



ESCUELA TÉCNICA  
SUPERIOR DE  
ARQUITECTURA



UNIVERSITAT  
POLITÀCNICA  
DE VALÈNCIA

# RECUPERACIÓN Y POTENCIACIÓN DEL ENTORNO DE LA MURALLA DE TERUEL

TRABAJO FIN DE GRADO  
GRADO EN FUNDAMENTOS DE LA ARQUITECTURA  
CURSO 2019/2020

AUTOR:  
VÍCTOR LÓPEZ JÁTIVA

TUTOR:  
JUAN PEDRO ROMERA GINER

# RESUMEN

En la actualidad, las bolsas de aparcamiento han adquirido una gran importancia en los centros históricos de las ciudades, dejando en multitud de ocasiones bienes de interés eclipsados por estas grandes explanadas. Estos aparcamientos generan unos entornos de asfalto y metal nada atractivos para los puntos de interés, restándoles así un claro valor estético y funcional.

En la ciudad de Teruel los vestigios de la muralla han quedado reducidos a uno de los principales accesos rodados al centro histórico convirtiéndose en un punto clave de estacionamiento. A esto se le añade la pasividad de las normas urbanísticas del pasado al permitir edificar junto y sobre la propia muralla provocando su deterioro.

Las bolsas de aparcamiento son también grandes explanadas que debido a su proximidad a los puntos sociales de interés del municipio se acaban transformando temporal y periódicamente en espacios de uso multifuncional sin estar dotadas para albergar dichos programas.

Otro de los problemas directos que nos arroja el dotar cualquier espacio público abierto como un espacio de aparcamiento rodado es la falta de parques y zonas verdes donde los habitantes de Teruel puedan relacionarse.

Mediante una nueva organización se pretende revitalizar el entorno de la muralla resolviendo los actuales problemas de movilidad. Se dotará de nuevos espacios de uso peatonal consiguiendo restar la importancia del vehículo.

## PALABRAS CLAVE

Teruel, muralla, bolsas de aparcamiento, recuperación, movilidad, regenerar, entorno.

# ABSTRACT

Nowadays, parking bags have acquired great importance in the historic centers of cities, leaving in many occasions assets of interest overshadowed by these large esplanades. These parkings generate unattractive asphalt and metal environments for diferents buildings in the city, thus detracting from a clear aesthetic and functional value.

In the city of Teruel, the remains of the wall have been reduced to one of the main road entrances to the historic center, becoming a key parking point. To this problem is added the passivity of the urban regulations in the past by allowing building together and on the wall itself causing its deterioration.

The parking bags are also large esplanades that, due to their proximity to the social points of interest in the municipality, end up being temporarily and periodically transformed into spaces for multifunctional use without being equipped to house said programs.

Another of the direct problems that provides us with providing any open public space as a vehicle parking space is the lack of parks and green areas where the inhabitants of Teruel can interact.

Through a new spatial planning, the aim is to revitalize the surroundings of the wall, solving current mobility problems. New spaces for pedestrian use will be provided, thereby reducing the importance of the vehicle.

## KEY WORDS

Teruel, wall, parking bag, recovery, mobility, regenerate, environment.





# ÍNDICE

RESUMEN.....	1
ABSTRACT.....	2
ÍNDICE.....	5
ÍNDICE DE FIGURAS.....	7
INTRODUCCIÓN.....	9
OBJETIVOS.....	10
METODOLOGÍA.....	10
CAPITULO 1 – Historia de Teruel.....	13
1.1    Fundación de la villa .....	13
1.2    Trazado y ubicación de la muralla.....	15
1.2.1    Trazado viario.....	17
1.2.2    Jardines públicos/privados.....	19
1.2.3    Primeras construcciones adyacentes.....	21
1.3    Evolución de las edificaciones.....	23
CAPITULO 2 – Teruel en la actualidad.....	26
2.1    Comunicaciones de Teruel .....	29
2.1.1    Accesos rodados.....	30
2.1.2    Clasificación de calles en el centro .....	33
2.2    Zonas relevantes del centro histórico.....	35
2.2.1    Construcciones de interés.....	37
2.2.2    Plazas y zonas verdes.....	39
2.3    Estado actual de la muralla .....	41
2.3.1    Resquicios de la muralla.....	43
2.3.2    Elección zona de actuación.....	44

CAPITULO 3 – Análisis de la zona de actuación .....	45
3.1 Análisis de las edificaciones .....	47
3.1.1 Evolución de la zona.....	50
3.1.2 Clasificación de parcelas junto a muralla.....	51
3.2 Reparto del suelo público en la actuación.....	53
3.3 Actos culturales y uso público.....	56
3.3.1 Festividades municipales.....	56
3.3.2 Mercado.....	59
CAPITULO 4 – Propuesta de remodelación .....	60
4.1 Nueva ordenación en planta.....	62
4.1.1 Cambio de usos del espacio público.....	63
4.1.2 Nuevos espacios públicos.....	64
4.2 Comparativa con la zona actual.....	65
CONCLUSIONES.....	66
BIBLIOGRAFÍA.....	69
BIBLIOGRAFÍA FIGURAS.....	71

# ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Topografía muela Alto Chacón	13
Figura 2 Topografía de Teruel	14
Figura 3 Acueducto y viaducto Los Arcos	14
Figura 4 Trazado de la muralla en el año 1380 sobre el ordenamiento actual.	15
Figura 5 Plano de Teruel según Alejandro Allanegui	16
Figura 6 Trazado viario de Teruel en 1380	17
Figura 7 Jardines públicos y privados sobre plano de 1380	19
Figura 8 Paseos y plazas a finales del s. XV	20
Figura 9 Plano de Teruel en el s. XV	21
Figura 10 Plano de Teruel en su origen	23
Figura 11 Plano de Teruel en el s. XV	23
Figura 12 Plano de Teruel s. XVI	24
Figura 13 Plano de Teruel en el s. XIX	24
Figura 14 Plano de Teruel en 1945	25
Figura 15 Plano de Teruel en la actualidad	25
Figura 16 Densidad de la provincia	26
Figura 17 Variación de la población	26
Figura 18 Población de la ciudad de Teruel	26
Figura 19 Pirámide de población	26
Figura 20 Barrios de Teruel	27
Figura 21 Densidad de Teruel	28
Figura 22 Red estatal principal de comunicaciones	29
Figura 23 Carreteras provincia de Teruel	29
Figura 24 Principales accesos rodados de Teruel	30
Figura 25 Ejes rodados de Teruel	31
Figura 26 Accesos rodados al centro	32
Figura 27 Clasificaciones de calles peatonales y rodadas.	33
Figura 28 Plaza en la actualidad	34
Figura 29 Plaza antes de peatonalización	34
Figura 30 Zonas relevantes del centro	35
Figura 31 Escalinata y ascensor de acceso	36
Figura 32 Ascensor de San Julián	36
Figura 33 Mapa de la ubicación de las principales construcciones	37
Figura 34 Restos de la muralla	38
Figura 35 Torres mudéjares de Teruel	38
Figura 36 Casa modernista El Torico	38
Figura 37 Mapa de la ubicación de las diferentes plazas y parques	39
Figura 38 Proyecto de fortificación de Teruel en 1838 (Norte rotado a la derecha)	41
Figura 39 Localización de las restauraciones de la muralla	42
Figura 40 Tramo norte de la muralla	43
Figura 41 Resquicios privados de muralla	43
Figura 42 Ubicación de la zona de actuación	44
Figura 43 Imagen resaltando la ubicación de la muralla	45
Figura 44 Diferentes etapas de intervención sobre la actuación	46
Figura 45 Restauración de muralla	46
Figura 46 Solar anexo a la muralla	46
Figura 47 Ronda Damasco Torán	46
Figura 48 Localización de las construcciones más relevantes	47
Figura 49 Restauración de la muralla	47
Figura 50 Acueducto de Los Arcos	47
Figura 51 Iglesia de San Miguel	48
Figura 52 Archivo histórico provincial	48
Figura 53 Maqueta del proyecto de ampliación	48
Figura 54 Museo Provincial	49
Figura 55 Toriles y dependencias municipales	49
Figura 56 Torre del Rincón	49
Figura 57 Plano de la evolución de las construcciones desde el año 2000 hasta la actualidad	50
Figura 58 Análisis de las parcelas de la zona de actuación	51
Figura 59 Parcela de ampliación del museo	52
Figura 60 Entorno de la muralla	52
Figura 61 Parcelas anexas a la torre del Rincón	52
Figura 62 Edificio en ronda Dámaso Torán	52

Figura 63 Análisis del uso del suelo público _____	54
Figura 64 Ubicación de fotografías de la ronda Dámaso Torán y aparcamientos anexos _____	54
Figura 65 Ronda Dámaso Torán en la actualidad _____	55
Figura 66 Edificaciones en el alzado oeste de la ronda Dámaso Torán _____	55
Figura 67 Puesta del Pañuelico _____	56
Figura 68 Ubicación de las peñas en nuestra zona de actuación durante la Vaquilla del Ángel _____	57
Figura 69 Teruel durante las Bodas de Isabel _____	58
Figura 70 Ubicación de las jaimas en nuestra zona de actuación durante las Bodas de Isabel de Segura _____	58
Figura 71 Ubicación del mercado ambulante _____	59
Figura 72 ubicación de los puestos del mercado ambulante _____	59
Figura 73 Vista aérea desde el este del entorno de la muralla. _____	60
Figura 74 Planos del análisis en el Capítulo 3 _____	61
Figura 75 Superficie de la zona de la actuación _____	61
Figura 76 Propuesta de ordenación _____	62
Figura 77 Nuevos usos en la ordenación _____	63
Figura 78 Construcciones derribadas para la actuación _____	64

# INTRODUCCIÓN

Los restos históricos de épocas antiguas han adquirido un gran valor estético y cultural dentro de las urbes modernas. Estos restos se consolidan a lo largo de los centros históricos de las ciudades, bien sea perimetralmente (recintos fortificados y de defensa) como en puntos singulares (conjuntos religiosos o palacios de la nobleza).

El paso del tiempo y la capacidad de reutilizar los restos como materiales para nuevas construcciones ha favorecido que un gran número de construcciones antiguas no hayan perdurado hasta nuestros días. Por otro lado, la necesidad de edificios de uso público y el valor estético de los mismos nos ha llevado a restaurar periódicamente y así conservar los restos de valor de otras épocas.

Al no existir un baremo objetivo sobre que restos se debe proteger y el bajo control municipal sobre las nuevas edificaciones durante las primeras expansiones de la villa, las ruinas de algunos restos históricos han quedado escondidos en patios de manzana, se han adquirido por particulares pasando a formar propiedad privada o simplemente se han usado como una pared medianera de construcciones de nueva planta.

A medida que la ciudad aumenta, los perímetros de los centros históricos se transforman en ejes vertebradores de comunicaciones, creando nuevas avenidas y alamedas. Estas avenidas son las encargadas de dirigir las circulaciones próximas al centro por lo que es frecuente encontrar grandes explanadas de bolsas de aparcamiento anexionadas a las mismas donde estacionar los vehículos.

En el caso que nos ocupa, encontramos en la ciudad de Teruel un claro ejemplo de la problemática que se está citando: una gran bolsa de aparcamiento en la entrada principal al centro histórico junto con la degradación de las ruinas de la muralla.

Desde un tiempo a esta parte, el ayuntamiento ha decidido restaurar progresivamente los vestigios de la muralla. Como dichos restos se encuentran disgregados, se ha enfocado dicha restauración en partes puntuales como torreones o pórticos de entrada a la villa. Sin embargo, pese a restaurar la construcción en sí y salvarla de una futura ruina, no se ha realizado ningún tipo de intervención en el entorno de esta, quedando a espaldas de parcelas privadas vacías y enfrentada a una gran bolsa de aparcamiento que acaba restando toda posible estética a la intervención.

## OBJETIVOS

El objetivo de este trabajo es lograr una recuperación del entorno de los restos de la muralla de Teruel mediante una nueva ordenación. Actualmente el espacio público está destinado en su mayoría al vehículo motorizado olvidando la escala del peatón.

El ayuntamiento tiene previsto futuras actuaciones en dicho entorno por lo que ya ha adquirido un significativo porcentaje del suelo colindante. Con esta premisa se realiza el estudio y se prevé dar respuesta a cómo resolver una futura actuación.

Analizando el entorno de esta, se pretende llegar a una conclusión en la que el nuevo reparto de suelo público sea un atractivo extra tanto para los habitantes de Teruel como para el turismo.

Esta nueva ordenación debe cumplir diferentes funciones que serán estudiadas en un conjunto de categorías para así optimizar el uso futuro y no decaer en un abandono precipitado.

## METODOLOGÍA

Para conseguir abordar el tema de estudio de una manera completa, se decide investigar la historia de Teruel para averiguar el por qué nos encontramos con la situación actual en la zona de actuación.

Las comunicaciones de Teruel, tanto urbanas como con el exterior, nos ofrecen una percepción del uso de las diferentes circulaciones y la necesidad de una óptima localización de aparcamientos.

Siendo conocedores de la movilidad de la ciudad, se procederá a adjudicar una de las posibles zonas de actuación de lo que hoy son los vestigios de la muralla.

Dentro de la zona de actuación analizaremos urbanísticamente el entorno de los restos históricos, ofreciendo así un posible anteproyecto para una futura intervención que potencie las zonas de interés.





# CAPITULO 1

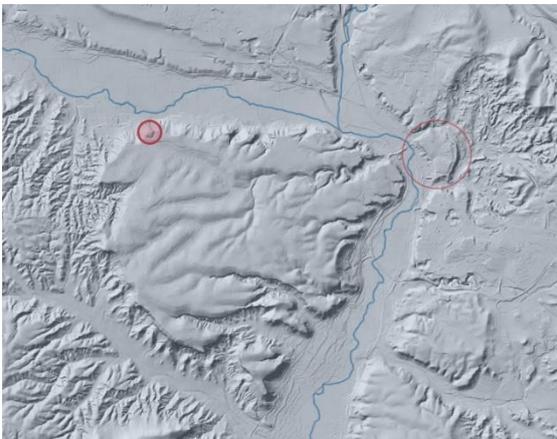
## HISTORIA DE TERUEL

La ciudad de Teruel es la capital de la provincia de nombre homónimo situada más al sur de la comunidad autónoma de Aragón. Es la ciudad menos poblada de España con 35 890 habitantes, llegando hasta los 133 298 si contamos el conjunto de la provincia, lo que nos refleja una población dispersa por todo el territorio.

Teruel destaca por sus grandes variaciones térmicas, llegando a 40°C en los meses de verano y disminuyendo hasta los -22°C en invierno, aspecto que condiciona notablemente las relaciones sociales en la ciudad.

En la arquitectura de Teruel se impone el Arte mudéjar. El uso de la cerámica vidriada y el alto número de ornamentos fueron motivo suficiente para que el conjunto mudéjar de la ciudad fuera declarado Patrimonio de la Humanidad en 1986.

### 1.1 Fundación de la villa.



*Figura 1 Topografía muela Alto Chacón*

Los primeros restos de asentamientos humanos en el entorno de Teruel datan del siglo V a.C. Se trata de un poblado Íbero situado en el Alto Chacón a 4 km al oeste de la capital, con una ordenación aparente y un sistema defensivo consolidado que perduró durante 4 siglos.

Con la llegada del Imperio Romano, se trasladó el asentamiento hacia poblaciones mayores para facilitar el control y la defensa de los nuevos territorios conquistados por Roma. El conjunto de asentamientos alrededor de lo que actualmente conocemos como Teruel se denominó Túrbula.

En época romana, la ciudad de Túrbula fabricó una profunda rivalidad con Saguntum por la disputa del territorio. Túrbula, aliada de Aníbal, se posicionó en el bando cartaginés, que inicialmente le proporcionó un periodo de riquezas y desarrollo. Hecho que no perduró en el tiempo puesto que 7 años más tarde, en 214 a.C. los romanos recuperaron la ciudad de Saguntum y se dirigieron firmemente contra la población de Túrbula.

Sin poder ejercer resistencia contra un gran ejército como era el romano, la ciudad de Túrbula fue saqueada tomando a todos sus habitantes como

esclavos del imperio y dependiendo directamente de Saguntum, la población más próxima de control romano.

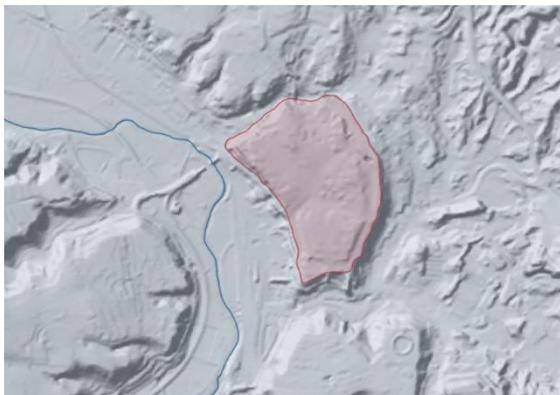


Figura 2 Topografía de Teruel

Con el paso de los años y la necesidad de crear un único núcleo poblacional, se levantan las primeras construcciones en la muela que hoy conforma el centro de Teruel.

Esta población no data de una fecha concreta de creación, pero los restos más antiguos nos ofrecen la existencia de construcciones musulmanas defensivas de comienzos del Al-Andalus en la parte más elevada al noreste de la muela Turolense, hoy conocido como el barrio de la judería. Los registros que se conservan de la época definen a la población como Tirwal, datando en el año 935 las primeras referencias hacia la misma.

Una vez comienza la reconquista cristiana, el rey Alfonso II decide tomar la ciudad de Teruel el año 1171 en su lucha contra los musulmanes puesto que la población se sitúa en un punto estratégico fronterizo a Valencia, el siguiente objetivo a conquistar.

Durante ese año le proporciona unos fueros otorgándole soberanía propia. A excepción de la denominada judería, que ya se encontraba construida, repuebla la totalidad de la muela turolense y la amuralla en un periodo de 10 – 15 años.

La buena fortificación de Teruel junto a su localización en una muela con pronunciadas laderas permite a la ciudad ser pieza fundamental en la conquista de Valencia y en la guerra de los Dos Pedros, dotándole al finalizar esta última en el año 1347 la condición de ciudad.



Figura 3 Acueducto y viaducto Los Arcos

Cabe destacar que, en el año 1537 debido a las dificultades de suministro de aguas a los habitantes de la ciudad, se diseña el conjunto de Traídas de las Aguas de Teruel. Un recorrido de 4450 metros que culmina en una construcción renacentista de inspiración clásica denominada Los Arcos que aun hoy en día conserva su funcionalidad de viaducto.

## 1.2 Trazado y ubicación de la muralla.

Después de la fácil caída de Teruel en manos de Pedro I en la guerra de los Dos Pedros, Pedro IV decide reconstruir la ciudad otorgándole un mejor sistema defensivo rehaciendo la totalidad de su muralla y creando nuevos aljibes en la plaza central.

Se data el año 1380 como muestra ejemplo de la situación de la ciudad de Teruel a finales de la Edad Media, con Teruel ya reconstruido y repoblado en la totalidad de su superficie amurallada.



*Figura 4 Trazado de la muralla en el año 1380 sobre el ordenamiento actual.*

Como se observa en el plano de la *Figura 4* la muralla de la ciudad de Teruel se sitúa en todo el perímetro de la muela con una longitud de 1890 metros. La propia muela no es un lugar escogido arbitrariamente para la creación de un núcleo poblacional ya que todas sus laterales excepto una se componen de escarpadas paredes de piedra prácticamente inexpugnables.

La ladera menos pronunciada, la noreste, era la entrada principal de la ciudad de Teruel, con grandes torreones de vigilancia que enmarcaban la vía principal de la ciudad. Hoy en día se conservan en una de sus torres, la del Rincón, los restos más antiguos de las Barras de Aragón, que acabarían representando el escudo de la corona.

