

# El parque de la Marina Española: de paseo arbolado del primer ensanche de Zamora a principal espacio verde de la ciudad

The park of the *Marina Española*: of wooded walk of the first widening of Zamora to main green space of the city

Daniel López Bragado y Víctor-Antonio Lafuente Sánchez  
*Universidad de Valladolid*

## RESUMEN

El parque de la Marina Española representa el principal espacio verde de la capital zamorana. Su origen se remonta al paseo arbolado que embellecía la carretera de Valladolid a mediados del siglo XIX. Con la llegada del nuevo siglo, el paseo se peatonalizó y amplió, para convertirse en un incentivo de la construcción del primer ensanche de la ciudad. El presente trabajo pretende analizar las transformaciones que sufrió este espacio verde a partir de la posterior consolidación del ensanche, momento en que se plantearon proyectos para su ampliación como parque urbano o como gran plaza del ensanche, aunque ninguno llegaría a concretarse. No sería hasta la década de los setenta cuando se urbanizaría el parque de forma unitaria, aunque segregado por la calzada que lo atravesaba, cosa que se subsanó en la década de los noventa, cuando un nuevo proyecto modificó este espacio dotándole de la imagen que muestra en la actualidad.

**PALABRAS CLAVE:** Parque urbano; Zamora; ensanche urbano.

## ABSTRACT

The park of the *Marina Española* (Spanish Navy) represents the main green space of the city of Zamora. Its origin goes back to the tree-lined promenade that embellished the Valladolid road in the middle of the 19th century. With the arrival of the new century, the promenade was pedestrianized and extended, to become an incentive for the construction of the first widening of the city. The present work intends to analyze the transformations that this green space underwent from the subsequent consolidation of the expansion, at which time projects were proposed for its expansion as an urban park or as a large square of the extension, although none would come to fruition. It would not be until the seventies when the park would be urbanized unitarily, although segregated by the road that crossed it, which was corrected in the nineties, when a new project modified this space giving it the image it shows nowadays.

**KEY WORDS:** urban park; Zamora; urban widening; urbanism; architecture.

Recibido: 28/06/2019

Revisado: 18/09/2019

Aceptado: 30/10/2019

## 0. INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

El parque de la Marina Española de Zamora representa el principal espacio abierto de la ciudad. Se trata de un lugar destacado debido a su amplitud espacial y por reconocerse como uno de

<sup>1</sup> Ambos autores son profesores del Departamento de Urbanismo y Representación de la Arquitectura de la Universidad de Valladolid, así como miembros del Grupo de Investigación Reconocido “Documentación, análisis y representación del patrimonio arquitectónico”.

los puntos más importantes de conexión entre la ciudad histórica, antiguamente delimitada por la muralla, y la ciudad nueva resultante de la formalización de los ensanches desarrollados a lo largo del pasado siglo<sup>2</sup>.

La presente investigación hace mención al origen y primeros momentos de este espacio público, cuyo nacimiento se gestó en el siglo XIX. Sus primeras formalizaciones fueron estudiadas minuciosamente desde el punto de vista urbanístico por el profesor Gago Vaquero<sup>3</sup> y analizadas arquitectónicamente por el profesor Ávila de la Torre<sup>4</sup>. En esta ocasión, se pretende desarrollar los proyectos y las obras que modificaron la estructura de este espacio a lo largo del siglo pasado hasta la actualidad. Para comprender este proceso, es necesario distinguir el papel determinante que adquirieron distintas personalidades que actuaron como verdaderos impulsores del enriquecimiento del parque.

A lo largo del trabajo se puede vislumbrar la creciente importancia de este espacio dentro de la trama urbana, debido, entre otros aspectos, a la posición de centralidad del parque respecto a los sucesivos ensanches de la ciudad.

Este viaje se realizará de forma cronológica, basándose en documentación gráfica histórica que muestre la imagen del parque en diferentes momentos y esquemas elaborados para sintetizar las actuaciones y los proyectos propuestos por cada generación. Esta documentación no hubiera sido posible sin la consulta bibliográfica, entrevistas mantenidas con algunos intervinientes en el parque, la consulta de noticias relevantes reflejadas en los medios de comunicación locales, así como la documentación técnica y las actas municipales que poseen los archivos de las instituciones públicas de la ciudad.

## 1. LOS ORÍGENES DEL PARQUE: EL NACIMIENTO DEL PASEO DE LA GLORIETA

El frente oriental de las murallas medievales de Zamora representó desde época medieval el flanco más desprotegido de la ciudad, ya que no contaba con fuertes barrancos naturales que facilitaran su defensa, cosa que ocurría en el resto del perímetro de la ciudad. El lado oriental era una planicie, en cuyo centro se encontraba la puerta de Santa Clara, salida natural hacia el camino de Tordesillas. Este punto estratégico estaba flanqueado por las puertas de San Torcuato al norte y de San Pablo al sur (Fig. 2).

En el inicio del camino de Tordesillas, en el espacio inmediato extramuros, se situaba la zona de estudio, espacio que siglos más tarde sería ocupado por el principal parque de la ciudad que se desarrolla a continuación. Esta zona baldía permaneció desocupada durante siglos, entre otras razones, por formar parte del camino de ronda exterior que, por su propia definición, debía permanecer libre de obstáculos. Sin embargo, en 1672 fue el lugar elegido por la comunidad local de franciscanos descalzos para albergar su nuevo convento, debido a que el cenobio que ocupaban junto al arroyo Valorio sufría de humedades desde la riada acaecida años antes<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Las abreviaturas utilizadas son SGE, sec. Doc., cart., CVyL para el Servicio Geográfico del Ejército, sección documentación, cartoteca, Castilla La Vieja y León; AHPZa, MZa para Archivo Histórico Provincial de Zamora, Municipal de Zamora; AHPZa, MPD para la sección de ese mismo archivo destinada a mapas, planos y dibujos; AMZa para el Archivo Municipal de Zamora; ECZa para *El Correo de Zamora*; LOZa para *La Opinión de Zamora* y LOECZa para *La Opinión-El Correo de Zamora*.

<sup>3</sup> GAGO VAQUERO, José Luis. *La arquitectura y los arquitectos del Ensanche. Zamora. 1920-1950*, Zamora, Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 1988.

<sup>4</sup> ÁVILA DE LA TORRE, Álvaro. *Arquitectura y Urbanismo en Zamora (1850-1950)*, Zamora, Diputación de Zamora, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2009.

<sup>5</sup> Los frailes hicieron referencia al lugar como la Cruz de Santa Clara (LORENZO PINAR, Francisco Javier; VASALLO TORANZO, Luis. *Diario de Antonio Moreno de la Torre, Zamora 1673-79: vida cotidiana en una ciudad española durante el siglo XVII*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2001, p. 184).



Fig. 1. Detalle del plano de Zamora de Juan Martín Zermeno en 1766 en el que se han destacado las propiedades del convento de San Juan Bautista (SGE, sec. Doc., cart., CVyL, n.º 339).

