervención propuesta por Alejandro Allanegui, que intenta guardar un mayor equilibrio entre las modificaciones planteadas y el patrimonio urbano, considerando, además, la realidad existente tras la devastación sufrida tras la Guerra Civil. La propuesta final, plasmada en el plano complementario al de reforma firmado por José María Lafuente, se presenta como una solución conciliadora que, sobre la base planteada por Allanegui, introduce algunas de las reformas delineadas por Masriera años atrás, pero el resultado no será el deseado, pues gran parte de las últimas alineaciones aprobadas, faltas de un estudio de viabilidad que acompañara el ambicioso proyecto, no llegarán a realizarse o se producirán de forma parcial, por lo que se generarán retranqueos y distorsiones del trazado, que darán la razón al apresurado, pero más concienzudo y realista, plan de Alejandro Allanegui.

Afortunadamente, gran parte de las ideas plasmadas por Masriera en sus planos quedarán únicamente como recuerdo de lo que pudo ser y no fue. Ideas que hubieran modificado el paisaje urbano de forma tal que se habría enterrado gran parte de la identidad, memoria que guarda el transcurrir de los siglos, dificultando cicatrizar la profunda herida sufrida por el pueblo de Teruel.

Bibliografía

ALLANEGUI FÉLEZ, Alejandro. 1959. *La evolución urbana de Teruel*. Zaragoza: Real Academia de Bellas Artes de San Luis.

CENARRO LAGUNAS, Ángela, 2014. La guerra civil. En Martínez González, Monserrat; Latorre Ciria, José Manuel (coords.). *Historia de la ciudad de Teruel*, 391-428. Teruel: Instituto de Estudios Turolenses.

España. 1926. *Reglamentos para la ejecución del Estatuto municipal: aprobados por los Reales Decretos de 2, 10 y 14 de julio y 22 y 23 de agosto de 1924*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.

FORCADELL, Carlos; Merced de la, Silvia. 2014. De la estación al Viaducto: tradición y modernización urbana en el primer tercio del siglo XX. En Martínez González, Monserrat; Latorre Ciria, José Manuel (coords.). *Historia de la ciudad de Teruel*, 351-390. Teruel: Instituto de Estudios Turolenses.

GARCÍA MÁRQUEZ, Manuel. 2002. *El urbanismo de Teruel en el siglo XX: el franquismo y la democracia*. Teruel: Aragón Vivo.

GARGALLO MOYA, Antonio J. 1996. *El concejo de Teruel en la Edad Media, 1177-1327*. Teruel: Departamento de Cultura y Educación del Gobierno de Aragón / Ayt. de Teruel / Ayt. de Escucha, 1996.

27. AHPTÉ, Exp. Regiones Devastadas, caja 21309, n.º 1.

LABORDA YNEVA, José. 1996. *Teruel: Guía de arquitectura*. Zaragoza: Caja de ahorros de la inmaculada de Aragón.

LÓPEZ GÓMEZ, José Manuel (com.). 2005. *La reconstrucción de Teruel 1939-1957. (Exposición celebrada en Teruel, Escuela de Arte de Teruel, del 8 de noviembre al 11 de diciembre de 2005)*. Teruel: Gobierno de Aragón. Departamento de Educación, Cultura y Deporte.

NOVELLA MATEO, Ángel. 1988. *La transformación urbana de Teruel a través de los tiempos*. Teruel: Instituto de Estudios Turoleses.

PÉREZ SÁNCHEZ, Antonio. 2013. Zoom a los fotógrafos de Teruel. En Alberio Miguel, Rosana; Pérez Sánchez, Antonio; Sáenz Guallar, Francisco Javier. *Teruel en el cambio de siglo: Fotografías de Jaime Fernández Fuertes (1852-1928)*, 37-65. Teruel: Instituto de Estudios Turoleses.

PIDAL, Pedro José. 1862-1863. *Historia de las alteraciones de Aragón en el reinado de Felipe II por el Marqués de Pidal. vol. I*. Madrid: Imp. de J. Martín Alegría.

SANCHO MARCO, M^a Pilar. 1999. El casco histórico de Teruel. En Heredia Lagunas, Úrsula, et al. *Cascos históricos aragoneses*, 41-59. Zaragoza: Institución Fernando el Católico.

TOMÁS LAGUÍA, Cesar. 1964. Notas para la geografía urbana de la ciudad de Teruel. *Teruel*. (nº 42): 71-94.