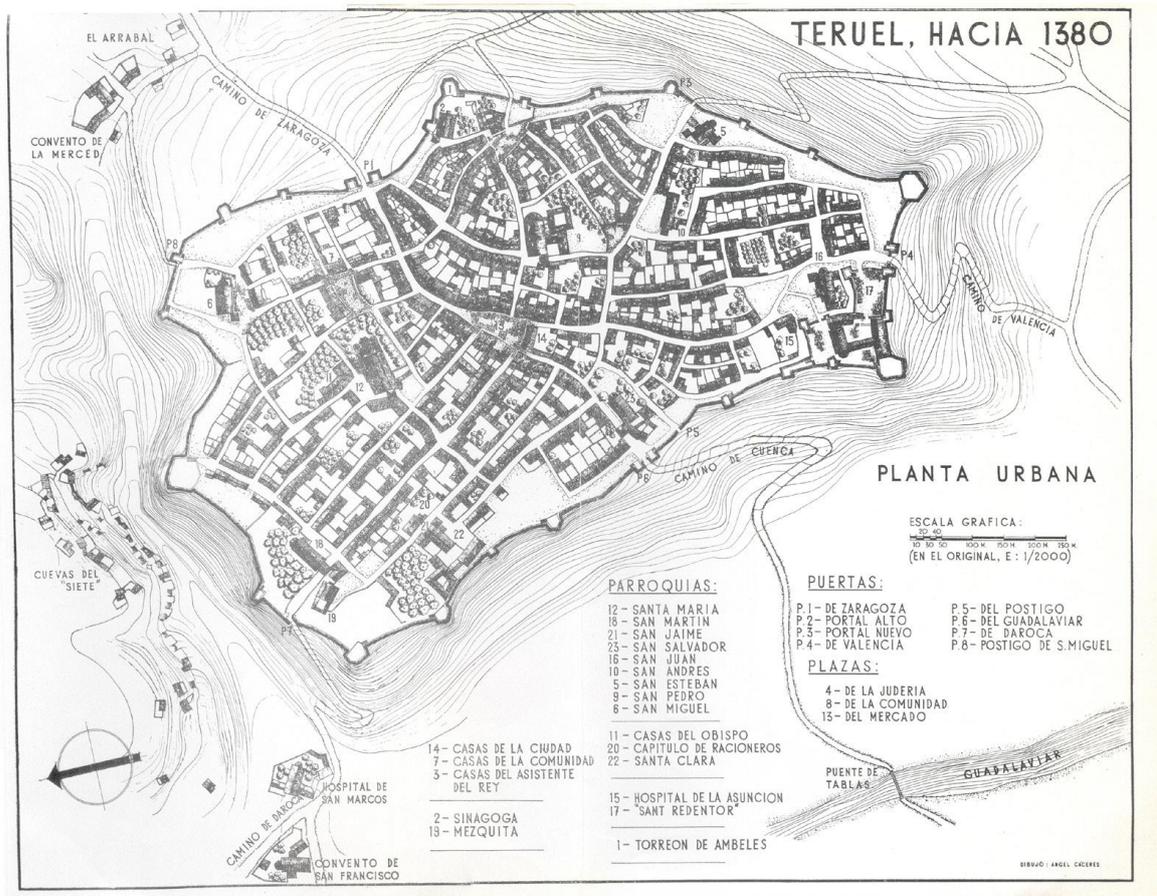


Figura 5 Plano de Teruel según Alejandro Allanegui

La muralla se realizó con materiales del entorno para así abaratar costes y acelerar su construcción. Primigeniamente se piensa que estaba realizada con tapias de tierra que se irían mejorando con mezclas de yeso y mampostería a medida que se deterioraba la construcción.

### 1.2.1 Trazado viario.

La ciudad de Teruel se distribuía en tres ejes principales con forma de Y que tienen como punto común la plaza central de la villa, la del mercado. Estos ejes coinciden con las principales puertas de entrada al recinto amurallado.



*Figura 6 Trazado viario de Teruel en 1380*

Por el noreste encontramos la puerta principal de la ciudad, el portal de Zaragoza, que daba comienzo al camino que une Teruel con la capital aragonesa. En el sur y próximo al castillo principal de la ciudad y eje defensivo encontramos el portal de Valencia, dirección que se debía vigilar puesto que se encontraba en camino del reino musulmán. El tercer portal que conforman los ejes viales de la ciudad se encuentra al oeste y se trata del portal de

Guadalaviar. Es el comienzo del camino que une la ciudad de Teruel con Cuenca y el principal acceso al río Turia, el punto más bajo de toda la ciudad.

Exceptuando el camino de Zaragoza, el resto de los viales extramuros deben de sortear un gran desnivel. La pendiente de dichos caminos junto con los pronunciados giros que deben realizar calina abajo complicaba la entrada a Teruel, sobre todo si se iba cargado de mercancía, por lo que la entrada principal albergaba la mayoría de tráfico. La afluencia de circulación en la zona

Analizando el viario de Teruel observamos que los comentados ejes viales también dividen la tipología de ordenación de las construcciones. En el este encontramos una trama concéntrica en torno a la plaza de la Judería. La ordenación más irregular de esta zona puede corresponder a dos factores:

-El primero es el topográfico, ya que las calles que parten desde la plaza coinciden con la escorrentía de las aguas, observando cómo se ha edificado en torno a estos pequeños cauces. A su vez, se han realizado uniones intermedias para conectar entre si las calles y facilitar la circulación.

-El segundo motivo podría ser la época de construcción de cada zona. No existen documentos que daten la fecha de construcción de las distintas partes de Teruel, pero sí se han encontrado por la zona este de la ciudad los restos de las construcciones más antiguas, que podrían corresponder a la época musulmana. La existencia de un urbanismo previo pudo forzar a que la reconstrucción de Teruel se realizara sobre las ruinas de las anteriores edificaciones respetando el trazado anterior.

En el norte y el oeste de la ciudad de Teruel encontramos una trama regular, de calles paralelas y perpendiculares entre sí. En el centro de toda la trama se encuentra la catedral de Santa María el edificio más importante de la ciudad junto con el palacio real. La topografía de esta zona ayuda a la ordenación puesto que es un terreno sin elevado desnivel.

Si observamos el trazado de 1380 sobre el actual, vemos que existen escasas diferencias en el recorrido de las calles y plazas. Esto nos indica que se ha ido derribando y construyendo sobre una ordenación de la edad media en la que, en lugar de ganar terreno para el uso público, se ha completado al máximo el aprovechamiento para la vivienda.

## 1.2.2 Jardines públicos/privados

Los espacios verdes y sobre todo los jardines arbolados eran un espaciopreciado en las villas de la edad media.

Como se observa en el plano de la *Figura 7*, el porcentaje de espacio ajardinado, tanto público (oscuro) como privado (claro), es elevado en el Teruel de 1380.



*Figura 7 Jardines públicos y privados sobre plano de 1380*

La totalidad de edificios eclesiásticos y de la realeza disponen de grandes patios arbolados lo que da a entender que disponer de un espacio privado ajardinado era sinónimo de prosperidad.

Los jardines públicos se disponen a lo largo de todo el trazado de la muralla, creando largos recorridos perimetrales en toda la villa que facilitaban la vida social y la creación de zonas hortelanas para la población.

Las plazas, los puntos principales de reunión en la edad media, se encontraban arboladas en su totalidad, lo que nos da una idea de la importancia que tenía la vegetación en aquella época.

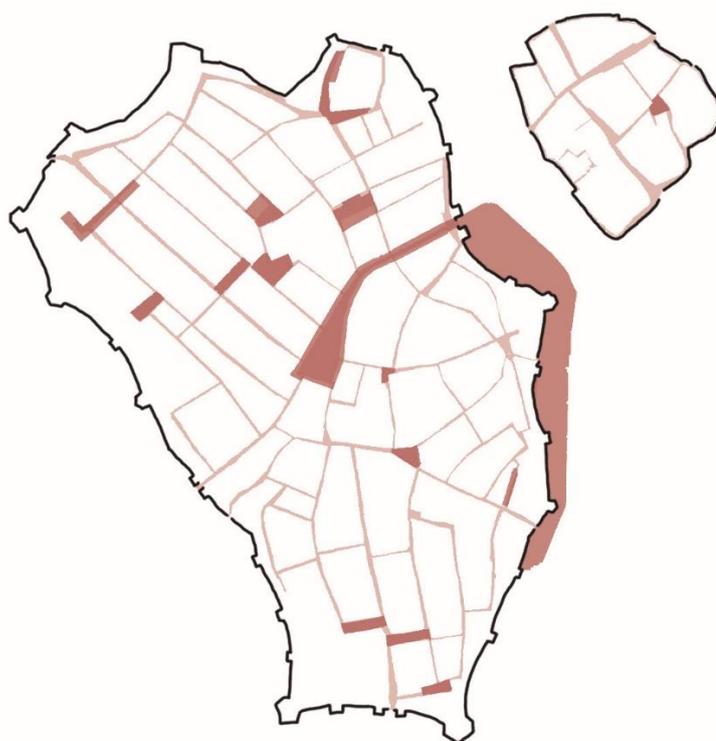
Con el paso de los años, estos jardines fueron evolucionando en nuevas edificaciones puesto que el espacio intramuros era limitado y la necesidad de crecimiento de la ciudad no ofrecía alternativas de expansión.

Los patios privados fueron transformándose en nuevas construcciones a medida que la familia crecía. Añadir nuevas plantas a las edificaciones existentes suponía otra de las alternativas de la época por lo que la densidad de la población aumentaba y los espacios al aire libre disminuían.

Las plazas públicas que se encontraban repletas de vegetación se fueron transformando en espacio carente de verde puesto que la ciudad comenzaba a tener problemas de abastecimiento de aguas al disponer de los dos mismos acuíferos desde las reformas de Pedro IV.

Los paseos próximos a la muralla se completaron con nuevas viviendas exceptuando la cornisa oeste, donde se encontraba hasta la expulsión de los musulmanes la morería. En este lugar se dispuso el núcleo eclesiástico y burgués de la ciudad creando un elevado número de conventos, el seminario y el palacio real.

A medida que las necesidades de espacio se hicieron esenciales en la ciudad, se comenzó a edificar extramuros. Las nuevas comunicaciones crearon espacios de paseos y jardines anexos a la muralla, pero esta vez en su parte exterior.



*Figura 8 Paseos y plazas a finales del s. XV*

### 1.2.3 Primeras construcciones adyacentes

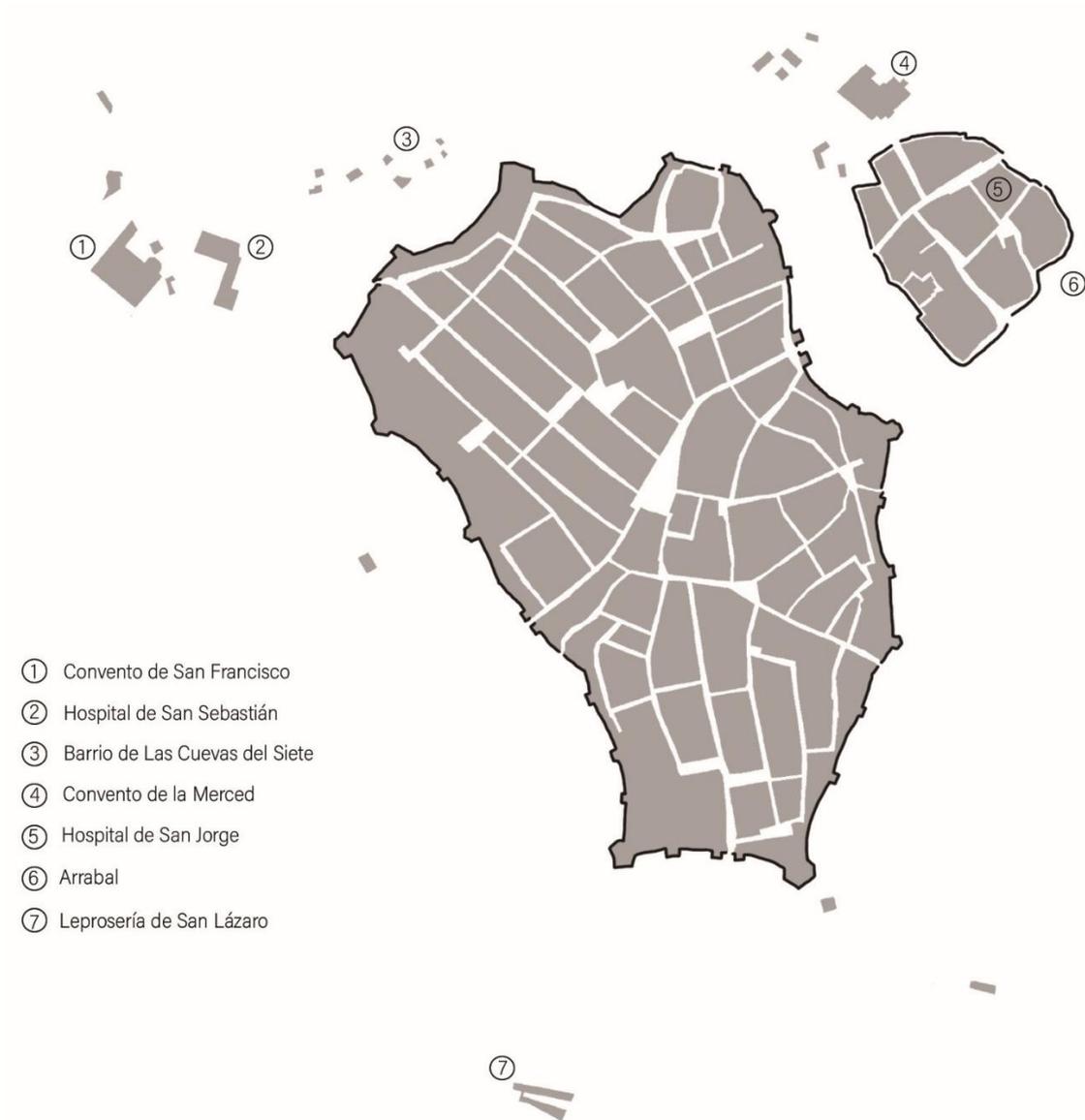


Figura 9 Plano de Teruel en el s. XV

Como se acaba de comentar, la falta de parcelas en la ciudad intramuros llevo a la población a construir en las proximidades del núcleo urbano.

Un nuevo núcleo poblacional denominado Arrabal se creó junto a la entrada principal al noreste de la ciudad. Con un trazado ordenado, se le proporcionó un sistema defensivo propio y se realizó una fuente en su plazuela central proporcionándole acceso al sistema de abastecimiento general de la ciudad de Teruel.

En la ladera enfrentada al norte de la ciudad, se comenzaron a edificar distintas casas a las que se denominó el Barrio de las Cuevas del Siete ya que se construyeron excavando la piedra caliza de la montaña y resguardándose en su interior.

En este espacio extramuros encontramos prácticamente la totalidad de los hospitales de la ciudad. Después de la peste bubónica del s. XIV se decide trasladar los centros médicos, a excepción del usado por el rey y los nobles, fuera de los núcleos poblacionales para salvaguardar en tanto fuera posible al resto de población sana. Se dividen en todas direcciones de la ciudad para así abordar al mayor número de personas posibles, dejando el más alejado la leprosería de San Lázaro.

Destacan también los dos grandes conventos desprotegidos de las murallas de la ciudad, el convento de la Merced y el convento de San Francisco. En este último la orden franciscana era también la encargada de proporcionar los cuidados en el hospital próximo, el hospital de San Sebastián.

Como se observa en el plano de la *Figura 9*, la ciudad de Teruel se había quedado también sin espacio propio para nuevas construcciones de servicio público por lo que a medida que la necesidad apremiaba, se fue extendiendo el territorio.

### 1.3 Evolución de las edificaciones



Figura 10 Plano de Teruel en su origen

Como se ha comentado en el apartado 1.1, la fundación de la villa no data de una fecha concreta, pero por los restos de construcciones encontrados se ubica su origen en el punto más alto de la muela, el barrio de la judería.

Estos restos históricos bajo las actuales construcciones nos ofrece la existencia de antiguas fortalezas musulmanas del primer periodo del Al Ándalus a las que se le fueron anexionando nuevas construcciones de viviendas ladera abajo creando un pequeño núcleo poblacional con una plaza central.



Figura 11 Plano de Teruel en el s. XV

En el s. XV nos encontramos con una ciudad ya completamente consolidada que se ha extendido por la totalidad de la superficie de la muela.

Nuevas construcciones comienzan a edificarse en el entorno de la muralla, creando los primeros barrios anexos al centro urbano.

La abundancia de guerras en el S. XV obliga a fortificar los nuevos núcleos de población por lo que surge un nuevo perímetro amurallado en torno al barrio del Arrabal.



Figura 12 Plano de Teruel s. XVI

La compleja topografía alrededor del centro, que hasta la fecha había servido de protección a la ciudad de Teruel, ahora le dificultaba su expansión.

Las nuevas construcciones se fueron situando de manera dispersa en torno a los lugares más llanos: junto a la ladera de la montaña alrededor de los caminos extramuros de Teruel y en el cauce del río Turia, la zona más baja de la ciudad y periódicamente inundable.

Una nueva zona pública se añade a la ciudadela en el sur de la ciudad dotándole de nuevas zonas ajardinadas.



Figura 13 Plano de Teruel en el s. XIX

El crecimiento de Teruel durante el s. XIX se realiza en torno a la muela al norte de la ciudad.

El problema creado por el escarpado desnivel que une ambos terrenos se decide solventar en 1835 con la construcción del primer puente de la ciudad, el de la Reina.

Este acceso genera una nueva entrada principal a la ciudad de Teruel sustituyendo al antiguo camino de Zaragoza, que en su prolongación creará el eje vertebrador que tenemos hoy en día.

Se permite edificar junto a la muralla, por lo que su propiedad pasa a ser privada en diferentes tramos.



Figura 14 Plano de Teruel en 1945

En los años 30 del s. XX se proyecta la primera gran ordenación de Teruel, un ensanche situado al sur de la ciudad. Con la misma problemática de la topografía, se construye el viaducto Fernando Hué que une estas dos muelas y permitiendo la expansión de la ciudad por el sur.

Al norte de la ciudad a su vez se construye un nuevo puente, que supliría la circulación principal que hasta ahora transitaba por el puente de la Reina.

Por el oeste de la ciudad y paralelo al río, se construyó la estación de ferrocarriles, estableciendo un nuevo punto de entrada a la ciudad.



Figura 15 Plano de Teruel en la actualidad

En la actualidad la ciudad se ha expandido en todas sus direcciones menos hacia el oeste, entorno delimitado por el río.

Para superar las dificultades topográficas de la zona, la ciudad ha llevado a cabo diferentes obras de infraestructura urbana, destacando entre todo el puente más nuevo de la ciudad, el viaducto Nuevo, principal conexión entre el centro histórico y el ensanche, principal núcleo poblacional en la actualidad.

## CAPITULO 2

# TERUEL EN LA ACTUALIDAD

Teruel es la capital de provincia menos poblada de España. Con apenas 35 890 habitantes, sufre los problemas de despoblación que asolan a medio territorio nacional.

Como acostumbra a ocurrir en los territorios, la población turolense se reparte principalmente en dos núcleos que coinciden con sus ciudades más grandes: Teruel en el sur y Alcañiz y Andorra en el norte.