Tras la aprobación de las autoridades locales y del obispado comenzaron cinco años de obras que finalizarían con la bendición del convento bajo la advocación de San Juan Bautista. El edificio se situó en el extremo occidental de la parcela con forma trapezoidal (Fig. 1). Parece relevante mencionar la ubicación del edificio dentro de sus posesiones, ya que lo hizo en su extremo occidental, demasiado expuesto a las murallas a efectos defensivos. Esta localización estratégica sería una de las causas de su desaparición ya que, durante la invasión francesa, las tropas lo ocuparon y lo destruyeron en su huida en 1813, estimándose fundamental para el control de la ciudad<sup>6</sup> (Fig. 2). De este modo finalizaban ciento treinta años de vida en comunidad dentro de las tapias de la clausura.



Fig. 2. Detalle del plano de Zamora de Manuel Sipos en 1812. Se han destacado las vías más importantes, la plaza Mayor y el convento franciscano en rojo (SGE, sec. Doc., cart., CVyL, n.º 343).

<sup>6</sup> ÁVILA DE LA TORRE, *Arquitectura...*, p. 241.

El solar del antiguo convento permaneció abandonado, hasta que únicamente las autoridades locales se preocuparon de él en 1817, momento en que lo desescombraron para que sus piedras formaran parte del refuerzo de una puerta de la muralla zamorana<sup>7</sup>. Su completa destrucción llegaría siete años más tarde con el derribo de las cercas conventuales. Sin embargo, no sería hasta la construcción de la carretera de Tordesillas, que preveía que su trazado finalizara frente a la puerta de Santa Clara, lo que obligó a atravesar el antiguo solar de los descalzos, justo sobre los cimientos de su iglesia.

La travesía se engalanó con la plantación de novecientos treinta y seis árboles, cuarenta y dos bancos y la creación de una pequeña zona ajardinada en forma circular, lo que explica la denominación popular de La Glorieta<sup>8</sup> (Fig. 3). Este espacio arbolado se ornamentó con cuatro parterres vegetales y aunque estaba atravesado por la propia carretera, el bajo número de caballerías, así como lo reducido de la velocidad de las mismas, permitía que se pudiera disfrutar de todo el círculo como un espacio unificado. Finalmente, la carretera fue inaugurada por el obispo Rafael Manso en 1852<sup>9</sup>.



Fig. 3. Detalle del plano Geométrico de Zamora del maestro de obras José Pérez Gorjón 1851. Se ha delimitado la antigua cerca conventual (AHPZa).

El trazado de esta vía dejó la antigua propiedad de los descalzos dividida en dos parcelas: la más reducida en forma triangular al norte y otra de mayores dimensiones al sur. En el tercer cuarto del siglo XIX se celebraría la subasta pública de la parcela meridional, a la que se descontaría el semicírculo del paseo de la Glorieta. Fruto de esta subasta, la parcela pasó a pertenecer a Anastasio

<sup>7</sup> Más concretamente del tambor de la puerta de la Feria (FLECHA BARRIO, Ricardo. “Aportación estética sobre una posible obra de Gaspar Becerra”, en: *Revista Hermandad Penitencial del Santísimo Cristo de la Buena Muerte. 25 Aniversario (1974-1999)*. Zamora, Hermandad Penitencial del Santísimo Cristo de la Buena Muerte, 2000, p. 91).

<sup>8</sup> GAGO VAQUERO, *La arquitectura...*, p. 75. La formalización de este espacio verde tiene claras similitudes con el parque zaragozano de Pignatelli (RUIZ CANTERA, Laura. “El primer parque urbano de Zaragoza: el Parque Pignatelli, historia y diseño”, *Arte y Ciudad: Revista de Investigación*, 2016, n.º 10, pp. 159-186; Parque del Torrero en p. 171).

<sup>9</sup> Dos años antes de que Mateo Práxedes Sagasta ocupara la plaza de ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia.

de la Cuesta, administrador de la sucursal del Banco de España en Zamora, que años más tarde se haría también con el solar del desamortizado convento de San Pablo. Sin embargo, la parcela norte quedó en manos estatales<sup>10</sup>, debido a la dificultad para venderla por su forma irregular que además estaba ocupada en parte por el semicírculo norte.

La transformación del convento en espacio verde público no fue un caso particular, de hecho, fue un proceso generalizado en gran parte de las capitales españolas. Casos cercanos de esta transformación pueden ser los ejemplos salmantinos del parque de los Jesuitas o el campo de San Francisco, el leonés de la misma advocación francisca o la plaza de La Merced de la capital segoviana<sup>11</sup>. En estos casos, sus propias denominaciones desvelan su origen religioso. Lo cierto es que en las ciudades vecinas se aprovecharon como espacios verdes las parcelas en su totalidad, cosa que no ocurrió en el ejemplo zamorano donde la transformación fue mucho más laxa, pasando solo una parte de la parcela a representar la zona de esparcimiento público.

## 2. LA LLEGADA DEL AUTOMÓVIL Y LA CREACIÓN DEL PASEO DE REQUEJO

Dos hechos distanciados por pocos años fueron los desencadenantes del desarrollo y expansión urbana de territorios extramuros. El primero de ellos tuvo lugar en 1864 con la llegada del ferrocarril a la ciudad y la construcción de una estación. Como ocurriría en otras ciudades españolas, se situó distanciada del núcleo amurallado, en el caso zamorano en el noreste extramuros, por lo que se construyó una avenida arbolada que pronto soportaría un flujo constante de mercancías y viajeros. El otro de los hechos relevantes lo constituyó en 1868 la pérdida para Zamora de la condición castrense de Plaza Fuerte, lo que significó el inicio del derribo de las puertas de la ciudad.

Lentamente se fueron construyendo viviendas unifamiliares y almacenes entorno a la avenida de la Estación y el histórico camino de las Tres Cruces, que remataba en un calvario situado donde se encuentra el actual<sup>12</sup>. Fue aquí donde el Ayuntamiento vio la oportunidad para crear el parque de la nueva ciudad (Fig. 4). Sus promotores, dos miembros de la comisión de obras, Eduardo Julián Pérez y Ramón Prieto Lobato, afirmaban que:

*“Lo que Zamora necesita como un elemento indispensable para la vida de sus habitantes es un paseo público con capacidad y expansión conveniente; necesita relativamente un campo grande que sirva de solaz y plácido esparcimiento al vecindario en general en todas las estaciones del año”<sup>13</sup>.*

En 1893 el maestro de obras municipal, Eugenio Durán, firmó el proyecto de parque que contaría con un amplio espacio central de doscientos veinticuatro metros de longitud, con cabeceras semicirculares, flanqueado por dos pequeños lagos pintorescos y otro principal, hasta conformar un elegante parque de forma romboidal, un paseo ideado y dedicado a los placeres de la burguesía local<sup>14</sup>. Además, contaría con templete de música y casa para el guarda. Se trataba de un parque de enormes proporciones para una ciudad del tamaño de Zamora, con un espacio ajardinado de más de setenta mil metros cuadrados, en el que se urbanizaba más de ciento treinta y cinco mil.

<sup>10</sup> Concretamente era propiedad del Ministerio de Obras Públicas, como la carretera de Tordesillas. ECZa 27/05/1967.

<sup>11</sup> CHAVES MARTÍN, Miguel Ángel. *Arquitectura y urbanismo en la ciudad de Segovia: (1750-1950)*. Segovia: Cámara de la Propiedad Urbana de Segovia, 1998, pp. 108-109.

<sup>12</sup> CASQUERO FERNÁNDEZ, José Andrés. “El primer Vía Crucis zamorano”, en: *Revista IV Estación*. Zamora: PRO-MECAL Publicaciones, 2017, pp. 24-27.