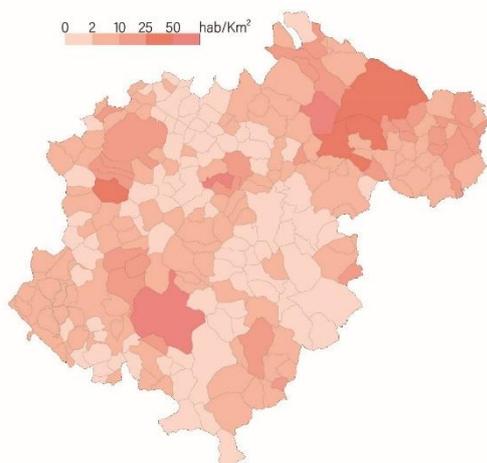


Figura 16 Densidad de la provincia

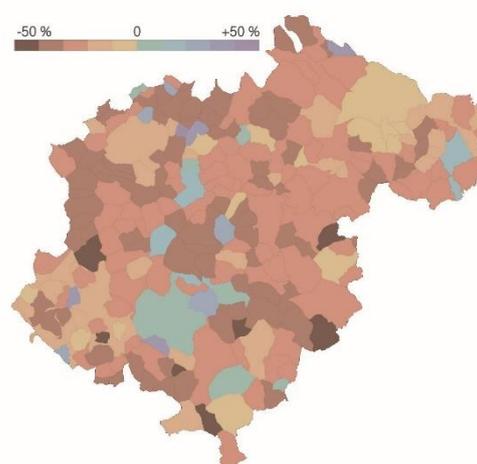


Figura 17 Variación de la población

A mediados del s. XX con la caída de la producción de carbón en las Cuencas Mineras y la degradación de la explotación agrícola en la provincia, el éxodo rural se hace evidente hacia los mayores núcleos poblacionales dejando unos terrenos despoblados con densidades por debajo de los 2 hab/Km² estableciendo como media de la provincia los 9,09 hab/ Km².

Una población que prioriza el sector servicios se comienza a asentar en las ciudades provocando el rápido crecimiento de estas, tanto en habitantes como en extensión. Añadido a este éxodo hacia la ciudad de Teruel por parte de los pueblos, hay que añadir una pérdida de un 46% de población en toda la provincia, sobre todo de gente joven, estableciendo medias de edad mayores a los 65 años en casi la mitad de los municipios de la provincia y evocando hacia una pronta desaparición a la mayoría de estos.

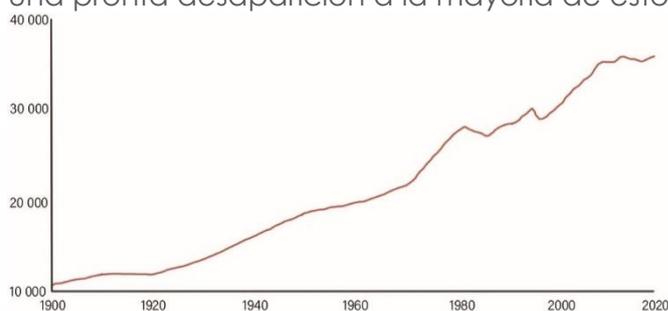


Figura 18 Población de la ciudad de Teruel

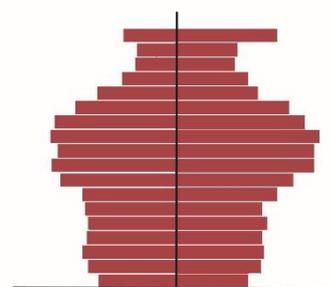


Figura 19 Pirámide de población

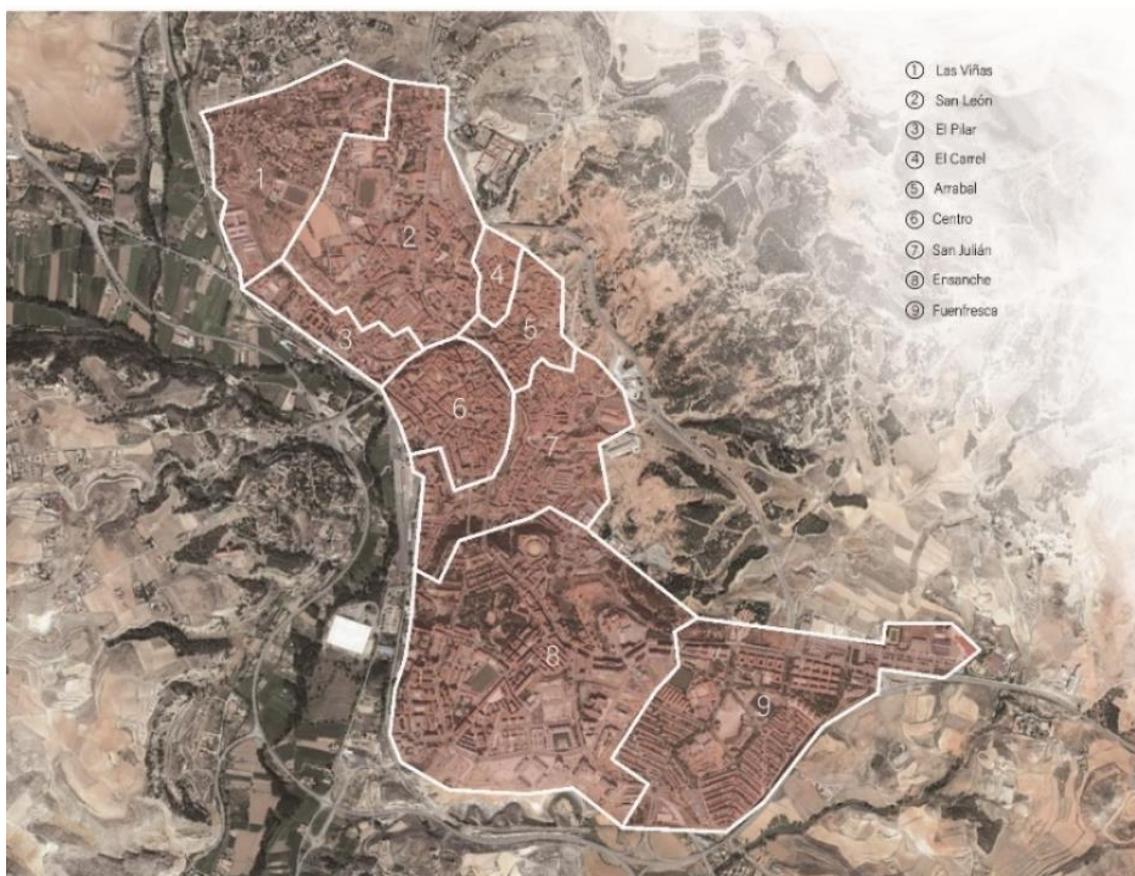
Como se observa en la *Figura 18*, los habitantes comenzaron a aumentar significativamente durante los años 20 con un crecimiento regular y continuado hasta hoy en día, que desde la pasada crisis de 2008 se ha estancado en torno a los 35 000 habitantes.

Exceptuando 3 municipios de la provincia, ninguna localidad supera los 5 000 habitantes, por lo que los servicios públicos en la mayoría del territorio escasean. Dependiendo directamente de la ciudad de Teruel servicios tan esenciales como puede ser la sanidad o el comercio, la población del medio rural viaja con asiduidad a la capital. Estos trayectos se realizan prácticamente en su totalidad en vehículo privado ya que la mayoría de los municipios carecen de transporte público, ya sea autobús o ferrocarril.

La capital también posee actualmente la mayor oferta laboral para los habitantes de la provincia por lo que muchos habitantes trabajan en la ciudad debiendo desplazarse entre su pueblo y la capital todos los días.

El campus de Teruel de la Universidad de Zaragoza es otro atractivo para que la población no censada en la ciudad decida inmigrar, estableciendo una población estacional de 43 000 personas

Cabe destacar la ubicación del parque temático de Dinopolis, principal atractivo turístico de la ciudad que atrae a una gran afluencia de visitantes junto con su centro histórico



*Figura 20* Barrios de Teruel

Teruel se encuentra actualmente dividida en 9 barrios. Sus divisiones se rigen por la topografía del terreno en el que se asientan y la época en la fueron edificados.

En los extremos encontramos los dos barrios de última creación, Las Viñas (norte) y la Fuenfresca (sur) que cumplen la función de barrios dormitorio dónde la mayoría de las viviendas son chalés o unifamiliares adosados.

En núcleo de la ciudad es el centro histórico, que ha permanecido con la misma ordenación desde su fundación. Se compone de vivienda plurifamiliar que, en su mayoría, exceptuando las zonas de interés, se encuentra bastante envejecida y con un urbanismo de calles bruscas y estrechas que no facilitan la movilidad. Este urbanismo se comparte con el barrio del Arrabal, el más antiguo de la ciudad junto con el centro.

Al sur del centro y ocupando la zona más baja de la ciudad encontramos el barrio de San Julián por donde la ciudad de Teruel comenzó su rápida expansión a principios del siglo pasado puesto que eran las tierras de más fácil acceso al centro ya que la construcción del viaducto fue posterior.

Con la realización del viaducto, se crea el barrio del Ensanche, principal expansión de la ciudad y actual núcleo poblacional. En el encontramos grandes edificios de viviendas con una ordenación de calles ortogonales entorno a las vías principales. Este barrio se asienta sobre una gran muela sin prácticamente desniveles, lo que favorece a la realización de este urbanismo de ensanche.

Al norte del centro encontramos el barrio de San León, el núcleo poblacional al norte de la ciudad. Con grandes variaciones morfológicas, las calles se adaptan a la orografía creando gran variedad de tipologías, alternando con frecuencia diferentes anchos de calle y parques y plazas que favorecen la vida pública.

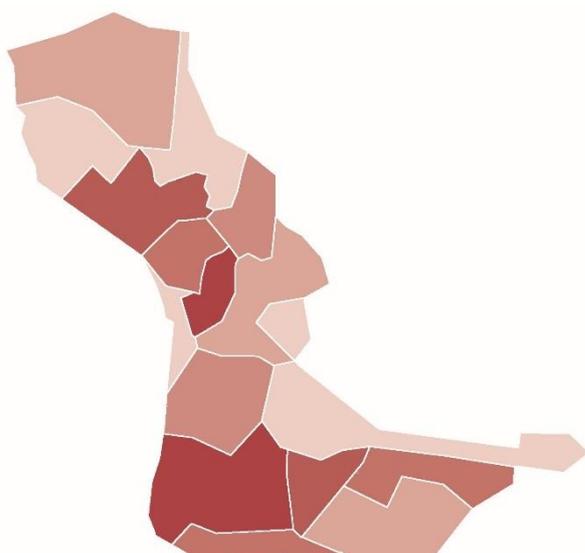


Figura 21 Densidad de Teruel

Los barrios que se encuentran a ambos lados de San León comparten las mismas características, solo que las grandes diferencias del terreno limitan sus comunicaciones. Estos cambios bruscos de terreno crean a lo largo de la ciudad grandes barreras y zonas sin posibilidad de urbanización que impiden unas comunicaciones cómodas entre toda la ciudad.

## 2.1 Comunicaciones de Teruel.

La provincia de Teruel forma parte de la queja actual de la España vaciada, un conjunto de territorios que sufren la despoblación en la mayoría de su territorio en detrimento de las grandes ciudades. Estos problemas nacionales se ven reflejados en el mapa de la Red estatal principal de comunicaciones donde se puede observar que se ha creado un núcleo de autovías radiales que tiene como origen a Madrid. La red de ferrocarriles de larga distancia dentro del territorio nacional se construye paralela a las anteriores comunicaciones viales, por lo que se duplica el problema de comunicaciones de las zonas menos pobladas del territorio español.

En el caso de la provincia de Teruel, únicamente encontramos una comunicación principal estatal, la autovía A-23 que une Valencia con la frontera sur de Francia, pasando por Zaragoza y Huesca. Es el eje principal que vertebra la parte este de la provincia de norte a sur provocando que la población de las zonas peor comunicadas se mude a los municipios próximos a la autovía.

Destaca también la ausencia de línea de tren de larga distancia, existiendo únicamente un cercanías paralelo a la autovía, A-23 pero cuyo tiempo de trayecto triplica en tiempo al del vehículo privado debido al mal estado de las vías.

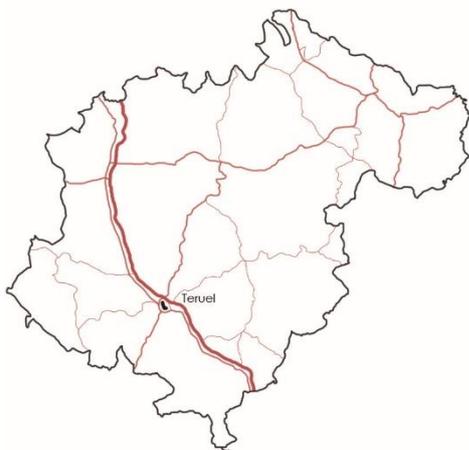


Figura 23 Carreteras provincia de Teruel



Figura 22 Red estatal principal de comunicaciones

El resto de las carreteras que vertebran los municipios de la provincia son carreteras convencionales de un carril por sentido, destacando las dos de ámbito nacional que unen Teruel con la ciudad de Cuenca conectando así a Teruel con Madrid y con Alcañiz, la segunda localidad más relevante de la provincia.

El mal estado de las carreteras y el complicado trazado de estas hacen que la población del norte de la provincia decida desplazarse hacia Zaragoza en lugar de Teruel cuando precisan de servicios que no encuentran en sus municipios debido a que el trayecto supone menor tiempo a pesar de encontrarse a mayor distancia.

### 2.1.1 Accesos rodados

Centrando el análisis sobre la ciudad de Teruel observamos que la población tiene tres conexiones principales con la A-23, principal carretera que comunica la ciudad con Valencia por el sureste y con zaragoza por el noroeste. Paralela a todo el trazado de la autovía discurre la nacional N-234, que previa a la inauguración de la autovía en 2005 era la principal comunicación con el norte y el sur de los territorios.



*Figura 24 Principales accesos rodados de Teruel*

La primera entrada (Teruel norte) ofrece servicio a la zona industrial de la ciudad, los polígonos de La Paz y PLATEA junto con el aeropuerto de PLATA, evitando el tráfico pesado de mercancías por el interior de la ciudad.

La segunda entrada es la principal para la población que llega a la ciudad desde el norte de la capital ya que confluye la entrada de "Teruel centro" de la autovía con la carretera nacional N-420 que une los dos puntos poblacionales más influyentes de la provincia.

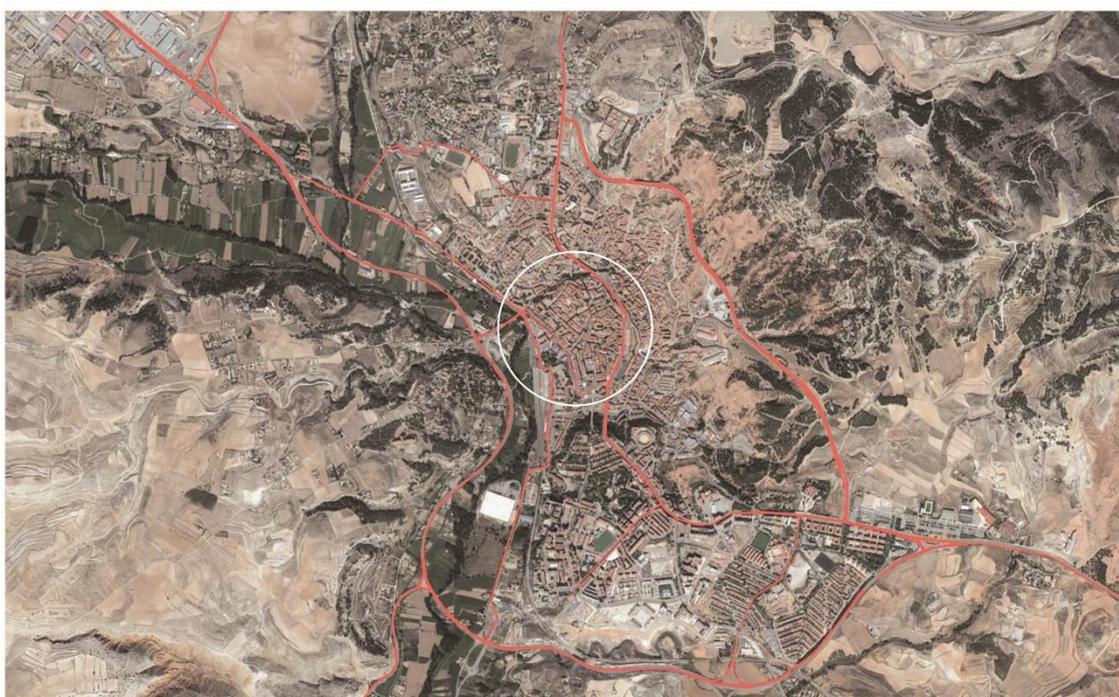
La tercera salida de la A-23 es "Teruel Sur", principal acceso desde el sur de la provincia. Debido a la difícil topografía del terreno se encuentra a una distancia de 7 kilómetros de Teruel, por lo que si el destino se encuentra en el barrio del centro o al norte de la ciudad se tarda menos tiempo en entrar por la segunda entrada.

Por el sur de la ciudad se encuentra la última vía de acceso principal, la nacional N-330 que une Teruel con Cuenca. Se podría considerar como la conexión directa con Madrid puesto que es la que menor distancia recorre, pero el mal estado de la carretera provoca que hoy en día el trayecto más rápido y comúnmente elegido es pasando por Zaragoza, aumentando en más de 100 km la distancia a recorrer.

Como ya hemos analizado anteriormente, la ciudad de Teruel tiene diferentes barreras de comunicaciones debido a la compleja orografía que con el paso de los años se han ido solventando con la construcción de infraestructuras como viaductos o ascensores públicos que han ayudado a conectar los distintos barrios.

El antiguo camino del s. XV que unía la ciudad de Teruel con Valencia y Zaragoza se ha convertido en la actualidad en el eje principal de comunicaciones dentro de la ciudad recorriéndola longitudinalmente de norte a sur. Tiene como extremos las dos entradas principales de la ciudad desde el exterior por lo que su tráfico es continuo a cualquier hora del día.

Avenidas de menor orden funcionan como ejes de comunicación dentro de cada uno de los barrios, conectándose en todo momento con la avenida central y dependiendo de la misma en la mayoría de ocasiones para moverse dentro de la ciudad.



*Figura 25 Ejes rodados de Teruel*

Al este de la ciudad se encuentra la variante de la N-234 que se construyó para no tener que cruzar Teruel y poder atravesarlo por la periferia disminuyendo el tráfico de la ciudad en gran medida. Pese a su existencia, la carga de tráfico en la avenida central de Teruel suponía diferentes problemas para la población por lo que en el 2008 se construye al oeste de la ciudad la ronda perimetral. Esta nueva avenida ha reducido el tráfico que discurre a lo largo del centro de Teruel, pero únicamente sirve de paso ya que no existe ningún tipo de vivienda ni comercio a su alrededor.

Cabe destacar la existencia de un recinto ferial y comercial al sureste de la ciudad, donde se encuentra Dinópolis, cuyo entorno está formado por una gran explanada de aparcamiento que periódicamente es usada para instalar carpas y llevar a cabo diferentes eventos.

En el entorno del centro, la avenida central tiene diferente número de carriles, variando de dos carriles por sentido en el viaducto que conecta al sur de la ciudad y con un carril por sentido en el puente al norte del centro. En resto del trayecto que discurre entre los dos puentes la avenida dispone de tres carriles, dos en sentido sur y uno en sentido norte.

Esta variación ocurre por la diferente época de construcción de ambos puentes y las diferentes necesidades a cubrir.

El centro es el principal núcleo comercial y administrativo de la ciudad por lo que también es el principal destino de los habitantes de Teruel. Junto con el interés turístico que se ve condensando también en el centro, los usuarios que ocupan este terreno son abundantes cada día.

Los malos servicios públicos de transporte convierten al vehículo privado en el principal medio de transporte de Teruel, requiriendo a su vez un lugar donde aparcar. Esta necesidad de aparcamiento hoy en día se ha transformado en 3 grandes parkings públicos subterráneos al este y sur del centro y en dos grandes bolsas de aparcamiento, una al norte y la segunda al este del centro anexa a la estación de ferrocarril.



*Figura 26 Accesos rodados al centro*

Al oeste del centro encontramos la conexión más cercana de la ronda perimetral. Pese a ser una opción aparentemente eficiente para dirigirse al centro, la pronunciada ladera este de la muela de Teruel hace que la calle sea una empinada cuesta con estrechamientos que complica la circulación y la población acaba descartando su utilización.

El último acceso al centro está en la parte oeste, donde se conecta con la variante de la carretera nacional. En el punto donde se encuentra esta entrada este con el viaducto nuevo se han construido los dos aparcamientos públicos con capacidad de dar servicio a la totalidad de los usuarios del centro.

## 2.1.2 Clasificación de calles en el centro

Como se acaba de analizar, los accesos rodados principales al centro de Teruel se encuentran por el norte, sur y oeste de la ciudad, continuando la avenida por el perímetro este del centro ya que, debido a la topología, el trayecto completo perimetral se hace incomodo por la abundancia de cuevas y calles estrechas.



Figura 27 Clasificaciones de calles peatonales y rodadas.

Entorno a los comentados accesos se encuentran una serie de parkings públicos subterráneos y bolsas de aparcamiento de zona azul que ha permitido estacionar el vehículo privado en el exterior del núcleo y así peatonalizar casi la totalidad de los viales del centro.

Como observamos en la Figura 27, en el interior del núcleo histórico de la ciudad las calles de tráfico motorizado (rojo oscuro) se han eliminado casi en su totalidad dejando acceso con el vehículo privado únicamente a los vecinos y comerciantes del lugar.

La peatonalización del centro se llevó a cabo por completo en el año 2011 creando polémica en la población local y quejas de los comerciantes que preveían una caída del comercio puesto que suponían que la población se desplazaría a las grandes zonas comerciales en las afueras de la ciudad.

Al contrario de lo supuesto, la peatonalización trajo la creación de nuevos comercios por diferentes calles del centro que anteriormente se encontraban degradadas por el uso del vehículo y que ahora con la eliminación de aceras y cambios de pavimento habían mejorado por completo su estética y funcionalidad.

Las diferentes plazas del centro, que ocupaban una función de bolsas de aparcamiento (Figura 29) esparcidas por todo el centro, se proyectaron para el uso del peatón fomentando la aparición de nuevos comercios, principalmente de hostelería y textil, y creando nuevos espacios públicos para el intercambio social.

Los recorridos peatonales que se encuentran entre los actuales aparcamientos y los puntos principales de interés del centro se han convertido en los ejes comerciales y de principal tránsito peatonal revitalizando la zona



Figura 29 Plaza antes de peatonalización



Figura 28 Plaza en la actualidad

## 2.2 Zonas relevantes del centro histórico

El centro de Teruel en la actualidad es el principal destino de los habitantes del municipio ya que posee los servicios más relevantes de la población. Su localización en el punto central de la ciudad hace que cualquier zona de Teruel se encuentre a menos de 2 kilómetros de distancia permitiendo que los trayectos a pie más largos no excedan la media hora.



*Figura 30 Zonas relevantes del centro*

En el plano de la *Figura 30* se han analizado las diferentes zonas relevantes en el centro, separando los servicios de comunicaciones (azul), las construcciones principales (rojo oscuro) y las vías peatonales más transitadas (rojo claro).

Las zonas de interés dentro del centro se reparten longitudinalmente a lo largo de la calle central que actúa como eje de comunicaciones. A lo largo de este eje se encuentra la mayoría de los negocios de la ciudad teniendo como punto central la plaza Carlos Castel o plaza del Torico, principal núcleo social y comercial de la ciudad.

Al sur del centro encontramos el núcleo administrativo a nivel provincial con el banco de España o el edificio del Gobierno Civil. Las grandes construcciones públicas se disponen perimetralmente en torno a la plaza San Juan, el acceso sur al centro de Teruel.

El acceso sur al centro se realiza peatonalmente por el Viaducto Fernando Hué, reconvertido totalmente a una vía peatonal desde el momento en el que se inauguró el puente anexo, el viaducto Nuevo, formando parte del atractivo turístico de la ciudad actualmente.

Al norte de la ciudad encontramos el núcleo religioso, del gobierno municipal y cultural ya que se encuentra la catedral mudéjar de Santa María, el ayuntamiento y el museo principal de la ciudad. Junto a este núcleo y formando parte del acceso norte del centro se encuentra el conjunto de la muralla con la traída de las aguas que culmina con el acueducto de Los Arcos, atractivo de interés turístico y pasarela funcional para la población al noreste de la ciudad.

Resaltado en azul en el plano de la Figura 30 encontramos los dos servicios de comunicaciones públicos de los que dispone Teruel. Al este de la ciudad y próximo al cauce del río Turia encontramos la estación de ferrocarriles de



Figura 31 Escalinata y ascensor de acceso

pasajeros y mercancías de la ciudad, suponiendo el límite territorial del municipio. Para solventar el gran desnivel (26 metros) que supone acceder al centro de la ciudad, en 1920 se construyó la Escalinata, una conexión de escaleras modernista. En el año 2002 se mejoró el acceso construyendo 2 ascensores mejorando notablemente la conexión de Teruel con la estación de tren.

En el oeste de la ciudad encontramos el segundo servicio público, la estación de autobuses. Es el medio más utilizado por la población de la provincia ya que la mayoría de esta no dispone de línea de ferrocarril por lo que si no se dispone de vehículo privado es la única alternativa para viajar a la ciudad. Aunque la mayoría de la población depende de este servicio, la poca afluencia de habitantes en el medio rural y la dispersión de los municipios evoca a que las líneas de autobús provinciales tengan una frecuencia de un único viaje al día.



Figura 32 Ascensor de San Julián

Junto a la estación de autobuses encontramos el segundo ascensor de acceso peatonal al centro. Comunica los barrios al este de la ciudad salvando un desnivel de 40 metros, por lo que su construcción ha mejorado considerablemente la conexión de ambas zonas.

## 2.2.1 Construcciones de interés

Las principales construcciones de la ciudad de Teruel, tanto de interés estético y turístico como de interés administrativo, se sitúan en torno a su centro histórico derivando a los visitantes de la ciudad y a los habitantes de esta a confluír en él.

En Teruel podemos destacar tres tipologías diferentes de arquitectura que suscitan algún tipo de interés y que corresponden a diferentes periodos de la historia: la muralla y los primeros edificios eclesiásticos al principio de la edad media, la arquitectura mudéjar de finales del mismo periodo y la arquitectura modernista de principio del s. XX.



- |  |  |   |
|--|--|---|
| 1 Muralla y conjunto de traídas de las aguas | 9 Seminario                                | 17 Iglesia de San Miguel                |
| 2 Iglesia de San Miguel                      | 10 Convento de las Claras                  | 18 Conjunto de casino y teatro Marín    |
| 3 Archivo provincial                         | 11 Iglesia y torre mudéjar de San Salvador | 19 Banco de España (sin funcionamiento) |
| 4 Museo provincial                           | 12 Casa modernista Ferrán                  | 20 Juzgados                             |
| 5 Catedral de Santa María                    | 13 Casa modernista El Torico               | 21 Viaducto Fernando Hué                |
| 6 Ayuntamiento                               | 14 Iglesia y torre mudéjar de San Pedro    | 22 Diputación provincial                |
| 7 Iglesia y torre mudéjar de San Martín      | 15 Torreón de Ambeles                      | 23 Escalinata mudéjar                   |
| 8 Biblioteca municipal                       | 16 Estación de autobuses                   | 24 Estación de ferrocarril              |

Figura 33 Mapa de la ubicación de las principales construcciones

Los restos de las construcciones de principio de la época medieval se resumen en los resquicios de la muralla y el sistema defensivo de la época, repartiéndose en puntos aislados por todo el perímetro que delimitaba el núcleo fortificado. Del mismo periodo se ha conservado hasta el día de hoy los primeros edificios eclesiásticos, aunque estos han ido sufriendo diferentes modificaciones



*Figura 34 Restos de la muralla*

con el paso de los años para asegurar su conservación transformando completamente su tipología a las nuevas corrientes arquitectónicas. Es el ejemplo de la catedral de Santa María, proyectada en sus inicios como una gran obra románica que a finales de la edad media acabaría evolucionando al estilo mudéjar.

Hacia el s. XV en Teruel convivían las culturas musulmana, cristiana y judía lo que convertía la ciudad en una mezcla de diferentes culturas que simultáneamente participaban en el día a día de la ciudad. El reflejo de la convivencia se puede observar hoy en día en la arquitectura eclesiástica siendo el conjunto de construcciones de estilo mudéjar declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1986. El estilo mudéjar después de la expulsión de



*Figura 35 Torres mudéjares de Teruel*

los musulmanes se sigue manteniendo en la ciudad debido al agrado de la población e incluso siglos más tarde se sigue empleando en las principales construcciones de Teruel como es el caso de la obra de la Escalinata realizada a principios de los años 20 del siglo pasado o la puerta sur de la catedral de Santa María.

La puerta sur de estilo neomudéjar fue realizada por el arquitecto Pau Monguío que residió en la ciudad desde 1900 a 1920 siendo el responsable de obras públicas de la ciudad. El periodo de prosperidad de principios del s. XX permitió a la burguesía la construcción de grandes viviendas y lugares de trabajo que se tradujeron en un conjunto de obras de carácter modernista.



*Figura 36 Casa modernista El Torico*

El atractivo estético de estas construcciones tan repartidas por todo el centro histórico hace que las calles peatonales del centro formen una trama conjunta sin un eje de conexión principal y potenciando el valor de la zona en su conjunto.

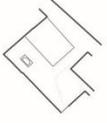
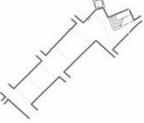
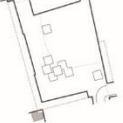
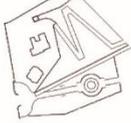
## 2.2.2 Plazas y zonas verdes

El conjunto de plazas repartidas por el centro histórico de Teruel mantiene su ubicación desde la fecha de su creación adaptándose a la morfología de las calles de su entorno. Estas plazas han transformado su programa a medida que las necesidades de la época lo requerían, dotando de un servicio a la sociedad diferente en cada momento de la historia. Con la creación del sistema público de aguas, al ser un servicio básico se realizaron en las diferentes plazas de la ciudad un conjunto de fuentes para abastecer a toda la población. La importancia de los grandes espacios públicos se fue incrementando con la necesidad de mercados o grandes recintos de ocio por lo que la vegetación de las plazas se eliminó completamente dejando el mayor uso de suelo útil posible.

Hoy en día encontramos un único espacio ajardinado en el centro de Teruel en el entorno del cauce del río Turia y la estación de tren, dotando de un agradable entorno al acceso este de la ciudad.



Figura 37 Mapa de la ubicación de las diferentes plazas y parques

1 Plaza Bombardera			Área..... 600 m2 Movilidad..... Rodada Actividad.....Aparcamiento
2 Plaza Perez Prado			Área..... 2100 m2 Movilidad..... Rodada y peatonal Actividad.....Cultural y eclesiástica
3 Plaza Frances de Aranda			Área..... 650 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Eclesiástica
4 Plaza Fray Anselmo Polanco			Área..... 900 m2 Movilidad..... Rodada Actividad.....Aparcamiento
5 Plaza Domingo Gascón			Área..... 2800 m2 Movilidad..... Rodada Actividad.....Ocio
6 Plaza Cristo Rey			Área..... 1600 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Eclesiástica
7 Plaza de la Catedral			Área..... 2000 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Administrativo y eclesiástico
8 Plaza Carlos Castel			Área..... 2400 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Ocio y comercial
9 Plaza de los Amantes			Área..... 800 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Turística y comercial
10 Plaza de la Judería			Área..... 900 m2 Movilidad..... Rodada y peatonal Actividad.....Comercial
11 Plaza Bretón			Área..... 600 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Turística y comercial
12 Plaza San Juan			Área..... 4200 m2 Movilidad..... Peatonal Actividad.....Administrativo y ocio
13 Jardines de la Escalinata			Área..... 6300 m2 Única zona arbolada en el centro Dispone de jardín y parque infantil

## 2.3 Estado actual de la muralla

Como se ha estudiado en el apartado 1.2 de este trabajo, el sistema defensivo de la ciudad de Teruel se ubica perimetralmente en toda la muela del centro de la ciudad.

Con el paso de la edad media y la llegada de épocas más tranquilas la muralla comenzó a carecer de utilidad más allá de delimitar los términos del municipio por lo que en algunos puntos se eliminó para ayudar a la expansión de la ciudad. Los tramos que no se habían adjudicado a particulares para la construcción de viviendas se fueron deteriorando hasta caer casi en la desaparición.

Con la llegada del s. XIX comenzaron de nuevo los periodos belicistas en la ciudad de Teruel, primero por la invasión francesa y después por la sucesión de guerras Carlistas que tuvo lugar en toda la nación. La necesidad de volver a fortificar Teruel se hizo evidente por lo que en el año 1838 se proyecta un nuevo sistema defensivo para la ciudad, pero esta vez se debía tener en cuenta los movimientos de tierras que se habían realizado para la construcción de las rondas por lo que el proyecto no suponía únicamente la reconstrucción de la muralla, sino que se debía de replantear en diferentes zonas. Con diferente trazado a la fortificación de la edad media debido al avance en los métodos bélicos se plantea un doble sistema defensivo: reconstruir y mejorar la antigua muralla medieval elevándola con yeso y pilares y perimetralmente a la misma una nueva construcción de menor altura que en los lugares de menor desnivel se acompaña de un foso.

Actualmente los muros que formaban parte de la nueva muralla carlista se han mantenido como muros de contención para las nuevas calles de acceso al centro de la ciudad

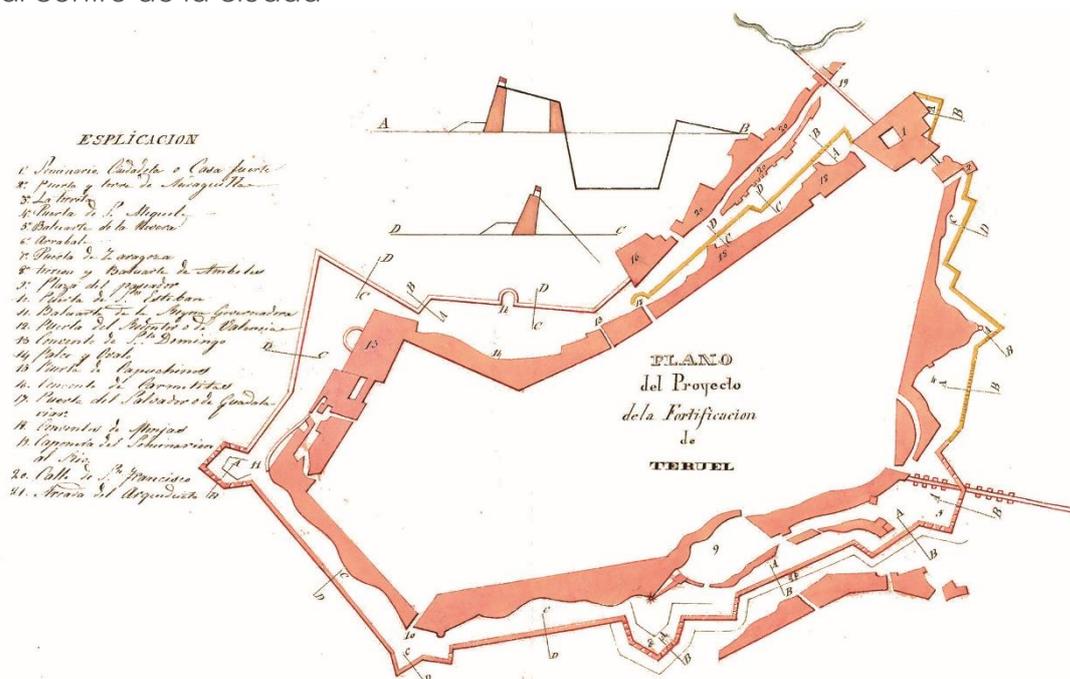


Figura 38 Proyecto de fortificación de Teruel en 1838 (Norte rotado a la derecha)

Con la llegada de la época contemporánea y el comienzo del turismo masivo, se comienza a poner en valor las construcciones medievales ofreciendo un valor estético y cultural. Este interés por los restos históricos se refleja en una serie de intervenciones en las zonas que aun permanecen en pie de la muralla.

Debido a la diferente topografía del centro, los tramos que se encontraban en puntos de expansión territorial se demolieron, permaneciendo aquellos que se encontraban en lugares escarpados.

En la actualidad encontramos repartidos por la mitad norte del perímetro defensivo siete restauraciones de diferentes tramos, destacando el conjunto de la Traída de las aguas con el acueducto de Los Arcos al norte del centro.

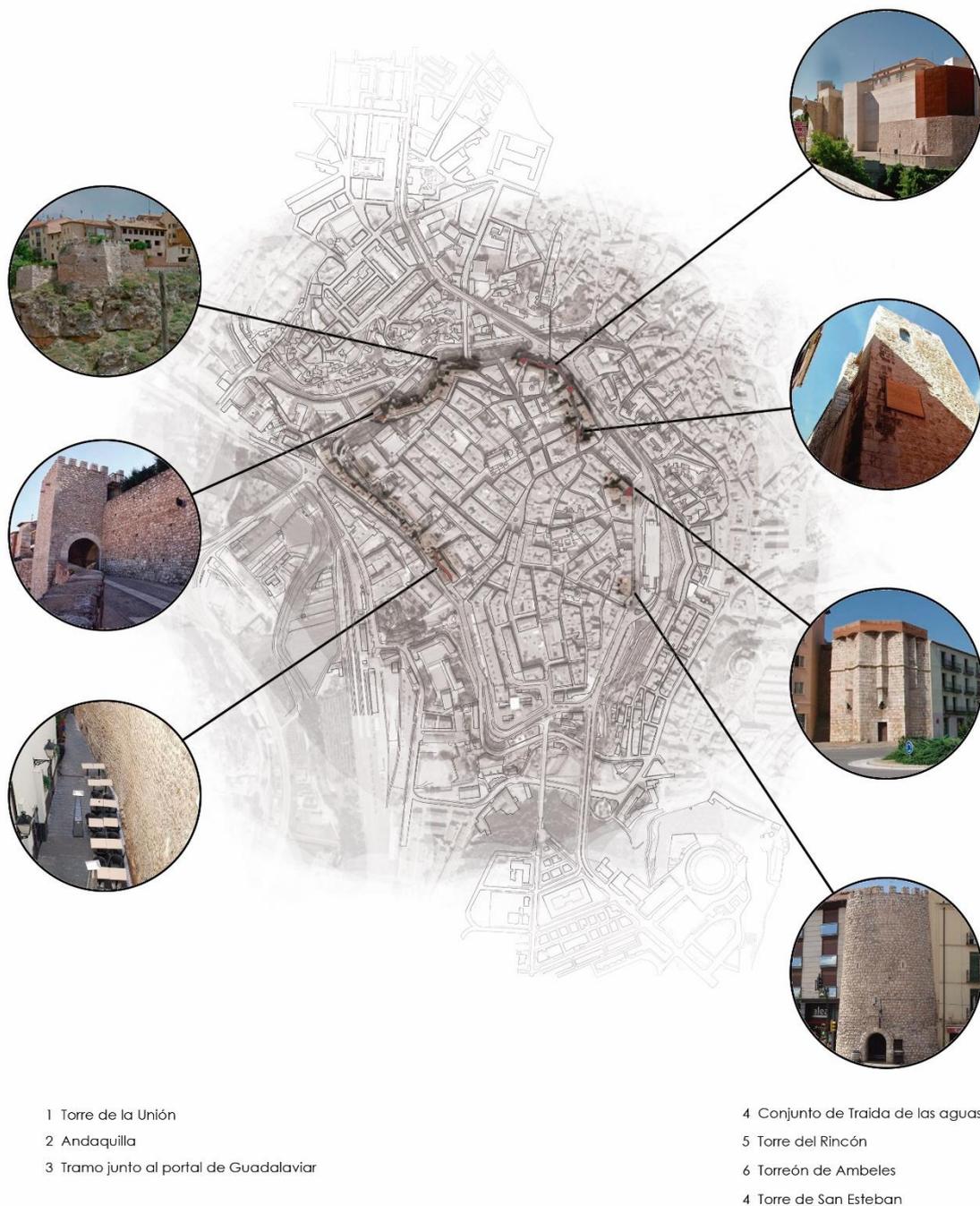


Figura 39 Localización de las restauraciones de la muralla

### 2.3.1 Resquicios de la muralla

Como ya se ha analizado, muchas viviendas de nueva construcción se realizaron anexas o sobre la muralla medieval ocultándola de las vías públicas.