<sup>13</sup> AHPZa, MZa, libro de actas, n.º 251.

<sup>14</sup> ÁLVAREZ MORA, Alfonso. “La naturaleza de la ciudad infraestructuras y servicios”, *Revista Ciudades*, 2009, n.º 12, p. 122.

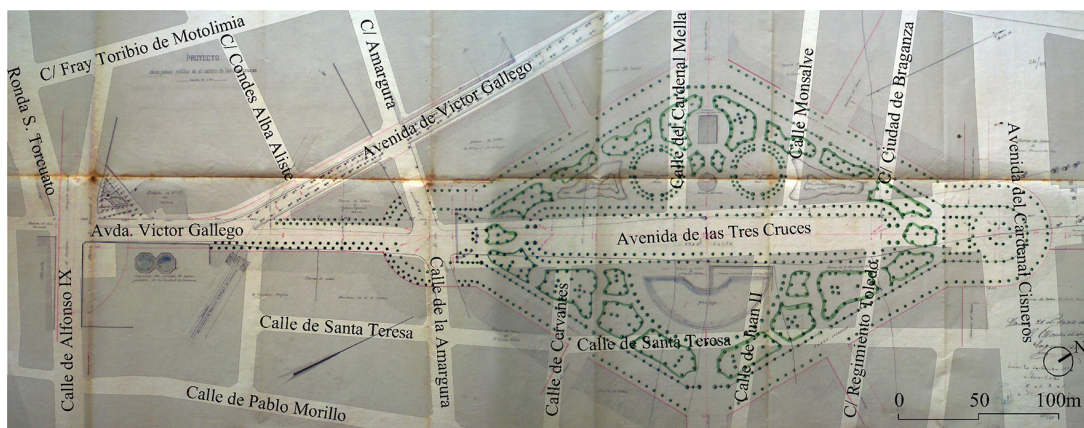


Fig. 4. Propuesta del parque de las Tres Cruces sobre la trama urbana actual (elaboración propia basándose en AHPZa, MPD, 24-19).

Este ambicioso proyecto no llegó a materializarse, aunque prueba el interés social por implantar un nuevo parque para la ciudad y, por otro lado, de la imparable tendencia hacia la expansión extramuros y la conquista definitiva del ensanche<sup>15</sup>. Esta necesidad de expansión fue la culpable del derribo de la puerta de Santa Clara en 1883 y de su torre siete años más tarde<sup>16</sup>.

Con el paso de los años y aunque Zamora era un núcleo secundario, la utilización del automóvil fue progresivamente en aumento. En 1900 se inauguró el puente de vehículos por el que se desviaría la carretera Villacastín-Vigo a su paso por la ciudad. Anteriormente discurría por Trascastillo y la avenida de la Feria y ahora atravesaría el nuevo puente sobre el Duero para ascender hasta la puerta de Santa Clara donde se encontraría con la carretera de Tordesillas, convirtiéndose en un punto congestionado. Esto trajo consigo la accidentalidad y los atropellos debido al aumento de la velocidad frente a los coches de caballos, lo que afectó particularmente al paseo de la Glorieta, que continuaba atravesado por la carretera<sup>17</sup>.

Para evitar problemas entre la circulación rodada y la peatonal, en 1905 el Ayuntamiento tomó la decisión de desviar la carretera por la calle de la Amargura y continuar por la avenida de las Tres Cruces mediante el proyecto del ingeniero jefe, Luis de Justo<sup>18</sup> (Fig. 5). Conjuntamente, se llevaron a cabo una serie de actuaciones para ampliar y convertir el paseo en un verdadero parque urbano. El proyecto lo redactó de nuevo Eugenio Durán, y en él se llevó a cabo un plan que integraba el diseño de dos arcos de cierre para el tráfico rodado que permitía el acceso peatonal<sup>19</sup>. Además diseñó un quiosco o templete de música y un cafetín con casa para el guarda del parque<sup>20</sup>. Finalmente y siendo alcalde Isidoro Rubio, el 14 de abril de 1906 se inauguró el paseo de Requejo, en honor al zamorano Federico Requejo Avedillo<sup>21</sup>.

<sup>15</sup> ÁVILA DE LA TORRE, *Arquitectura...*, p. 109.

<sup>16</sup> La puerta de Santa Clara estaba defendida por un hermoso cubo situado junto a ella. Para más información consultar FERNÁNDEZ-GUERRA ORBE, Aurelio. "Puerta y Cubo de Santa Clara de Zamora", *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 1883.

<sup>17</sup> De hecho, en 1899 se publicó un artículo escrito por padres preocupados por el paso de carruajes por el parque de la Glorieta mientras sus hijos jugaban por él. ECZa 13/07/1899.

<sup>18</sup> AHPZa, MZa, 721-25.

<sup>19</sup> *Ibidem*, 706-04. El cierre facilitaba el paseo de la burguesía local, como ocurriera en la acera Recoletos y en el Campo Grande vallisoletano. FERNÁNDEZ DEL HOYO, María Antonia. *Desarrollo urbano y proceso histórico del Campo Grande de Valladolid*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, 1981, p. 90.

<sup>20</sup> AHPZa, MZa, 719-22.

<sup>21</sup> En aquel momento ocupaba el cargo de subsecretario del Ministerio de la Gobernación, pero cuatro años antes, durante su anterior cargo como subsecretario de Instrucción Pública había construido el cercano Instituto General y Técnico. En la inauguración hubo fuegos artificiales repartiéndose raciones de pan. ECZa 14/04/1906. Bajo la alcaldía de Isidoro Rubio Gutiérrez (1902-08) se llevaron a cabo grandes logros como la construcción del mercado de Abastos



Fig. 5. Actuaciones sobre el paseo de Requejo en 1905 y 1909 (elaboración propia).

Seguramente, en el mismo momento de la inauguración, las autoridades locales estaban pensando en ampliar el paseo para incentivar la construcción fuera de las murallas. Para ello, se iniciaron negociaciones con el gobierno central para que se trasladara la puerta de El Pescado para embellecer y cerrar orientalmente la ampliación del Paseo como así ocurriría en 1908, dedicándolo a los caídos en la Guerra de la Independencia<sup>22</sup> (Fig. 6). Junto con esta actuación, el Ayuntamiento encargó ese mismo año al nuevo arquitecto municipal, Francisco Ferriol, la redacción de un proyecto de prolongación del paseo. El técnico propuso una avenida de treinta metros de ancho y trescientos de longitud, con un sector central para el paso de carruajes, flanqueado por zonas de arbolado dispuesto en cuatro hileras<sup>23</sup>. Esta operación cortarían de nuevo el tráfico desde el arco de la Independencia, derivando a los automóviles por el camino de la Bodega del Torrao o camino viejo de Villapando (Fig. 5).

Como parte de esta ampliación, en 1909 Ferriol firmaba el proyecto de la nueva casa del guarda del parque<sup>24</sup>. Desde un punto de vista urbanístico, lo más interesante era la ubicación del edificio, distanciada del resto de instalaciones del paseo original, en plena ampliación junto al vallado del Instituto. Como otros proyectos municipales, la ampliación del paseo no se formalizó plenamente debido a que la dirección del Instituto se negó a ceder parte de su parcela para ensanchar el paseo, lo que conllevó la aprobación consistorial de una reducción de diez metros en la anchura propuesta inicialmente<sup>25</sup>.