Figura 40 Tramo norte de lo muralla

En el lado norte que transcurre entre el conjunto de la Traída de las aguas y la Andaquilla encontramos el mayor tramo continuo de la muralla que se ha conservado hasta nuestros días. Consta de una longitud de 250 metros y una altura variable dependiendo de los distintos estados de degradación en la que se encuentra puesto que cada pequeña parcela situada anexa a la muralla posee un tramo de su titularidad y su responsabilidad de mantenimiento.

En la actualidad la mayoría del tramo se encuentra relleno de distintos materiales sirviendo como cimentación a las viviendas o como parte de terrazas y huertos traseros de las construcciones por lo que su recuperación para el disfrute público se convierte en prácticamente imposible siendo posible su observación únicamente desde la ladera de en frente debido al escarpado terreno que la rodea.



Figura 41 Resquicios privados de muralla

### 2.3.2 Elección zona de actuación

Con la premisa de recuperar y potenciar la muralla dotando de un nuevo entorno más agradable a la fortificación se ha analizado la historia de Teruel y su muralla poniendo en valor la importancia estética y sobre todo funcional desde su creación hasta la actualidad.

Con el estudio de la ciudad de Teruel en la época actual se observa que el tramo continuo más amplio de restos de la muralla medieval con acceso a la vía pública se encuentra anexo a la entrada norte del centro de Teruel. El tramo que históricamente había servido como espacio público de la ciudad extramuros se ha convertido en la última gran bolsa de aparcamiento en superficie que existe en el centro.

Actualmente encontramos un tramo ya restaurado del recinto fortificado pero carente completamente de entorno acorde a su función actual. Junto a dicho tramo existe restos del tramo anexo a dicha restauración con un pequeño torreón en el extremo opuesto. En la cara oeste del conjunto se añadirán al estudio las parcelas colindantes para buscar una solución a un conjunto que no ha sufrido cambios de ordenación en los últimos 5 siglos.



Figura 42 Ubicación de la zona de actuación

## CAPITULO 3

# ANÁLISIS DE LA ZONA DE ACTUACIÓN

En el apartado actual se procede a analizar el entorno de los restos del trazado noreste de la muralla medieval para poder dotar de un entorno agradable a la construcción. Haciendo un estudio de los edificios de interés de la zona noreste del centro y la utilización de suelo del espacio público se pretende delimitar el perímetro de una futura actuación restando la importancia del coche y devolviendo la ciudad al peatón.



*Figura 43 Imagen resaltando la ubicación de la muralla*

Debido a las características topográficas del entorno y la limitación que supone el trazado de la muralla se decide dividir en diferentes etapas los plazos de realización de la futura intervención, en particular una primera etapa cuya función consiste en estabilizar y restaurar los resquicios de la muralla, una segunda etapa que resuelva el entorno anexo al lado este de la mura y una última etapa que consista en eliminar y dar un nuevo uso a la gran bolsa de aparcamiento al oeste de la muralla.



Figura 44 Diferentes etapas de intervención sobre la actuación



Figura 45 Restauración de muralla



Figura 46 Solar anexo a la muralla



Figura 47 Ronda Damasco Torán

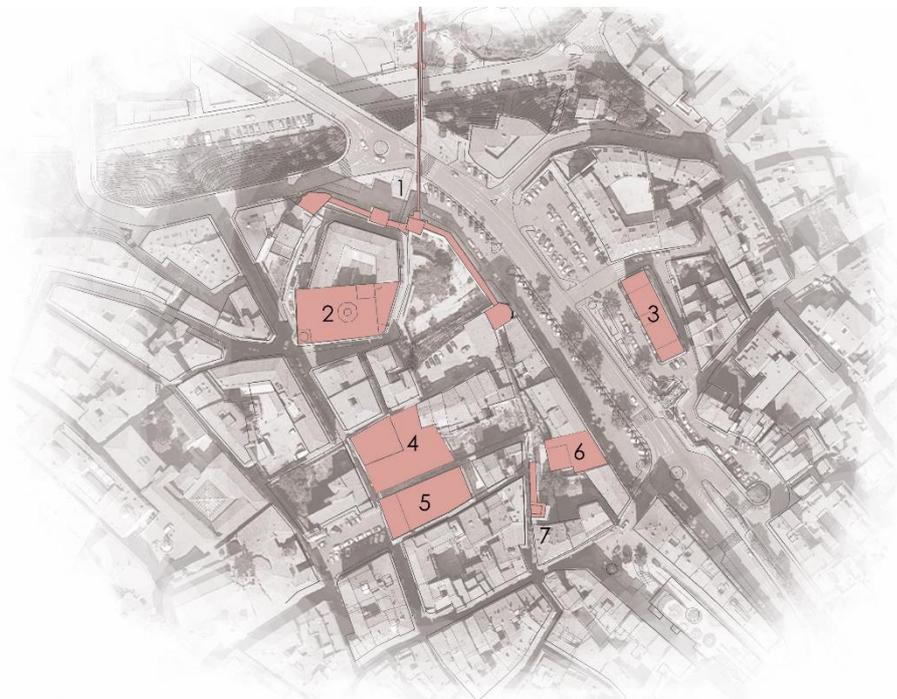
**Etapa 1** En el año 2008 se dio comienzo a la primera de las intervenciones que se han alargado durante el s. XXI concluyéndose este mismo año con la intervención en la torre de la Bombardera y el tramo de muralla que va desde los Arcos hasta dicha torre. La actuación recuperó la construcción original con distintas materialidades de uso contemporáneo que diferencian de manera clara los restos preexistentes dando la posibilidad de recorrer su parte superior funcionando hoy en día como museo medieval.

**Etapa 2** En los últimos años, el ayuntamiento ha decidido llevar a cabo una actuación en la fachada oeste de la muralla por lo que las expropiaciones y derribos han sido constantes durante este tiempo. Actualmente estas parcelas se encuentran vacías y sin uso a la espera de un proyecto de remodelación que revitalice el noreste del centro histórico.

**Etapa 3** La mayoría del suelo al este de los restos de la muralla se destina al vehículo rodado, con la existencia de la circulación principal llamada en este punto Ronda Dámaso Torán y dos bolsas de aparcamiento a ambos lados de esta. Próximo a la muralla se encuentra una agrupación de construcciones que se prevén incluir por el ayuntamiento en la futura actuación del entorno de la muralla ya que ha comenzado las acciones legales para la expropiación de las parcelas que no son todavía de su propiedad.

### 3.1 Análisis de las edificaciones

En el área que hemos considerado para la actuación encontramos siete edificios relevantes que requieren de un breve análisis para poner en valor su importancia tanto estética como cultural dentro de la población de Teruel. Estos edificios corresponden a distintas épocas y actualmente cumplen una función diferente para la ciudad.



*Figura 48 Localización de las construcciones más relevantes*

#### **1. Conjunto de la Traída de las Aguas y la muralla medieval.**



*Figura 50 Acueducto de Los Arcos*

Se trata del principal monumento que posee la zona de actuación. El acueducto de Los Arcos data del año 1554 y es el extremo final de la construcción medieval de abastecimiento de aguas de la ciudad. Hoy en día cumple la función de viaducto por su parte central, salvando en barranco al noreste del centro.



*Figura 49 Restauración de la muralla*

Anexos al acueducto se encuentran los restos de la muralla de Teruel que actualmente aún se encuentran en restauración. Cuando finalice la actuación el conjunto defensivo alcanzará la longitud de 120 metros albergando dos torres a ambos lados del portal de San Miguel y el gran torreón de la Bombardera.

## 2. Iglesia de San Miguel



Figura 51 Iglesia de San Miguel

La Iglesia de San Miguel se cita por primera vez en el año 1196 por lo que se considera una de las construcciones más antiguas de la capital.

Desde hace 50 años su función eclesial terminó trasladándose los feligreses hasta la catedral por lo que actualmente encontramos un edificio en estado de ruina que urge de consolidación.

El ayuntamiento ha previsto un proyecto de un centro cultural en su interior, pero por la falta de financiación únicamente se van a llevar a cabo las labores de consolidación, que ya se encuentran iniciadas, para evitar el derrumbe.

## 3. Archivo histórico provincial



Figura 52 Archivo histórico provincial

El edificio data de 1911 y se proyectó como las escuelas del Arrabal por el arquitecto Pau Monguió, con claras influencias mudéjares sobre el estilo modernista que lo caracterizaba.

En 1980 pasó a formar parte del estado restaurándolo y dotándole de un nuevo uso de archivo histórico que mantiene su actividad en la actualidad.

## 4. Ampliación de museo provincial



Figura 53 Maqueta del proyecto de ampliación

En el año 2003 y dadas las limitaciones del antiguo edificio donde se encuentra el museo actualmente se decide realizar una ampliación de este en la parcela contigua. Para ello se actúa en el palacio del Marqués de Tosos, uno de los últimos palacios de la nobleza que permanecen en pie hoy en día, y las parcelas contiguas con un edificio singular de nueva planta y volúmenes circulares que ha generado gran debate. Desde el año 2015 que se realizaron las labores de movimiento de tierras para la construcción del sótano, la obra ha permanecido completamente parada, alargándose de momento en más de 17 años.

## 5. Museo Provincial



Figura 54 Museo Provincial

El actual edificio del museo provincial de Teruel se localiza en la que fuera durante la edad media la Casa de la Comunidad en la actual plaza de Fray Anselmo Polanco o Plaza de la Marquesa. Cambiando de función con el paso del tiempo, en 1973 es adquirido por la ciudad y tras remodelarlo profundamente en 1987 pasa a ser dotado con la función de museo. Su programa se divide en 6 alturas, albergando en todas ellas menos en la planta baja colecciones permanentes sobre la historia de Teruel. En la planta restante se alternan las exposiciones temporales que al ser de entrada gratuita invita a visitarlo periódicamente.

## 6. Dependencias municipales



Figura 55 Toriles y dependencias municipales

Este edificio propiedad del ayuntamiento de Teruel no posee por sí mismo ningún valor estético, pero popularmente es esencial en el ocio de la ciudad puesto que cumple la función de toriles en las muchas festividades que se llevan a cabo en el centro durante todo el año en las que la fiesta gira en torno al toro ensogado por las calles de la ciudad.

## 7. Tramo de la torre del Rincón



Figura 56 Torre del Rincón

Separado al sur de la actuación se encuentra la torre del Rincón, un pequeño tramo recuperado de la muralla, pero cuya localización en una estrecha calle degradada y sin circulación hace que pase desapercibida para la mayoría de la población local y visitante.

### 3.1.1 Evolución de la zona



Figura 57 Plano de la evolución de las construcciones desde el año 2000 hasta la actualidad

En la Figura 57 se analiza la evolución de las construcciones de la zona de la actuación desde el año 2000 hasta la actualidad.

A comienzo del siglo XXI la densidad de las edificaciones al oeste de la muralla era elevada con la existencia de viviendas bastante deterioradas anexas a la fachada de la fortificación. Se puede observar como un solar próximo a los resquicios de la muralla y ubicado en la ronda Dámaso Torán se encuentra sin edificar hasta que a finales del año 2003 se decide construir un edificio de 17 residencias y locales comerciales.

En torno al año 2005 el ayuntamiento decide poner en valor los resquicios de la muralla que se encuentran en la zona noreste del centro, retirando la licencia de construcción de la nueva edificación debido a su ubicación en un entorno que debía ser protegido. En el año 2018 terminaron los litigios por los que el ayuntamiento ha expropiado la propiedad por un valor de 2,8 millones de euros posponiendo así la realización de un futuro proyecto por falta de financiación.

En el segundo mapa en torno al año 2010 se puede observar como el proceso de vaciado del entorno de la muralla ha comenzado, expropiando y demoliendo las parcelas a medida que las iba adquiriendo. En este periodo también se compaginan las expropiaciones del Palacio del Marqués de Tosos y las parcelas anexas para la construcción de la ampliación del museo provincial.

En la actualidad encontramos como las expropiaciones en la zona se han mantenido eliminando por completo las construcciones anexas a la muralla en su tramo superior.

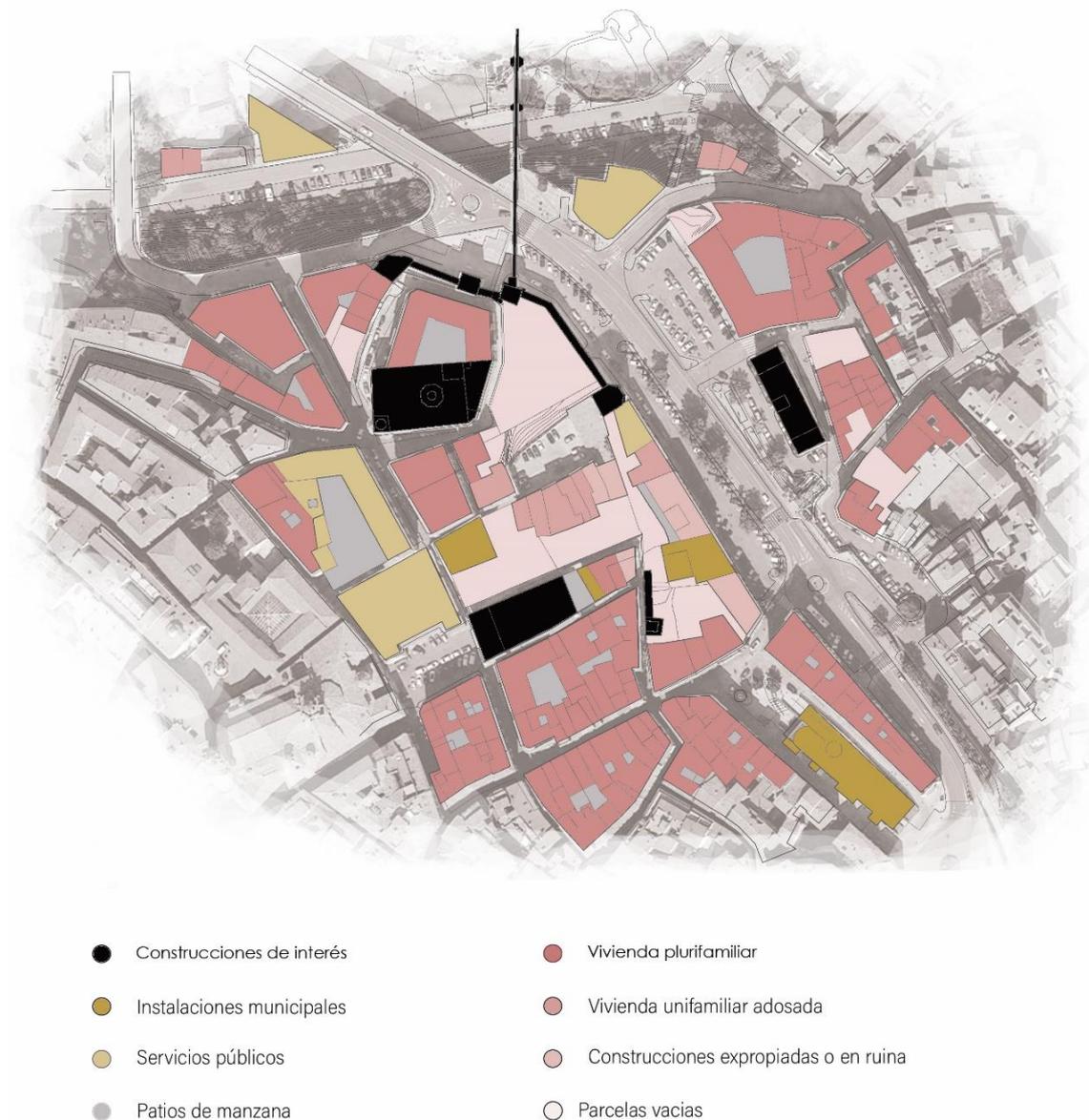
Destaca también la intervención en el palacio de la Marquesa en la plaza Fray Anselmo Polanco, donde después de 15 años de proyecto, está a punto de inaugurarse lo que será el hotel principal de la ciudad, junto a la catedral y el museo provincial.

### 3.1.2 Clasificación de parcelas junto a la muralla

Con el análisis de las parcelas de la zona de actuación se pretende conocer la distinta tipología de las construcciones y así conseguir dotar de un perímetro a la actuación que potencie al máximo el entorno de la muralla y del conjunto de edificios relevantes causando el mínimo perjuicio a los habitantes de Teruel y en especial a los vecinos del centro.

En la *Figura 58* observamos el estado actual de las edificaciones destacando en color negro las construcciones históricas de interés a las que se prevé dotar de un nuevo entorno.

El principal espacio parcelario en la actuación lo encontramos al oeste de la ronda Dámaso Torán, anexo a ambos lados del sistema defensivo en su zona sur. La tipología de las parcelas es variada en todo el tramo por lo que realiza una pequeña descripción de la situación de las edificaciones.



*Figura 58* Análisis de las parcelas de la zona de actuación

Al observar el plano de la *Figura 58* se destaca la gran cantidad de parcelas vacías que encontramos anexas al lado oeste de la muralla. Como se ha explicado, el ayuntamiento lleva desde principio de siglo con la propuesta de recuperación de los vestigios de la muralla por lo que la continua expropiación y derribo de las edificaciones sin una propuesta en el horizonte dejan en un lugar incierto el futuro próximo de los solares de la zona. Se puede observar otra gran parcela de la ubicación de la futura ampliación del museo. Actualmente se han comenzado a realizar trabajos de contención en el terreno debido al peligro por el largo periodo de paralización de las obras.