(1904) o la concesión de la explotación del suministro de agua potable a la compañía inglesa Water Works, construyéndose los depósitos de agua popularmente conocidos como las Calderas (1906).

<sup>22</sup> A finales de 1907, de nuevo el diputado Requejo, informó al Ayuntamiento que el traslado había sido aprobado por la Dirección General de Obras Públicas. Finalmente, se instaló un año después en el Paseo, junto al solar que albergaría el futuro cuartel Viriato. AHPZa, MPD, 24-01. La ubicación de la puerta del Pescado cerraría la ampliación, originando un ejemplo local de las grandes perspectivas urbanas tan buscadas en la época (GARCÍA MERCADAL, Fernando. *Parques y jardines: su historia y sus trazados*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, 2003, p. 289).

<sup>23</sup> Aprobado por unanimidad en pleno de 2 de diciembre de 1908 después de veinte días de exposición pública. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1810, p. 255.

<sup>24</sup> Ya que el edificio diseñado por Durán años antes se quedaba pequeño. La propuesta del nuevo arquitecto amplió sus dimensiones y mejoró notablemente su aspecto, con apariencia pintoresquista con toques propiamente modernistas (ÁVILA DE LA TORRE, *Arquitectura...*, p. 311).

<sup>25</sup> Sesión del pleno de 1 de diciembre de 1909. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1811, p. 260.



Fig. 6 Arco de la Independencia en el paseo de Requejo junto al cuartel Viriato en la década de los treinta (Archivo Esteban Ramírez).

Estas actuaciones públicas incentivaron la compra de solares y posterior construcción sobre todo de viviendas unifamiliares con la tipología del “Hotel”<sup>26</sup>. De este modo, se originó un barrio burgués fuera de las estrecheces de la trama urbana medieval. Se podría decir que este proceso enraizó en 1908 con la construcción de la mansión de Carmen Prada, viuda de Anastasio de la Cuesta<sup>27</sup>. En contraposición, la acera de enfrente se lotificó en parcelas más estrechas o “josas” destinadas a la construcción de viviendas unifamiliares. En este frente, que se edificó en la segunda década de siglo, pronto aparecieron nuevas tipologías como las “casas de vecindad” o viviendas plurifamiliares aisladas alineadas a calle. En una segunda etapa, ya en los años veinte, se edificó el frente occidental del paseo, ocupando lo que había sido la muralla y la puerta de Santa Clara, para construirse en último lugar los situados en la ampliación del paseo de Requejo.



Fig. 7. Frente septentrional del paseo formado por hoteles (años cuarenta).

<sup>26</sup> “La palabra hotel responde a la estética del hotel francés del siglo XVIII, más de tipo cortesano, lejos del chalet de origen sajón (...) que tenía un carácter más de casa de campo” (VILORIA GARCÍA, Antonio. *Segundo Vitoria (1855-1923) Un arquitecto zamorano*. Zamora: Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, 2007, p. 78). Ya en el proyecto de ampliación del paseo de Requejo de 1909, Ferriol creó un anexo en el que se señalaban las condiciones que debían cumplir las viviendas que se proyectaran en él, a fin de que el paseo no perdiera esta condición para convertirse en una calle más (ÁVILA DE LA TORRE, *Arquitectura...*, p. 117).

<sup>27</sup> Aunque existe otra versión que fecha el proyecto en 1904 (VILORIA GARCÍA, *Segundo Vitoria...*, p. 78).



### 3. EL PLAN DEL ENSANCHE Y EL PELIGRO DE ELIMINACIÓN DEL PARQUE

En 1929, el arquitecto municipal Francisco Hernanz presentó el anteproyecto de urbanización del Plan General del Ensanche. El técnico justificó su propuesta de tratar las distintas zonas del ensanche de forma global, porque ya existían construcciones dispersas en todos los ámbitos del plan. El proyecto conservaba los grandes ejes viarios que ya existían para trazar las calles perpendiculares necesarias para lograr la trama ortogonal (Fig. 8).

En lo referente al espacio que nos ocupa, planteaba la construcción de dos vías transversales que atravesarían la manzana de los hoteles, continuarían por la parcela de la viuda de Cuesta para prolongarse con las vías de la parte sur del ensanche. De este modo, se creaba una trama ortogonal allí donde no la había. Quizás, lo más preocupante era que finalizaba con las expectativas de crear un gran parque, ya que las manzanas generadas sobre la propiedad de los Cuesta lo harían con edificación residencial en bloque cerrado. Para paliar esta falta de espacios verdes, el autor planteaba la creación de pequeños espacios verdes dispersos por el ensanche “siendo claramente insuficientes para la densidad de edificación propuesta”<sup>28</sup>.

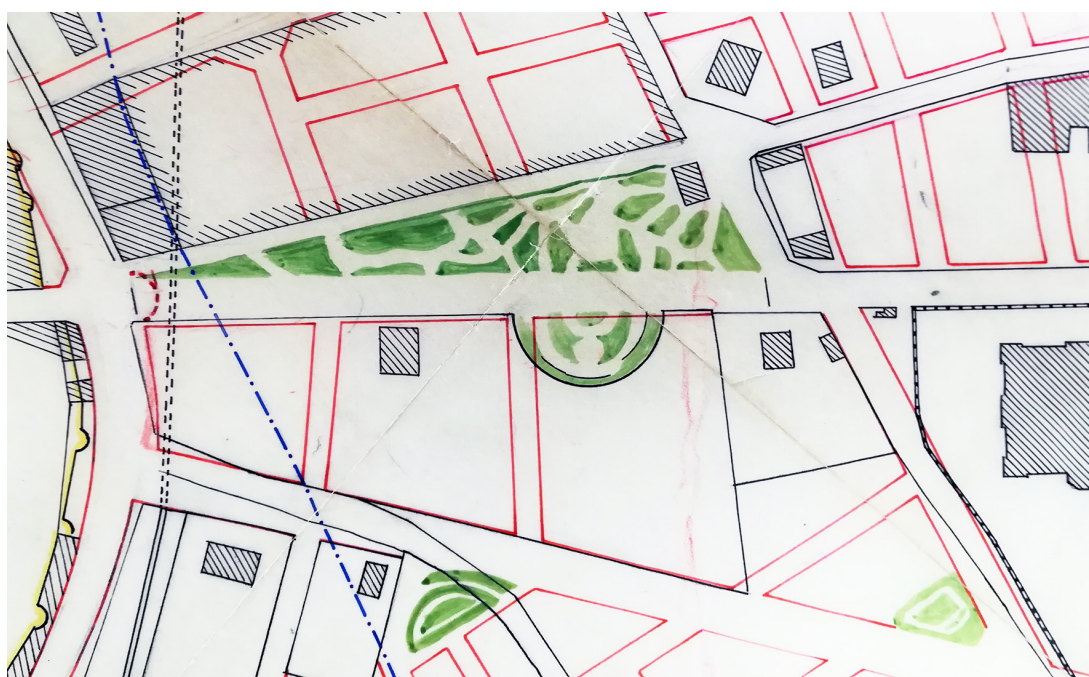


Fig. 8. Detalle del Plan General del Ensanche de 1929 (AHPZa, MPD, 59-4).

En los años treinta se produce el primer suceso que augura malos tiempos para el destino de este parque. En 1934 el gobierno central informó al Ayuntamiento de la conveniencia de reabrir al tráfico la avenida de Requejo, cosa que se aprobaría en pleno<sup>29</sup>. Este hecho conllevó el derribo de los arcos de cierre y el desmontaje de la fila central de farolas del paseo.

El anteproyecto de Herranz apenas tuvo repercusiones reales sobre la formalización del ensanche zamorano. No sería hasta 1942 cuando el equipo compuesto por los arquitectos de la Dirección General de Arquitectura, Luis Pérez-Mingo, Rodolfo García-Pablos y Ricardo Magdalena redactaran el Plan General del Ensanche, como parte del Plan General de Ordenación<sup>30</sup> (Fig. 9).

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 119.

<sup>29</sup> AHPZa, MZa, libro de actas n.º 1837.

<sup>30</sup> Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en 1947 y ratificado por el Gobierno Central dos años más tarde, representado uno de los primeros que se aprobaban en el país junto con el de Ceuta, La Coruña, Mérida y Murcia (ÁVILA DE LA TORRE, *Arquitectura...*, p. 120).

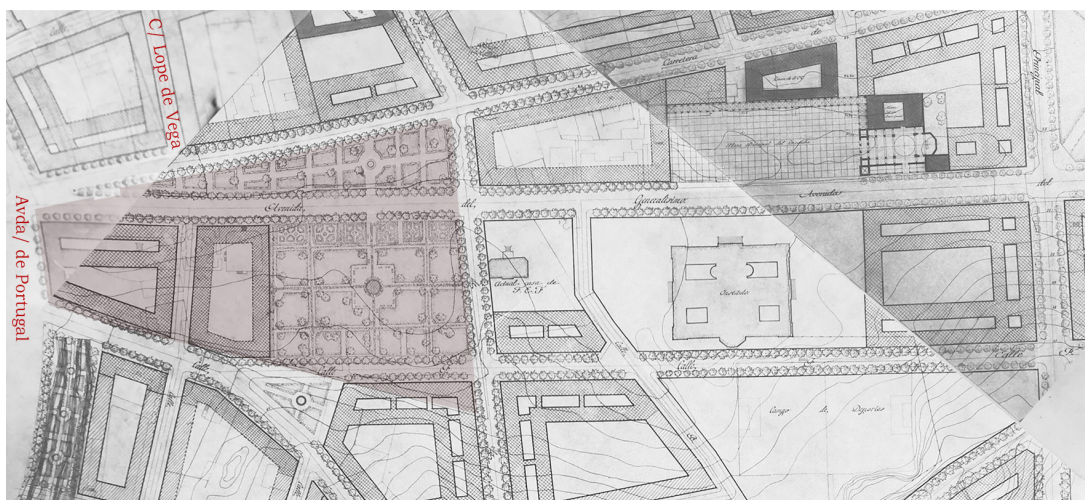


Fig. 9. Detalle del Plan General del Ensanche de 1942 (AHPZa, MPD, 45).

En lo referente a la zona de estudio, el planteamiento modificó la propuesta de Herranz, aunque tomó aspectos del plan de 1929. Entre ellos estaba la prolongación de la calle Lope de Vega, aunque no se contemplaba la vía a su derecha prevista en el anterior plan. La idea del equipo redactor era mantener las dos manzanas de bloque residencial cerrado junto a la avenida de Portugal, sin embargo, se eliminaba la más cercana al Instituto para convertirla en unos jardines regulares inscritos en un rectángulo cerrado por su lado oriental por una nueva calle, que se materializaría años después como calle de la División Azul. De esta propuesta cabe destacar la creación de una gran plaza frente al Instituto. Este amplio espacio, de carácter megalómano influenciado por el estilo imperante de inspiración fascista de los primeros momentos del Régimen de Franco<sup>31</sup>, albergaría un templo parroquial para los feligreses del nuevo barrio, así como la sede de la Jefatura Provincial del Movimiento, una de las nuevas instituciones de poder del nuevo Régimen. La creación de este espacio áulico muestra la aceptación del ensanche como una zona consolidada a todos los efectos, lo que desplazaría a la postre, el centro administrativo y comercial cada vez hacia puntos más orientales de la ciudad.

Este plan sí que tuvo algunas repercusiones, siendo la más relevante el derribo del hotel Ayuso para construir la Jefatura provincial del Movimiento (Fig. 10). Fue en esa operación cuando se aprovechó para abrir la calle prolongación de la calle de la Amargura, la entonces denominada, calle de la División Azul, que representaría la delimitación oriental del parque.

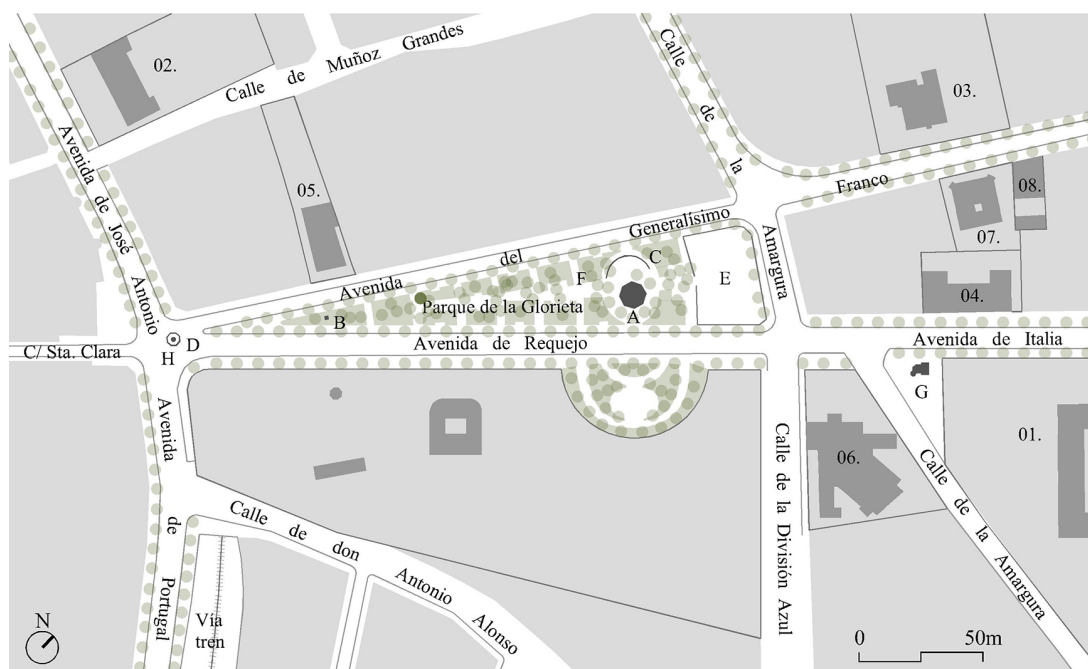
La década de los cuarenta fue un tiempo de escasez, y los esfuerzos del Ayuntamiento se dirigieron lejos de la zona del ensanche, justo en el extremo opuesto de la ciudad, junto al castillo y la Catedral, lugar donde se creó en 1945 el parque del General Mola. El cambio de prioridades provocó que en la Avenida solo se llevaran a cabo pequeñas actuaciones, como la elevación del templete de música para construir en la planta baja una pequeña cafetería y unos aseos públicos según proyecto de 1944 del arquitecto municipal, Enrique Crespo<sup>32</sup>. Cuatro años más tarde, se le encargaría al mismo técnico el diseño de la peana de la escultura de Miguel Ramos Carrión, compositor zamorano de zarzuelas fallecido en 1915, que se colocaría en la punta occidental de los jardines del Paseo<sup>33</sup> (Fig. 10). Del mismo modo, se llevaría a cabo una pequeña propuesta de

<sup>31</sup> LÓPEZ BRAGADO, Daniel; LAFUENTE SÁNCHEZ Víctor-Antonio. “La transformación de la plaza Mayor de Zamora en el siglo XX. Un espacio urbano sin resolver”, *Anuario 2015. Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo*, 2016, p. 208.