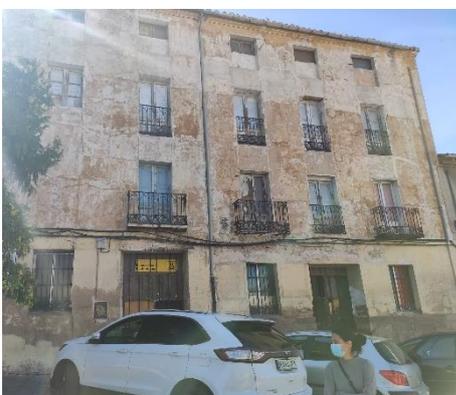
*Figura 60 Entorno de la muralla*



*Figura 59 Parcela de ampliación del museo*

Entre los resquicios de la torre del Rincón y la ronda Dámaso Torán encontramos otra agrupación de casas entre las que se encuentra el polémico proyecto antes citado y el edificio dotacional municipal que hace las funciones de toriles y por el que la población posee un profundo sentimiento debido a la costumbre del lugar. De este conjunto de 8 construcciones, las 5 que vuelcan a la ronda y se encuentran anexas a la muralla son propiedad del ayuntamiento o están en proceso de expropiación siguiendo con los planes de crear un nuevo entorno a la zona norte del centro de Teruel.

Exceptuando un conjunto de 5 viviendas en el centro de la actuación situadas en la plaza de la bombardera que son residencias unifamiliares adosadas de mediados de siglo, las viviendas restantes son residencias plurifamiliares en altura donde se concentra mayor cantidad de población.



*Figura 62 Edificio en ronda Dámaso Torán*



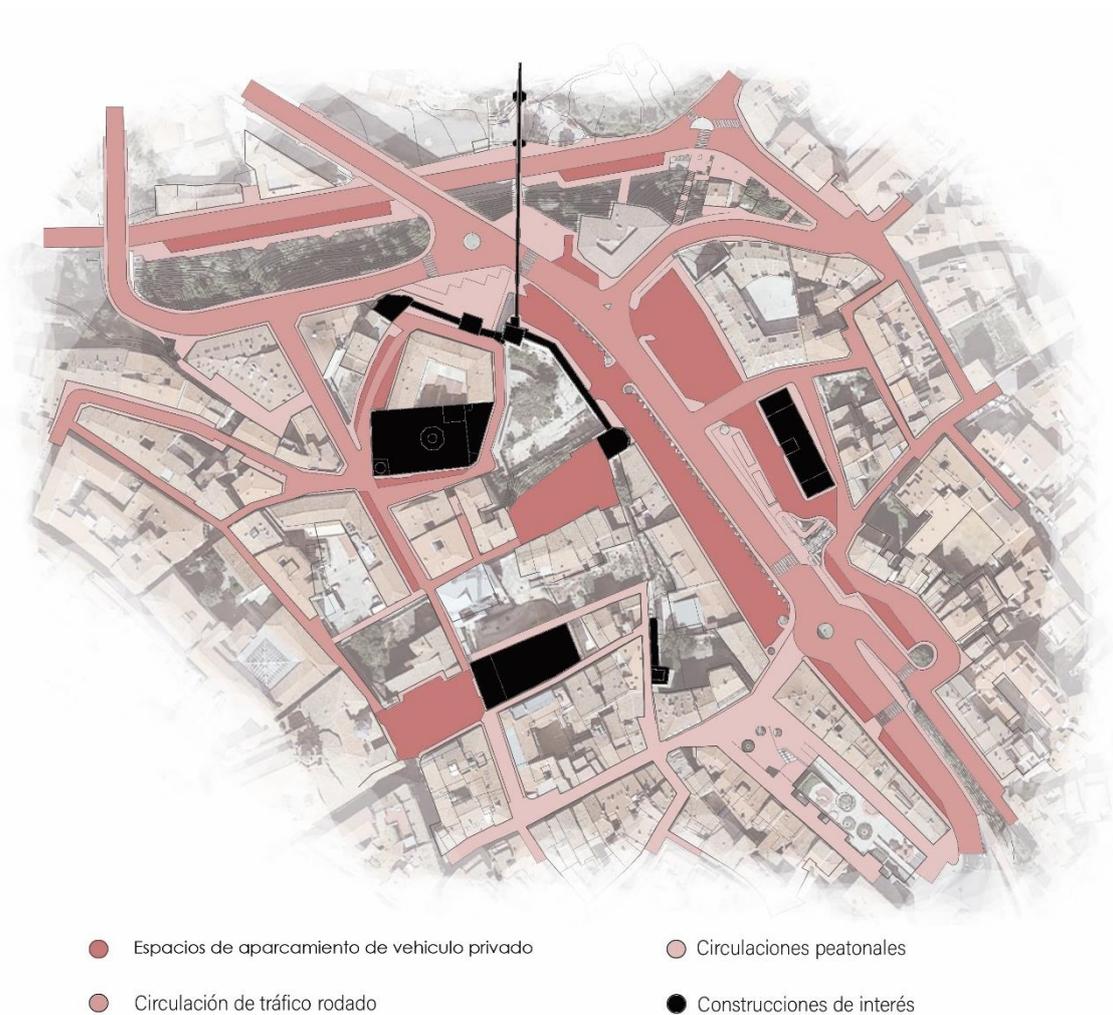
*Figura 61 Parcelas anexas a la torre del Rincón*

## 3.2 Reparto del suelo público en la actuación

La ordenación actual del centro de Teruel corresponde a los trazados de la edad media por lo que la alta densidad edificatoria y la necesidad de aprovechar al máximo el suelo urbano medieval nos ha transmitido hasta nuestros días un conjunto de estrechas calles que dificultan la circulación del vehículo privado aun estando esta restringida a una minoría de calles.

La densidad de la época también daba como resultado la baja existencia de grandes espacios públicos como plazas o parques, encontrando en la actualidad dos únicas plazas: la plaza de la Bombardera en la zona central de la actuación y la plaza de Fray Anselmo Polanco, junto al museo y la catedral en la zona suroeste de la actuación. Estas dos plazas, al contrario de servir como espacio público al peatón, son dos pequeñas bolsas de aparcamiento en zona azul de capacidad para 15 vehículos.

Cabe destacar como dentro de las calles del centro, pese a su estrecha y complicada circulación, se ha aprovechado cualquier ensanchamiento para el aparcamiento del vehículo privado por lo que si se dispone de un vehículo de tamaño medio o grande se corre el riesgo de quedarse atascado.



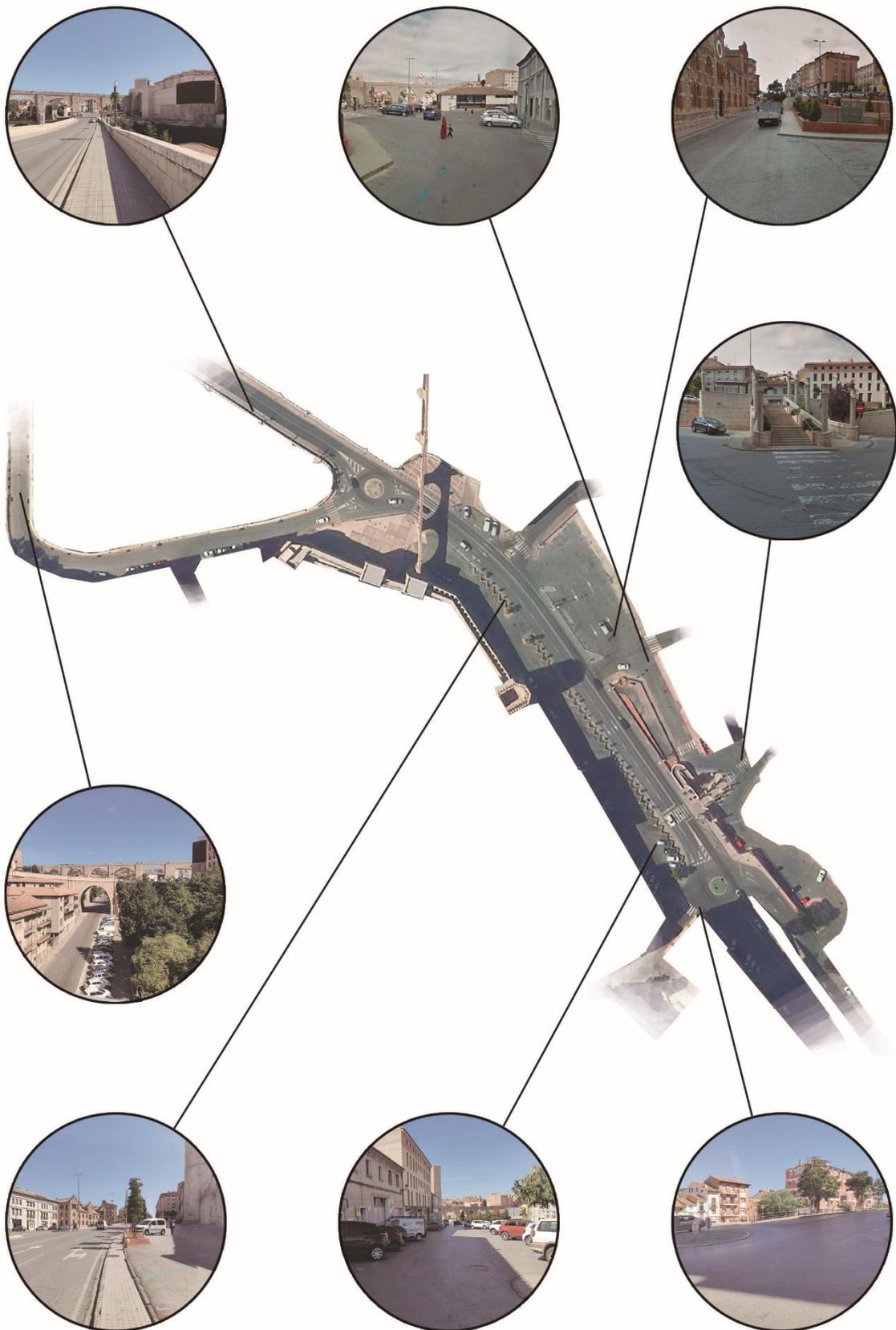


Figura 64 Ubicación de fotografías de la ronda Dámaso Torán y aparcamientos anexos



Figura 65 Ronda Dámaso Torán en la actualidad

Como se puede observar en el plano de la Figura 63 la mayoría del suelo público lo encontramos al lado al este de la muralla destacando en importancia la ronda Dámaso Torán, la conexión principal que ordena toda la ciudad. Este espacio data de la época de la primera expansión de Teruel cuando se formó el barrio del Arrabal, anexo al principal acceso a la ciudad por el portal de Zaragoza permaneciendo morfológicamente con la misma alineación desde el s. XV.

En la actualidad la ronda consta de tres carriles, dos en dirección sur y uno en dirección norte absorbiendo sin problemas el tranquilo tráfico de la ciudad con diferentes conexiones con los barrios anexas al centro histórico.

A ambos lados de la ronda Dámaso Torán encontramos un conjunto de grandes bolsas de aparcamiento en zona azul aprovechando al máximo el espacio restante entre la avenida y las construcciones. Estas explanadas históricamente han sido esenciales para la población puesto que era el único lugar de estacionamiento próximo al centro, pero en 2006, con la inauguración del último gran aparcamiento subterráneo, la gran masa de vehículos se desplazó hacia dicha intervención suponiendo en gran medida un alivio para la congestión de la zona.

Analizando la cantidad de vehículos a lo largo del día que estacionan en estas bolsas, se comprueba que la mayor afluencia corresponde con el horario comercial disminuyendo hasta casi su totalidad el número de vehículos al medio día y por la noche. Por ello se puede concluir que la mayoría de los usuarios de estos aparcamientos no son vecinos del barrio del centro, sino que son ocupados por las personas que se desplazan hasta el desde los barrios al norte de la ciudad.



Figura 66 Edificaciones en el alzado oeste de la ronda Dámaso Torán

### 3.3 Actos culturales y uso público

Como todas las localidades a lo largo del mundo, la ciudad de Teruel dispone de distintas tradiciones y festejos que se celebran periódicamente a lo largo del año.

Puesto que nuestra zona de actuación se emplaza en la parte noreste del centro histórico, uno de los principales núcleos sociales de Teruel, es necesario un análisis de los distintos eventos que se llevan a cabo en la ciudad y si dependen directamente de nuestra superficie.

En la actualidad el espacio que conforman las bolsas de aparcamiento es usado periódicamente como mercado y para albergar en diferentes momentos del año, la ubicación de festejos.

#### 3.3.1 Festividades municipales

En Teruel se celebran tres festejos diferentes de ámbito municipal de los cuales los dos con más afluencia de visitantes, La Vaquilla del Ángel y Las Bodas de Isabel de Segura, requieren prácticamente todo el espacio público de nuestra zona de estudio, siendo parte esencial en el programa de una futura actuación.

##### 1. La Vaquilla del Ángel



*Figura 67 Puesta del Pañuelico*

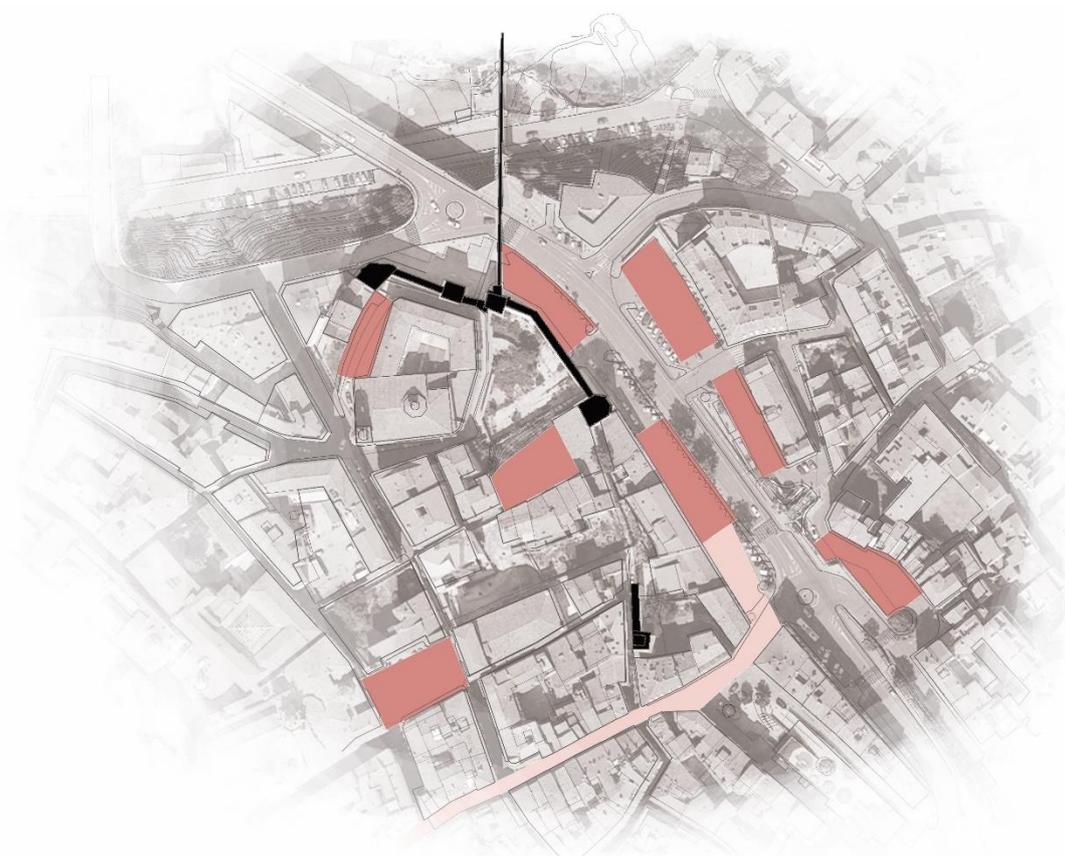
Es la celebración principal de la ciudad en honor al patón de la ciudad el Santo Ángel Custodio. Durante el fin de semana más próximo al 10 de julio, los habitantes de la ciudad de Teruel y sus proximidades se reúnen en torno a la totalidad del centro histórico, ocupando la celebración actualmente cuatro días.

Se reparten entre 20 peñas y cada una posee su propia ubicación, haciendo uso en su mayoría las plazas y calles mas anchas del centro. En los locales se come y cena además de estar constantemente con música por lo que la afluencia de gente a lo largo de los días es continua.

Hay que destacar que la totalidad de la fiesta, aunque no se pertenezca a ninguna asociación, es gratuita debido a que los locales son carpas en el exterior con la entrada libre. El atractivo del bajo coste que supone el ocio en los locales y las facilidades del Ayuntamiento disponiendo una gran zona gratuita de acampada en el acceso norte de la ciudad provoca que un gran numero de visitantes lleguen a la ciudad triplicando el numero de habitantes de esta.

Durante los festejos de la Vaquilla del Ángel se restringe la circulación motorizada en todo el conjunto del centro histórico y en la ronda perimetral Dámaso Torán otorgando todo el espacio público al uso del peatón. En nuestra zona en cuestión encontramos ocho peñas repartidas a ambos lados de la muralla. Mientras que en la zona oeste de la muralla se sitúan en diferentes plazas, al este de la muralla se sitúan repartidas por toda la explanada que componen las bolsas de aparcamiento, llegando a permanecer simultáneamente hasta 20 000 personas en algunos momentos de la fiesta.

En nuestra zona de estudio encontramos también el edificio analizado en el apartado 3.1 de titularidad municipal que sirve como toriles públicos en el centro. La tradición taurina de los habitantes de la ciudad conlleva que la mayoría de sus festejos giren entorno al toro. Si bien en el barrio del centro no encontramos la Plaza de Toros, si se llevan a cabo diferentes actos taurinos como es el toro ensogado, que el tercer día de las fiestas patronales comienza su recorrido en los citados toriles y recorre las diferentes calles del centro durante horas.



*Figura 68 Ubicación de las peñas en nuestra zona de actuación durante la Vaquilla del Ángel*

## 2. Las Bodas de Isabel de Segura



Figura 69 Teruel durante las Bodas de Isabel

Desde finales del siglo pasado, en la ciudad de Teruel se celebra la historia de amor de amante. Popularmente conocido como los Medievales, el centro de Teruel se transforma en una ciudad del siglo XIII en la cual la población se hace protagonista haciendo representaciones teatrales en la calle y montando mercados inspirados en la edad media.

Las jaimas, que son tiendas de campaña de estilo árabe de unos 20 m<sup>2</sup>, son los núcleos de reunión de la población durante el transcurso de la celebración.

En la zona de nuestra actuación, al disponer de grandes superficies en las diferentes bolsas de aparcamiento y en las plazas al oeste de la muralla, encontramos varias alineaciones de jaimas restringiendo el acceso al vehículo rodado.

En estas festividades, la ciudad también hace uso de los toriles municipales al volver a tener actos taurinos por las calles de centro que son de gran afluencia por la población de Teruel.