<sup>32</sup> AHPZa, MPD, 14-30 y 27-17.

<sup>33</sup> AHPZa, MZa, 779-43; AHPZa, MPD, 27-16.

construir una pérgola alrededor del templete en 1955<sup>34</sup>, así como la reforma de los jardines en 1962<sup>35</sup> y la creación de un parque infantil en su extremo oriental un año más tarde<sup>36</sup>.



- |   |  |
|---|--|
| <p>01. Instituto General y Técnico (1902).<br/>                 02. Escuelas de Arias Gonzalo (1927).<br/>                 03. Colegio del Corazón de Jesús (desde 1936).<br/>                 04. Colegio San José (madres josefinas desde 1942).<br/>                 05. Residencia de las Misioneras del Corazón de María (desde 1952).<br/>                 06. Jefatura Provincial del Movimiento y Sección Femenina (ca. 1952).<br/>                 07. Sede del Gobierno Militar de Zamora.<br/>                 08. Comandancia de la Guardia Civil de Fronteras de Zamora.</p> | <p>A. Aseos públicos bajo el templete de música (1944)<br/>                 Arquitecto municipal: Enrique Crespo<br/>                 B. Escultura de Miguel Ramos Carrión (1948)<br/>                 Arquitecto municipal: Enrique Crespo<br/>                 C. Proyecto de pérgola junto al templete de música (1955)<br/>                 Arquitecto municipal: Enrique Crespo<br/>                 D. Colocación de "La Farola" (ca. 1958).<br/>                 Autor desconocido<br/>                 E. Proyecto de construcción de muretes (1962)<br/>                 Arquitecto municipal: Julián Gutiérrez de la Cuesta<br/>                 F. Derribo del cafetín y construcción del parque infantil "Isabelita" (1963)<br/>                 Arquitecto municipal: Julián Gutiérrez (Atribuido).<br/>                 G. Derribo de la caseta del Guarda (años sesenta)<br/>                 H. Desmontaje de "La Farola" (1965)</p> |
|---|--|

Fig. 10. Actuaciones y edificios institucionales entorno a la avenida de Requejo en el tercio central del siglo XX (elaboración propia).

Mayor impacto social tuvo la instalación cerca de 1958 de una farola junto al puesto del guardia de tráfico en la intersección de las dos carreteras y la calle Santa Clara. Este hito pronto se convirtió en un punto de reunión para los zamoranos. Sin embargo, la rotonda sobre la que se asentaba originaba problemas de tráfico, siendo finalmente retirada en 1965, para representar el primer cruce de la ciudad ordenado por semáforos<sup>37</sup>.

<sup>34</sup> No llegaría a concretarse. AHPZa, MPD, 16-11.

<sup>35</sup> AMZa, caja 11.895.

<sup>36</sup> Aprobado en comisión permanente después del visto bueno del Ministerio de Fomento. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1847, p. 72.

<sup>37</sup> AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1848, p. 47. Los semáforos no se instalaron hasta cinco años más tarde ECZa 18/06/1970.

#### 4. EL PARQUE DE SILVA MUÑOZ Y LA PROPUESTA DE CREACIÓN DE LA PLAZA DEL CAUDILLO

El inicio de la construcción del Polígono de la Candelaria a finales de la década de los sesenta, un nuevo barrio de la ciudad tangente por el sur a la zona de estudio, generó una rápida masificación de éste ámbito, que se encontraba segregado de la ciudad por medio de la trinchera del tren de la línea Plasencia-Astorga. Por ello en 1966 las autoridades municipales comenzaron las negociaciones con el Estado para cubrir la trinchera y generar un parque. De este modo se resolverían dos aspectos a la vez: por un lado, evitar la segregación del nuevo barrio, y por otro, dotarle de un espacio verde. Finalmente, el parque dedicado al ministro zamorano Federico Silva Muñoz, se inauguró tres años más tarde<sup>38</sup>.

Regresando a la zona de estudio, una vez expropiada la propiedad de la familia Cuesta y demolidas todas sus construcciones y jardines, el aspecto de esta zona de la ciudad era de un descampado, de gran solar pedregoso abandonado que había perdido su condición armoniosa de zona verde. Por lo que, en varias ocasiones se escribieron cartas abiertas de vecinos solicitando un parque para la ciudad “no como un capricho urbanístico, sino como una imperiosa necesidad”<sup>39</sup>.



Fig. 11. Vista aérea a finales de los sesenta, con el polígono de la Candelaria al fondo a la derecha.

Esta parálisis solo se explica por la mezcla competencial, ya que los terrenos eran de propiedad estatal y los fondos para llevar a cabo una actuación que no estaba clara, deberían proceder igualmente del Ministerio, ya que las paupérrimas arcas municipales no permitían ni siquiera proponer pequeñas actuaciones.

Fue un tiempo de incertidumbre para el parque, ya que por un lado se encontraban los partidarios de construir un gran espacio verde referente en la ciudad, que podría entrar a formar parte del nuevo barrio que se estaba construyendo al sur. Pero por otro, se contraponía la idea liderada por Juan Losada Cuadrado y Fernando Chacón Suárez, que rescataba la propuesta del proyecto de ensanche de 1942, generando en este lugar más una gran plaza urbana que un espacio verde, entendiendo que con los jardines de Silva Muñoz y el triángulo norte de la avenida de Requejo era suficiente<sup>40</sup>. De hecho, de la propuesta del 42 también se rescataba la idea de prolongar la calle de Lope de Vega para continuar con la retícula urbana rota por la gran manzana de la familia Cuesta. La plaza de España o del Caudillo, como la bautizaron sus ideólogos, estaría rodeada de grandes bloques residenciales de aire racionalista que densificaría su entorno, generando un ámbito comercial y de negocios más que un espacio de paseo y descanso como venía siendo hasta el momento.

<sup>38</sup> *Ibidem* 04/06/1969

<sup>39</sup> *Ibidem* 17/01/1969.

<sup>40</sup> ECZa 30/03/1969, 24/04/1969 y 24/05/1969.

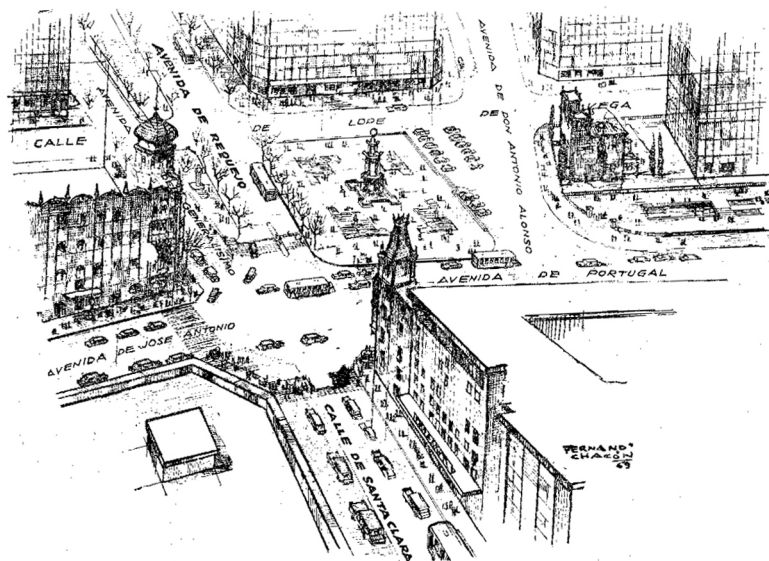


Fig. 12. Dibujo de la plaza de España o del Caudillo realizado por Fernando Chacón (ECZa 24/05/1969).

La propuesta se mostró en varios medios de comunicación, y al parecer, la idea de la plaza del Caudillo caló en algunas autoridades locales como el Delegado Provincial de la Vivienda, Felipe Rodríguez Lorenzo<sup>41</sup>. De hecho, achacó el retraso en las obras del Polígono de la Candelaria a que el arquitecto redactor de la propuesta de Plan General de Ordenación Urbana, que se estaba elaborando en aquellos momentos, había llevado a cabo contactos con la Dirección General de Urbanismo, ya que era la propietaria de los terrenos, para conocer si existían inconvenientes para la realización de esta gran plaza<sup>42</sup>.

## 5. ZAMORA NECESITA UN VERDADERO ESPACIO VERDE: LA CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE DEL POLÍGONO DE LA CANDELARIA

La llegada del nuevo y joven alcalde, Miguel Gamazo Pelaz, significó un cambio de actitud que se puede ejemplificar en estas palabras:

*“(…) prestaremos una especial atención a las zonas verdes en el casco urbano, con mejora y remodelación de las existentes y creación de varias nuevas. Espero que muy pronto, a este respecto, podremos ofrecer noticias muy importantes para la ciudad”<sup>43</sup>.*

Estas palabras indican que seguramente a finales de 1970 ya habrían comenzado los contactos con el Ministerio para actuar en el espacio totalmente abandonado de la avenida de Requejo. De estas negociaciones surgiría en octubre de 1972 la aprobación de las bases del concurso de ideas para construir un parque vinculado al Polígono de la Candelaria<sup>44</sup>. En marzo del año siguiente se resolvió el concurso, al que se habían presentado cuatro propuestas<sup>45</sup>. Sin embargo, quedó desierto

<sup>41</sup> Revista *El Merlú*, 1970.

<sup>42</sup> ECZa 11/03/1970.

<sup>43</sup> Según entrevista al alcalde Miguel Gamazo Pelaz. *Ibidem* 30/12/1970.

<sup>44</sup> Las propuestas deberían incluir proyecto con maqueta y oferta de la construcción del mismo. Tratado en pleno del Ayuntamiento. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1851.

<sup>45</sup> Los constructores fueron Julio Devesa de León –ASPICA–, José García Montón, Hermanos Domínguez y Francisco Fernández Montero. Las ofertas rondaban los diez millones de pesetas. ECZa 01/05/1973.

ya que ninguna de las ofertas se atenía a las bases del concurso<sup>46</sup>. Entonces, y para ganar tiempo, el Ayuntamiento decidió encomendar al arquitecto municipal, Julián Gutiérrez de la Cuesta, un nuevo proyecto con la intención de realizarlo en una o varias fases, de acuerdo con las posibilidades del erario público.

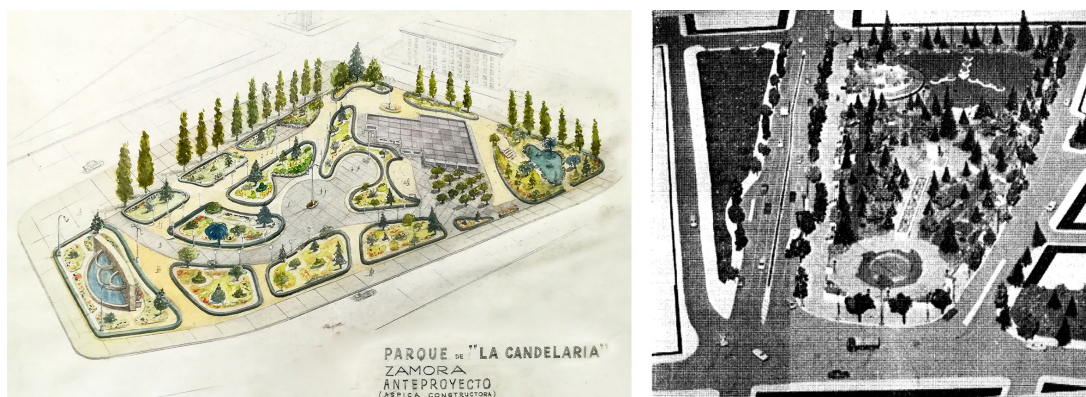


Fig. 13. Acuarela de la propuesta de Julio Devesa de León (AHPZa, MPD, 28-7). Maqueta de la propuesta de Francisco Fernández con Julio Brualla (ECZa, 22/10/1974).

Al parecer, la propuesta del arquitecto municipal se basó en la presentada al concurso por el constructor Francisco Fernández, cuya oferta había sido redactada por un equipo interdisciplinar dirigido por el arquitecto zamorano Julio Brualla Santos-Funcia, acompañado del escultor José Luis Alonso Coomonte, el director del Instituto Ramón Luelmo y el ayudante de Obras Públicas Fernando Chacón<sup>47</sup>. Este proyecto se aprobó en pleno municipal y se envió a Madrid para recibir el visto bueno ministerial.

La burocracia continuó, y aunque el alcalde anunció que se había reservado una partida de doce millones de pesetas para la construcción del parque en 1974, lo cierto es que no fue así<sup>48</sup>. De nuevo, tendría que ser otro apadrinamiento de un zamorano el que promoviera una mejora en el parque. En este caso vino de la mano de Luis Rodríguez de Miguel, ministro de la Vivienda, que viajó a la ciudad a finales de marzo de 1975<sup>49</sup>. La visita tuvo sus frutos, ya que en menos de un mes el ministerio aprobó el proyecto del arquitecto municipal con un presupuesto de veinte millones de pesetas que costearía en su totalidad el Estado<sup>50</sup>.

Las obras fueron a buen ritmo, complementándose en abril de 1976 con la creación de sesenta y cuatro plazas de aparcamiento en batería en la avenida del Generalísimo, lo que obligó a recortar más de trescientos metros cuadrados de jardín, cosa que se equilibró con la transformación del parque infantil en zona ajardinada<sup>51</sup>.