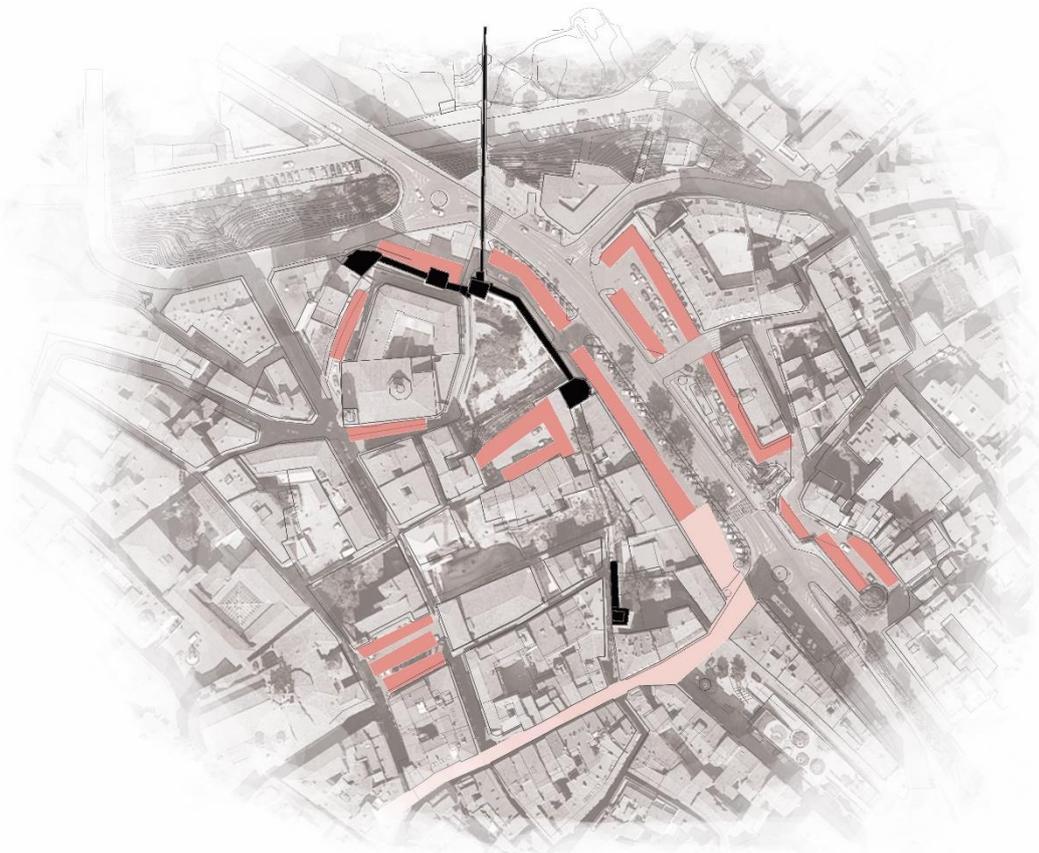


Figura 70 Ubicación de las jaimas en nuestra zona de actuación durante las Bodas de Isabel de Segura

### 3.3.2 Mercado



Figura 71 Ubicación del mercado ambulante

Como se ha visto, la polivalencia de la zona noreste del centro de Teruel donde se encuentran las bolsas de aparcamiento permite variar el uso en función de las necesidades de la ciudad.

El tradicional mercado ambulante que ocurre todos los jueves y sábados del año se ubica a lo largo de las bolsas de aparcamiento a ambos lados de la ronda Dámaso Torán.

Siendo el espacio más amplio exterior en el centro de la ciudad, el aprovechamiento de este no siempre es el óptimo puesto que la variada topología de la zona añadida a diferentes decisiones urbanísticas como la construcción de una gran escalera o la disposición de pequeños muros de contención de ladrillo en zigzag crean diferentes barreras de circulación que complican el paso tanto a los peatones como a los diferentes usuarios de la zona.

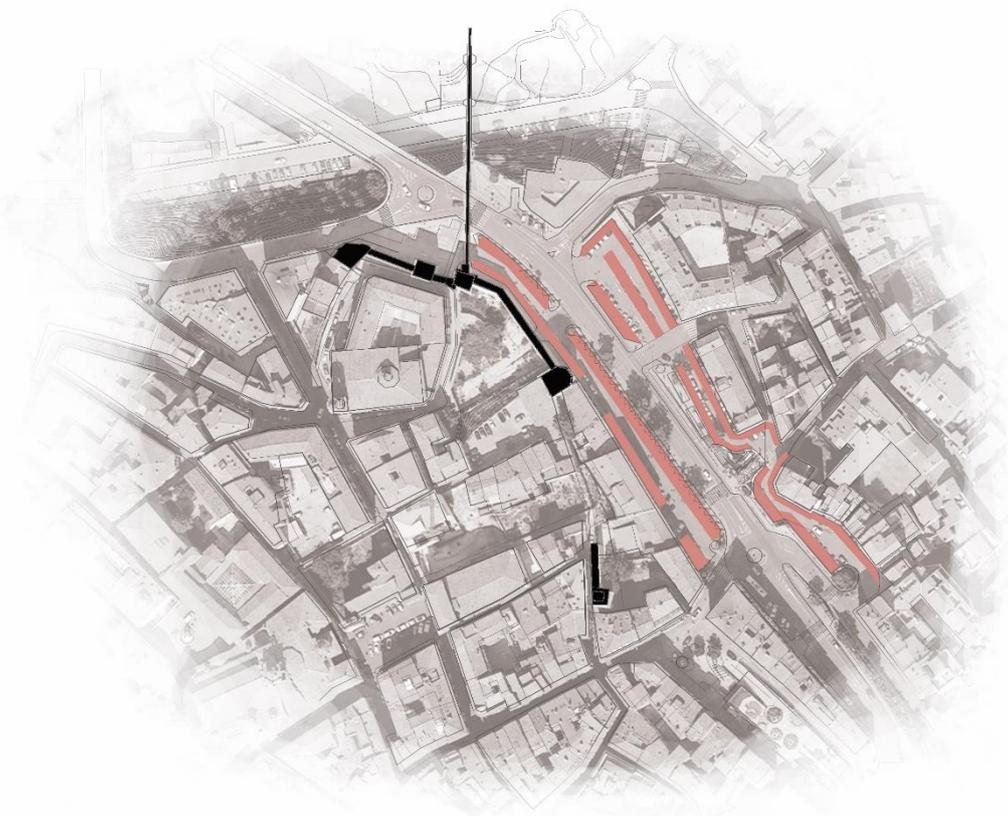


Figura 72 ubicación de los puestos del mercado ambulante

## CAPITULO 4

# PROPUESTA DE REMODELACIÓN

La ciudad de Teruel posee un patrimonio arquitectónico de interés a lo largo de todo su centro histórico. En concreto, en el acceso norte del centro de la ciudad se encuentran los resquicios de la muralla medieval que una vez defendieron a la población de Teruel de los ataques enemigos.

En los últimos años el municipio ha decidido poner en valor los restos de la construcción medieval llevando a cabo un conjunto de intervenciones sobre las ruinas del sistema defensivo devolviéndole su estado primigenio. Estas intervenciones al realizarse únicamente sobre las construcciones y no sobre su entorno, han quedado relegadas a un segundo plano restándole el atractivo que poseen.

La existencia en la misma zona de la ciudad de diferentes monumentos como es la Traída de las Aguas con el acueducto de Los Arcos, el archivo histórico provincial o la iglesia de San Miguel, que actualmente todos ellos carecen de un entorno acorde que potencie su interés, hacen que la necesidad de una actuación en el lugar sea de recomendable.

Con el paso de los diferentes gobiernos en el ayuntamiento, las propuestas de actuación en la zona han sido continuas sacando a concurso público proyectos como es el museo de la Guerra Civil en la parcela anexa al oeste de la muralla o un pequeño auditorio en el interior de la iglesia de San Miguel, quedando todos en el olvido sin un horizonte aparente de acabar realizándose.



*Figura 73 Vista aérea desde el este del entorno de la muralla.*

En el Capítulo 3 se han estudiado los edificios de interés tanto estético como cultural, el estado del conjunto de parcelas que componen el entorno de la muralla y el reparto del uso de suelo público. Este espacio que actualmente se encuentra degradado y a la espera de una actuación que lo revitalice cumple actualmente las funciones principales de estacionamiento para los visitantes que acuden al centro de la ciudad, ya sean turistas o habitantes que requieran de los servicios de esta.

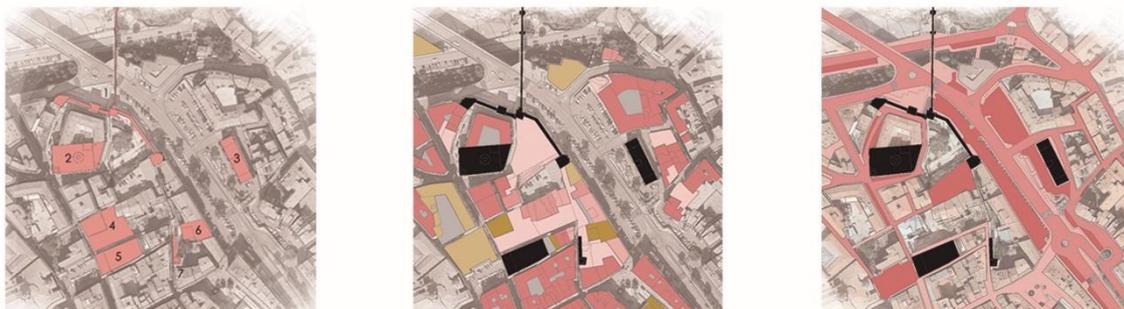


Figura 74 Planos del análisis en el Capítulo 3

Teniendo en cuenta la ubicación de los edificios más relevantes, la situación de las parcelas vacías o con edificios en ruinas a ambos lados de la muralla y la voluntad de eliminar las grandes bolsas de aparcamiento para devolver el uso del espacio público al peatón, se dispone a perimetrar una zona de actuación que potencie al máximo el entorno de la muralla procurando las menores trabas para la población turolense.

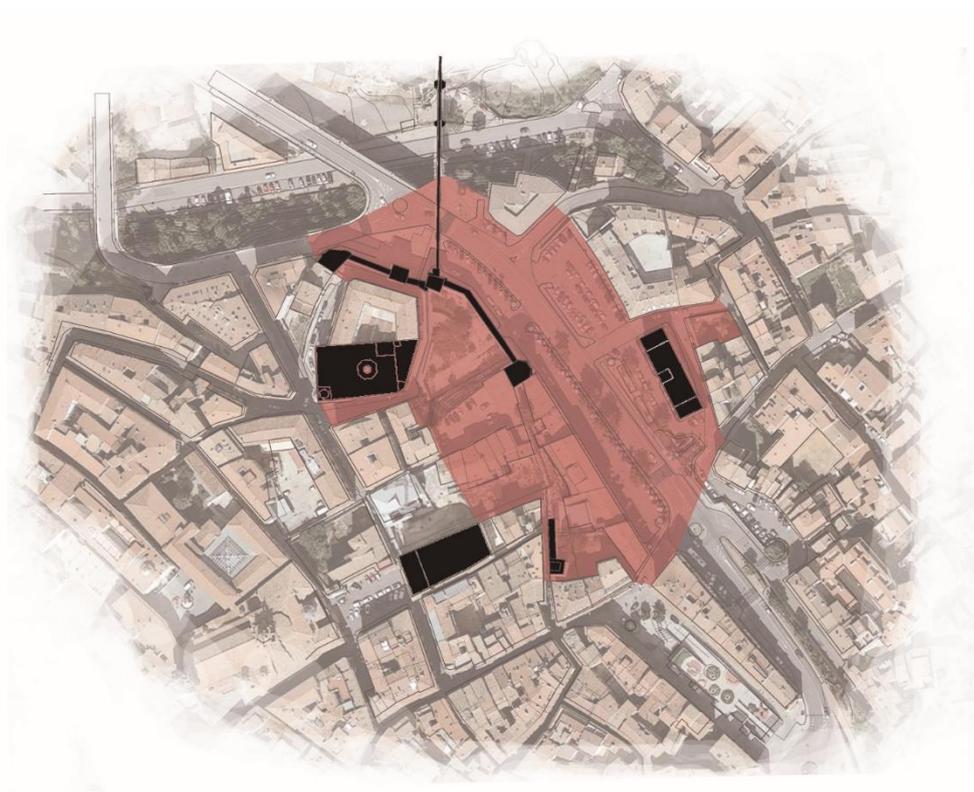


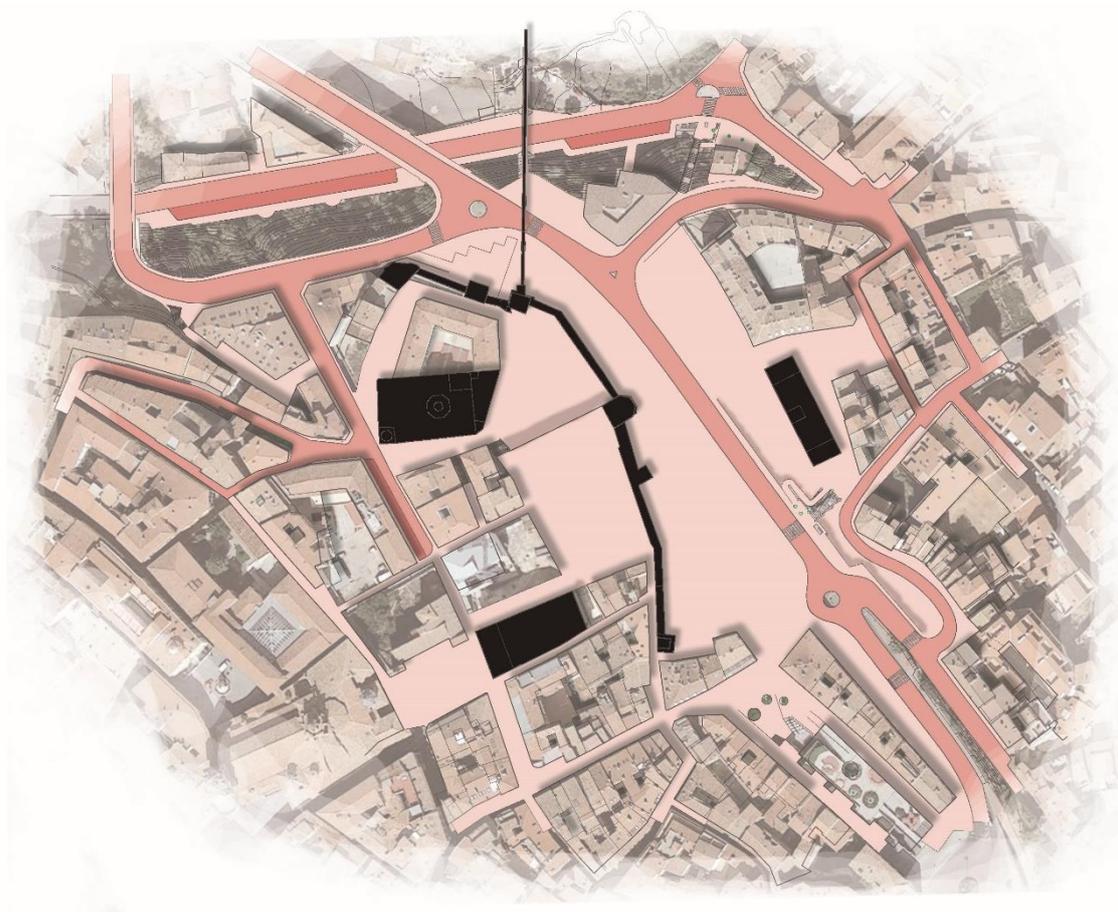
Figura 75 Superficie de la zona de la actuación

## 4.1 Nueva ordenación en planta

Con el análisis del centro de Teruel en los capítulos anteriores se ha observado como desde la inauguración de los aparcamientos subterráneos el aforo de vehículos que estacionan en las grandes explanadas de nuestra actuación cada día son menos.

A 200 metros al sur de la actuación y anexo a la estación de autobuses de la ciudad se encuentra el aparcamiento subterráneo mas cercano de la muralla, pudiendo absorber sin dificultad las plazas de parquin en zona azul que se eliminan en la nueva ordenación. y a una distancia similar del núcleo de la ciudad, la plaza del Torico.

La primera fase de la actuación, que gira en torno a la restauración de los restos de la muralla, se realiza en el tramo que discurre entre la plaza de la Bombardera y la torre del Rincón, completando así la restauración de la totalidad del tramo de 200 metros de longitud. Junto con la consolidación de la iglesia de San Miguel para evitar el derrumbe, se peatonalizan los entornos del museo provincial, de la propia iglesia de San Miguel y del archivo histórico provincial, actualmente absorbidos completamente por el estacionamiento del vehículo privado.



*Figura 76 Propuesta de ordenación*

#### 4.1.1 Cambio de uso del espacio público

Según se ha visto en el apartado 2.2.2 la única zona del dentro de la ciudad con vegetación se encuentra en el lado opuesto de la actuación, en el acceso oeste de la ciudad, por lo que se considera la creación de diferentes jardines con arbolado anexos a la muralla. Devolviendo el suelo no edificado al peatón y con la intención de mantener las tradiciones actuales de la zona, se observan los resultados del apartado 3.3 de la ocupación de suelo en los diferentes festejos de la ciudad y se mantienen dos grandes zonas de suelo duro a ambos lados de la ronda Dámaso para continuar con la realización de los actos. Para favorecer la funcionalidad de la plaza al este de la ronda Dámaso que funciona como entorno del archivo histórico se peatonaliza la calle que dividía en dos este espacio pudiendo acceder solamente residentes a los garajes privados en los bajos de los edificios.

En el tramo de la ronda Dámaso que comprende desde Los Arcos hasta el torreón de Ambeles se elimina el doble carril en dirección sur manteniendo la misma sección de avenida desde la entrada de Teruel puesto que no se general aumentos significativos del tráfico en ninguna incorporación.

En la plaza de Fray Anselmo Polanco se restringe el tráfico, creando un mejor entorno para el museo provincial, la catedral y el nuevo hotel próximo a inaugurarse.

Se crean dos nuevos accesos al centro desde la ronda, el primero justo al norte de la torre de la Bombardera aprovechando una abertura ya existente y la segunda en la prolongación de la calle que discurre anexa al museo intentando separar así la entrada peatonal principal al centro histórico de la calle comercial más concurrida y así favorecer el tránsito de las personas.

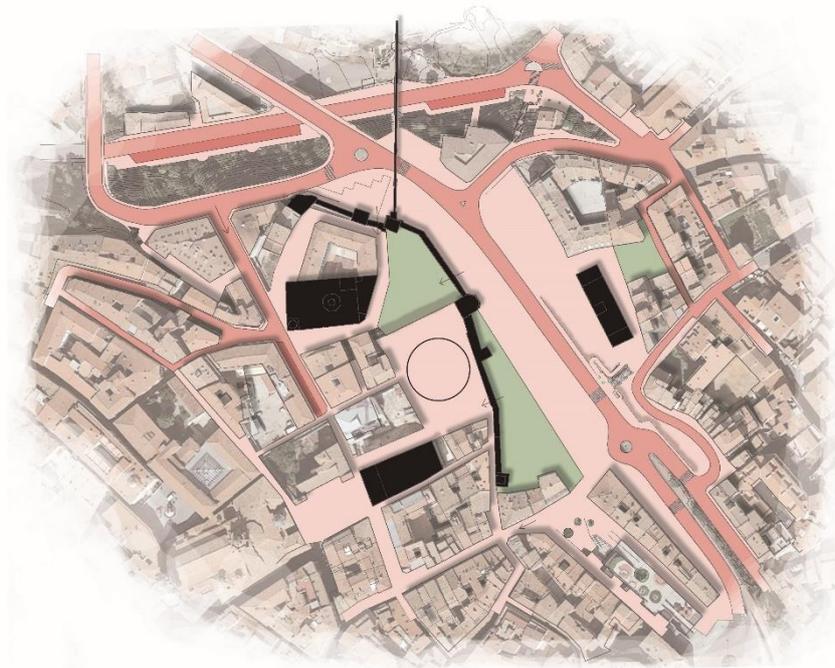


Figura 77 Nuevos usos en la ordenación

## 4.1.2 Nuevos espacios públicos



Figura 78 Construcciones derribadas para la actuación

En la *Figura 78* se observa desde una perspectiva aérea la zona de actuación a principios del siglo XXI. En ella se destacan de color rojo las construcciones que se deben derribar para poder llevar acabo la nueva ordenación. Como se ha visto anteriormente en el apartado 3.1.2 la mayoría de las parcelas ya pertenecen al ayuntamiento debido a una serie de expropiaciones durante los últimos años.

Con la eliminación del edificio de las dependencias municipales que hace las funciones de toriles en los festejos del toro ensogado se requiere la necesidad de suplir dicho servicio en la nueva dotación ya que la tradición de los turolenses no va relacionada con el edificio en sí, sino que va ligada a la ubicación de la nevera, el núcleo de edificios al este de la muralla.

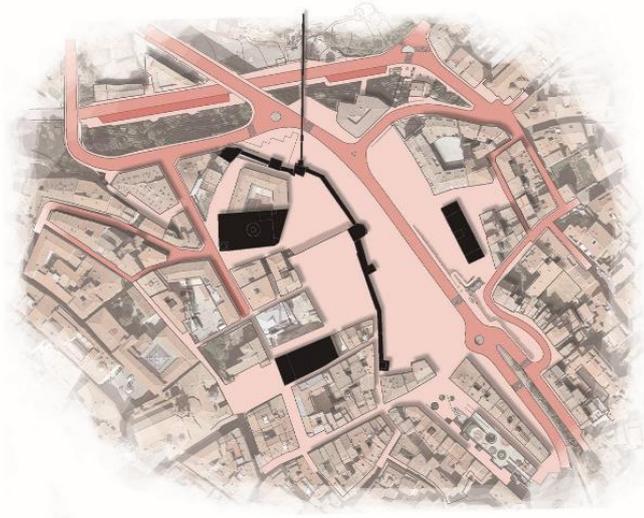
En la actual plaza de la Bombardera, junto con las parcelas anexas a la misma que actualmente se encuentran vacías, se dispone la ubicación de un nuevo equipamiento municipal que satisfaga las necesidades reales de la población que en la actualidad no pasan por la creación de un museo de la Batalla de Teruel en la Guerra Civil.

Por la diferente topografía de la zona de la actuación, se considera ubicar el edificio a la misma cota en la que se encuentra el portal de San Miguel, pudiendo permanecer la cubierta como plaza dura transitable alineada a la misma cota que la torre del Rincón, situada al sur de la intervención. Este edificio se anexiona a la ampliación del nuevo museo, cuya excavación se encuentra realizada y la obra parada después de seis años, encontrando únicamente terreno anexo al edificio en la fachada sur.

La calle Ayora, que actualmente divide la parcela del museo con la parcela de su ampliación se concibe como unas de las entradas peatonales al centro, uniendo directamente nuestra intervención con la plaza de Fray Anselmo Polanco donde se encuentran entre otros edificios, la catedral. Se duplica la longitud de su sección hasta los siete metros tomando el espacio de la parcela municipal que hubiera sido hace 15 el museo.

Para concluir con los nuevos espacios de la actuación se debe poner en valor la creación de nuevas zonas verdes en el centro de la ciudad disponiendo dos grandes superficies ajardinadas anexas a la muralla con arbolado de discretas dimensiones para no resultar invasivo con las diferentes actuaciones.

## 4.2 Comparativa con la zona actual

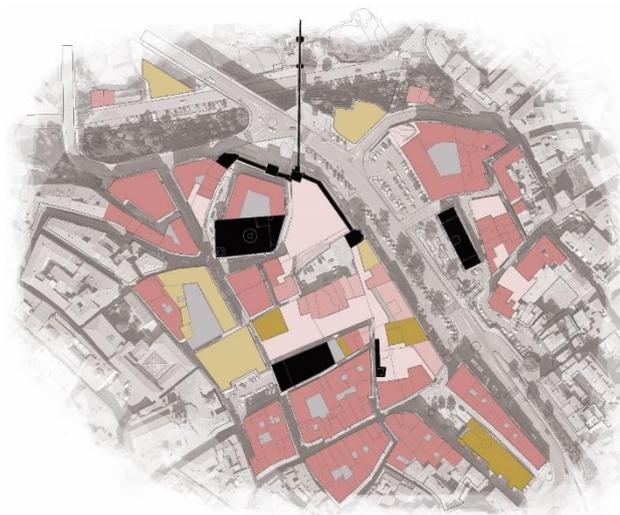
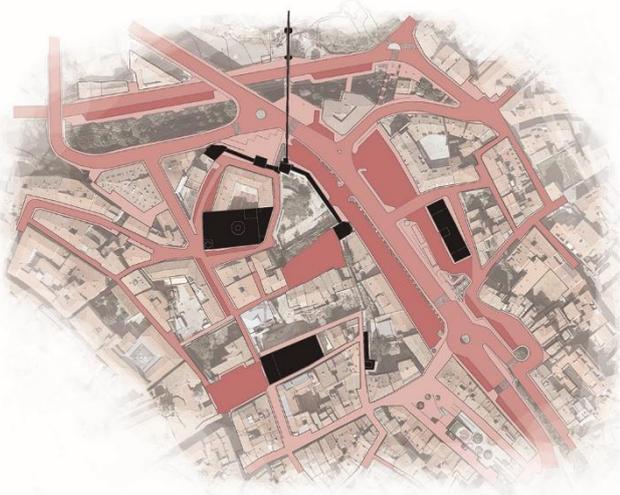


Con la propuesta de hacer un análisis para dotar de un entorno que potencie los resquicios de la muralla de Teruel, se identifica inicialmente la problemática que conllevan las grandes bolsas de aparcamiento en superficie. Solventado el traslado del estacionamiento hasta un aparcamiento subterráneo próximo, se decide devolver el suelo público al peatón.

Se observa de forma clara como la importancia del vehículo motorizado se ha reducido considerablemente en ambos lados de la actuación, recuperando espacios públicos como la plaza de la Bombardera o la plaza de Fray Anselmo Polanco que actualmente se usan para estacionamiento pese a ser de difícil acceso debido a la estrecha sección de las calles del centro.

A su vez se ha intentado dar solución al conjunto de parcelas vacías que encontramos en el entorno de la muralla después de las expropiaciones que ha ido realizando el ayuntamiento sobre las propiedades de la zona.

La nueva actuación pretende resolver las conexiones peatonales que hoy en día se encuentran en desuso por no disponer de un recorrido útil. Principalmente se realiza una prolongación de la calle del Rincón desde el sur de la zona hasta nuestra actuación prolongándose en dirección norte para conectar con el portal de San Miguel, creando una nueva conexión norte-sur por la fachada intramuros.



# CONCLUSIONES

Los espacios anexos extramuros a las murallas medievales han evolucionado históricamente en avenidas perimetrales de los cascos históricos de las ciudades, como podemos ver en la avenida Colón de Valencia o en el paseo Echegaray en Zaragoza. En el presente trabajo se ha propuesto una nueva ordenación que dirige el urbanismo de Teruel en su zona centro hacia una perspectiva más sostenible con la disminución de la importancia del vehículo motorizado devolviendo el uso del espacio público al peatón. Con el estudio de toda la zona se han catalogado las diferentes parcelas y se ha dotado de una ubicación para el proyecto de una nueva dotación de carácter municipal para la población Teruel.

Con la nueva ordenación se resuelven los problemas que posee la zona noreste del centro, siendo los dos más importantes la existencia de las grandes explanadas de aparcamientos en superficie y por consiguiente la falta de entorno en las construcciones relevantes de la actuación. Esta falta de entorno genera una devaluación del interés estético de las construcciones recalcando una vez más que no existe un correcto uso de los edificios si no poseen un entorno acorde que en algunos casos supera en importancia a las propias construcciones.



*Figura 79 Conjunto de la Traída de las aguas y la restauración de la muralla desde la entrada norte*





# BIBLIOGRAFÍA

1. Almagro, A. (1998). El acueducto renacentista de Los Arcos de Teruel. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://digital.csic.es/handle/10261/22116>
2. Architects, D. C., Arquitectos, b., & Miralles, E. (2006). Remodelación del Paseo del Óvalo, la Escalinata y su entorno. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <http://upcommons.upc.edu/handle/2117/270>
3. Asensio, J. M. (2002). La muralla de Teruel: un ejemplo de su conservación y reparación a través de un cuadernillo de cuentas del siglo XV. Recuperado el 30 de 10 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1066825>
4. Asensio, J. M. (2008). Nuevas aportaciones sobre la muralla de Teruel: normas constructivas, nuevos hallazgos arqueológicos y consideraciones sobre el Portal de San Miguel. Recuperado el 30 de 10 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2875321.pdf>
5. Mateo, A. N. (1981). La reforma de las iglesias de Teruel y los Amantes. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1279930>
6. Mir, M. S. (2016). TRANSFORMACIONES URBANAS EN LA CIUDAD DE TERUEL: RECONSTRUCCIÓN Y ANÁLISIS GRÁFICO. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://riunet.upv.es/handle/10251/62328>
7. Mir, M. S., & Domínguez, B. M. (2016). La reconstrucción de Teruel: el devenir de una identidad. *Zarch(6)*, 94-105. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://zaguan.unizar.es/record/60930>
8. Mir, M. S., Hernández, L. A., & Domínguez, B. M. (2017). La fortificación de Teruel durante el siglo XIX: un paisaje efímero. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <http://arqarqt.revistas.csic.es/index.php/arqarqt/article/view/215>
9. Mir, M. S., Hernández, L. A., & Verdú, J. L. (2017). Análisis y generación de cartografías historiográficas en el estudio de la evolución de la forma urbana: el caso de la ciudad de Teruel. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://polipapers.upv.es/index.php/ega/article/view/7845/8061>

10. Redón, J. D. (2017). El Museo de Teruel: antecedentes e historia breve de un museo provincial. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6269380>
11. Sánchez, A. P. (2012). La ciudad de Teruel en la transición del siglo XIX al XX: el modernismo. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=433626>
12. Sánchez, A. P., & Zaragoza, J. M. (2002). El mudéjar de Teruel: pervivencia y restauraciones. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=253004>
13. Jaime D. Vicente Redón (2017). El Museo de Teruel: antecedentes e historia breve de un museo provincial. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6269380>
14. Sánchez, Antonio Pérez; José María Sanz Zaragoza (2002). El mudéjar de Teruel: pervivencia y restauraciones. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=253004>
15. Marco, Luis Negro (2002). Teruel, Patrimonio de la Humanidad. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=264799>
16. Bodas de Isabel de Segura en Teruel. (2020). Tradiciones y fiestas. <https://www.tradicionesyfiestas.com/fiesta/bodas-de-isabel-de-segura-en-teruel/>
17. Sánchez, Antonio Pérez (20012). La ciudad de Teruel en la transición del siglo XIX al XX: el modernismo. Recuperado el 5 de 11 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4336266>

# BIBLIOGRAFÍA DE FIGURAS

- Figura 1 Topografía muela Alto Chacón (Elaboración propia – Plano base Centro de descargas del CNIG)
- Figura 2 Topografía de Teruel (Elaboración propia – Plano base Centro de descargas del CNIG)
- Figura 3 Acueducto y viaducto Los Arcos (Bing mapas – Vista de pájaro orientación este)
- Figura 4 Trazado de la muralla en el año 1380 sobre el ordenamiento actual (Elaboración propia)
- Figura 5 Plano de Teruel según Alejandro Allanegui (ALLANEGUIL; CÁCERES (dib.) [plano] 1959a)
- Figura 6 Trazado viario de Teruel en 1380 (Elaboración propia – Plano base de Alejandro Allanegui)
- Figura 7 Jardines públicos y privados sobre 1380 (Elaboración propia – Plano base de Alejandro Allanegui)
- Figura 8 Paseos y plazas a finales del s. XV (Elaboración propia – Plano base de Alejandro Allanegui)
- Figura 9 Plano de Teruel en el s. XV (Elaboración propia – Plano base de Alejandro Allanegui)
- Figura 10 Plano de Teruel en su origen (Elaboración propia)
- Figura 11 Plano de Teruel en el s. XV (Elaboración propia)
- Figura 12 Plano de Teruel s. XVI (Elaboración propia)
- Figura 13 Plano de Teruel en el s. XIX (Elaboración propia)
- Figura 14 Plano de Teruel en 1945 (Elaboración propia)
- Figura 15 Plano de Teruel en la actualidad (Elaboración propia)
- Figura 16 Densidad de la provincia (Habitantes Teruel 1900-2019. (2020). Foro-ciudad. <https://www.foro-ciudad.com/teruel/teruel/habitantes.html>)
- Figura 17 Variación de la población (Habitantes Teruel 1900-2019. (2020). Foro-ciudad. <https://www.foro-ciudad.com/teruel/teruel/habitantes.html>)
- Figura 18 Población de la ciudad de Teruel (Habitantes Teruel 1900-2019. (2020). Foro-ciudad. <https://www.foro-ciudad.com/teruel/teruel/habitantes.html>)
- Figura 19 Pirámide de población (Habitantes Teruel 1900-2019. (2020). Foro-ciudad. <https://www.foro-ciudad.com/teruel/teruel/habitantes.html>)
- Figura 20 Barrios de Teruel (Elaboración propia)
- Figura 21 Densidad de Teruel (Elaboración propia - Datos base del INE)
- Figura 22 Red estatal principal de comunicaciones (Elaboración propia - Datos base Red de carreteras del estado)
- Figura 23 Carreteras provincia de Teruel (Elaboración propia - Datos base Red de carreteras del estado)
- Figura 24 Principales accesos rodados de Teruel (Elaboración propia)
- Figura 25 Ejes rodados de Teruel (Elaboración propia)
- Figura 26 Accesos rodados al centro (Elaboración propia)
- Figura 27 Clasificaciones de calles peatonales y rodadas. (Elaboración propia)
- Figura 28 Plaza en la actualidad
- Figura 29 Plaza antes de peatonalización Obras - PublicSpace. (2020). Public Space. <https://www.publicspace.org/es/obras/-/project/e152-plaza-del-torico>
- Figura 30 Zonas relevantes del centro (Elaboración propia)
- Figura 31 Escalinata y ascensor de acceso Bienes culturales - patrimonioculturaldearagon.es. (2020). Patrimonio Cultural de Aragón. <http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/la-escalinata-teruel>
- Figura 32 Ascensor de San Julián San Julian retoma el proyecto de un ascensor para unirse al Ensanche - Noticias de Teruel - PORTALDE TUCIUDAD. (2018, 3 mayo). [teruel.portaldetuciudad.com. https://teruel.portaldetuciudad.com/es-es/noticias/san-julian-retoma-el-proyecto-de-un-ascensor-para-unirse-al-ensanche-teruel-006\\_1\\_1\\_644977\\_164.html](https://teruel.portaldetuciudad.com/es-es/noticias/san-julian-retoma-el-proyecto-de-un-ascensor-para-unirse-al-ensanche-teruel-006_1_1_644977_164.html)
- Figura 33 Mapa de la ubicación de las principales construcciones (Elaboración propia)
- Figura 34 Restos de la muralla (Elaboración propia)
- Figura 35 Torres mudéjares de Teruel (Elaboración propia)
- Figura 36 Casa modernista El Torico (Bienes culturales - patrimonioculturaldearagon.es. (2020b). Patrimonio Cultural de Aragón. <http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/casa-el-torico-teruel>)
- Figura 37 Mapa de la ubicación de las diferentes plazas y parques (Elaboración propia)
- Figura 38 Proyecto de fortificación de Teruel en 1838 (Norte rotado a la derecha) (CUERPO DEL ESTADO MAYOR DEL EJERCITO (España) [plano], ca. 1838)
- Figura 39 Localización de las restauraciones de la muralla (Elaboración propia)
- Figura 40 Tramo norte de la muralla (Elaboración propia)
- Figura 41 Resquicios privados de muralla (Elaboración propia)
- Figura 42 Ubicación de la zona de actuación (Elaboración propia)
- Figura 43 Imagen resaltando la ubicación de la muralla (Elaboración propia sobre plano base Centro de descargas del CNIG)
- Figura 44 Diferentes etapas de intervención sobre la actuación (Elaboración propia)
- Figura 45 Restauración de muralla (Elaboración propia)

- Figura 46 Solar anexo a la muralla (Muralla de Teruel, una vista panorámica estupenda: (2017). En un jardín. <http://unjardinte.blogspot.com/2017/06/muralla-de-teruel-una-vista-panoramica.html>)
- Figura 47 Ronda Damasco Torán(Elaboración propia)
- Figura 48 Localización de las construcciones más relevante(Elaboración propia)
- Figura 49 Restauración de la muralla(Elaboración propia)
- Figura 50 Acueducto de Los ArcosBienes culturales - patrimonioculturaldearagon.es. (2018). Bienes culturales de Aragón. <http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/acueducto-viaducto-de-los-arcos-teruel>
- Figura 51 Iglesia de San MiguelT. (2020). Torre de la Iglesia de San Miguel, Teruel. Turolense. <http://turolense.blogspot.com/2016/08/iglesia-de-san-miguel.html>
- Figura 52 Archivo histórico provincial(Elaboración propia)
- Figura 53 Maqueta del proyecto de ampliación ([http://luismartinezsantamaria.com/curriculum/teruel\\_museo\\_003.html](http://luismartinezsantamaria.com/curriculum/teruel_museo_003.html))
- Figura 54 Museo Provincial(Elaboración propia)
- Figura 55 Toriles y dependencias municipales(Elaboración propia)
- Figura 56 Torre del Rincón(Elaboración propia)
- Figura 57 Plano de la evolución de las construcciones desde el año 2000 hasta la actualidad(Elaboración propia)
- Figura 58 Análisis de las parcelas de la zona de actuación(Elaboración propia)
- Figura 59 Parcela de ampliación del museo(Elaboración propia)
- Figura 60 Entorno de la murallaR. (2019, 26 noviembre). Varios:Teruel acoge unas jornadas sobre su muralla medieval- Convenio Caja Rural con Diputación para la organización de Ferias. Eco de Teruel. <https://ecodeteruel.tv/varios-teruel-acoge-unas-jornadas-sobre-su-muralla-medieval-convenio-caja-rural-con-diputacion-para-la-organizacion-de-ferias/>)
- Figura 61 Parcelas anexas a la torre del Rincón(Elaboración propia)
- Figura 62 Edificio en ronda Dámaso Torán(Elaboración propia)
- Figura 63 Análisis del uso del suelo público(Elaboración propia)
- Figura 64 Ubicación de fotografías de la ronda Dámaso Torán y aparcamientos anexos(Elaboración propia)
- Figura 65 Ronda Dámaso Torán en la actualidad(Bienes culturales - patrimonioculturaldearagon.es. (2019). Patrimoni Cultural de Aragón. <http://www.patrimonioculturaldearagon.es/bienes-culturales/murallas-de-teruel>)
- Figura 66 Edificaciones en el alzado oeste de la ronda Dámaso Torán(Elaboración propia)
- Figura 67 Puesta del Pañuelico (Puesta del Pañuelico. (2020, 15 febrero). Vaquillas 2020 | Fiestas del Ángel de Teruel. <http://www.vaquillas.es/informacion/puesta-del-panuelico/>)
- Figura 68 Ubicación de las peñas en nuestra zona de actuación durante la Vaquilla del Ángel(Elaboración propia)
- Figura 69 Teruel durante las Bodas de IsabelBodas de Isabel de Segura en Teruel - Tradiciones y Fiestas. (2020, 24 febrero). Fiestas y Tradiciones de España. <https://www.tradicionesyfiestas.com/fiesta/bodas-de-isabel-de-segura-en-teruel/>)
- Figura 70 Ubicación de las jaimas en nuestra zona de actuación durante las Bodas de Isabel de Segura(Elaboración propia)
- Figura 71 Ubicación del mercado ambulante
- Figura 72 Ubicación de los puestos del mercado ambulante(Elaboración propia)
- Figura 73 Vista aérea desde el este del entorno de la muralla.(Bing mapas – Vista de pájaro orientación este)
- Figura 74 Planos del análisis en el Capítulo 3(Elaboración propia)
- Figura 75 Superficie de la zona de la actuación(Elaboración propia)
- Figura 76 Propuesta de ordenación(Elaboración propia)
- Figura 77 Nuevos usos en la ordenación(Elaboración propia)
- Figura 78 Construcciones derribadas para la actuación(Elaboración propia)