El parque de las Avenidas se estructuraba en dos ámbitos segregados por la calzada de la avenida de Requejo. La zona norte, más reducida y de forma triangular, se organizaba en parterres geométricos herencia de la formalización de los años cincuenta. El polo de atracción de esta zona era el templete de música y un pequeño parque infantil junto a él. Este espacio era más un jardín que un parque urbano, como si le ocurría a la zona meridional. Esta parcela, mucho más amplia y con desnivel descendente hacia el sur, estaba estructurado en tres focos. La zona occidental se organizaba entorno a una gran fuente circular que dejaba en su perímetro una amplia área peatonal

<sup>46</sup> Tratado en pleno del Ayuntamiento. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1851, p. 17.

<sup>47</sup> Según conversación mantenida con el propio arquitecto Julio Brualla el 20/09/2018.

<sup>48</sup> Entrevista al alcalde Miguel Gamazo Pelaz. ECZa 30/12/1973.

<sup>49</sup> Aprobado el proyecto y los honorarios del arquitecto municipal en pleno del Ayuntamiento de 24 de abril de 1975. AHPZa, AMZa, libro de actas n.º 1851, pp. 55 y 56.

<sup>50</sup> *Ídem*.

<sup>51</sup> El proyecto fue obra del arquitecto municipal, José Luis Azpicueta López. AMZa, caja 11.896.

dedicada al paseo. Ascendiendo por dos rampas separadas por una fuente en cascada se accedía a una plaza circular dedicada a acoger actividades o espectáculos. Desde allí se descendía por caminos de arena hasta la zona de juegos infantiles (Fig. 14) zonificando perfectamente el programa del parque y cumpliendo perfectamente con su función “como integrador de la naturaleza en la ciudad y como espacio al servicio del tiempo libre cotidiano”<sup>52</sup>.



Fig. 14. Parque de Las Avenidas recién inaugurado (postal de Correos).

Hacia veinte años que una locomotora histórica estaba siendo restaurada en los talleres zamoranos de RENFE. Cuando estaban finalizando estos trabajos, varias ciudades se interesaron por ella, momento en que Nacor Pascual Juan, un ferroviario zamorano, deseoso de que la máquina permaneciera en la ciudad, puso al Ayuntamiento y a los medios de comunicación en conocimiento de esta situación. Fruto de estos contactos surgió el acuerdo de cesión entre el Ayuntamiento y RENFE<sup>53</sup>. La máquina inicialmente se iba a disponer en el antiguo parque infantil junto al templete de música, pero una vez creado su pedestal en aquel lugar, y debido a sus dimensiones, se tomó la decisión de colocarla junto al nuevo parque infantil, en un lugar mucho más visible y amplio<sup>54</sup>. Finalmente, la locomotora se instaló en marzo de 1978.

Debido a la sensibilidad artística del alcalde Miguel Gamazo, se planteó el parque como un espacio cultural. Como parte de estas actuaciones se instaló en 1979 la escultura “La Farola” del artista zamorano José Luis Alonso Coomonte<sup>55</sup> (Fig. 15). Se situó en el extremo noroccidental del parque de las Avenidas, como popularmente se denominaba, donde se había situado la farola retirada tiempo atrás y que continuaba como punto referente en el imaginario colectivo.

<sup>52</sup> ALONSO VELASCO, Juan Manuel. *Ciudad y espacio verde*. Madrid: Ministerio de la Vivienda, 1971, p. 76.

<sup>53</sup> Siendo director de RENFE Antonio Carbonell Romero. ECZa 21/01/1978.

<sup>54</sup> *Ibidem* 12/03/1978.

<sup>55</sup> Finalmente, el 29 de septiembre de 1979, la Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo cedió los espacios públicos del Polígono residencial La Candelaria entre los que estaba el parque de las Avenidas. ECZa 04/10/1979.



Fig. 15. Colocación de La Farola en 1979 y la locomotora en 1978.

En paralelo a la creación y embellecimiento de este gran espacio público que colocaba a esta zona en el centro comercial de la ciudad, nació un proceso de sustitución de inmuebles alrededor del parque. Esta operación, que se produjo a partir de los años setenta, estaba amparada desde la década anterior por un Plan Especial promovido desde el Ministerio, en el que se recogían alturas de edificios de once plantas conviviendo en ese proceso sustitutivo con los antiguos hoteles de dos alturas, lo que originó un destrozo de la armonía del lugar y lo que es peor, “la liquidación de los rasgos diferenciales del urbanismo de toda una época”<sup>56</sup>.

La sustitución de pequeñas viviendas unifamiliares de dos alturas rodeadas de jardín por grandes bloques entre medianeras, probaba la demanda y el éxito del parque dentro de la trama urbana del momento. Desde su creación, representó un nexo de unión entre la ciudad histórica y el primer ensanche. Sin embargo, en la década de los cincuenta, una vez colmatado esa primera ampliación, se habían colonizando territorios al este dedicados a la construcción de barrios obreros. Este desplazamiento oriental de la centralidad provocó que el entorno del parque tomara la posición nuclear que aún hoy no ha perdido.

Dentro de los equipamientos del parque, restaba la construcción del pabellón de la cafetería, que ocuparía el semicírculo inferior del primitivo parque de la Glorieta<sup>57</sup>. Como las arcas municipales no podían hacerse cargo de su coste, promovió un concurso público que quedó desierto en un par de ocasiones hasta que en 1979 se adjudicó a la propuesta del hostelero Mariano Rodríguez San León, que promovió el edificio obra de los arquitectos Alberto Jiménez Cesteros y Ángel Casaseca Beneitez, que sería inaugurado en julio del año siguiente<sup>58</sup>.

<sup>56</sup> VILORIA GARCÍA, *Segundo Vitoria...*, p.64.

<sup>57</sup> Al parecer, este aspecto no fue el único elemento sin construir. O las bombas de las fuentes mostraron prematuramente problemas o no se llegaron a instalar a la inauguración del parque. El Ayuntamiento convocó en 1980 un concurso para las labores de fontanería que se resolvió a finales de mayo de año siguiente. Un par de meses después, el alcalde Victoriano Martín Fiz, solicitó al ministro de Obras Públicas una subvención, que en un principio fue denegada, aunque existía un compromiso verbal del ministro de costearlas en su totalidad. Finalmente, no se ha podido aclarar que organismo se hizo cargo del coste de estas fuentes ornamentales. AMZa, caja 11.929 y 11.922.

<sup>58</sup> AMZa, obras, 164-79. ECZa 13/07/1980.





- 01. Colocación de la escultura de "La Farola" (1976).
- 02. Creación de 64 plazas de aparcamiento en la avenida del Generalísimo y eliminación del parque infantil (1976).
- 03. Primitiva ubicación donde iba a colocarse la locomotora (1978).
- 04. Colocación de la locomotora (1978).
- 05. Construcción de la cafetería-restaurante Sancho II (1980).
- 06. Instalación de fontanería de las fuentes (1981-82).
  - 06.A Fuente circular.
  - 06.B Fuente escalonada.
  - 06.C Estanque con fuente mural.
- 07. Colocación del monumento a "La Marina Española" (1988).
- 08. Traslado del monumento de Ramos Carrión al teatro que lleva su nombre (1988).

Fig. 16. Actuaciones en el parque en las décadas de los setenta y ochenta (elaboración propia).

La última actuación para dar contenido al parque fue a su vez la que le dio su nombre. Las relaciones entre la Armada del ejército español y la ciudad de Zamora se habían estrechado en los últimos años. En octubre y en noviembre de 1978 se llevaron a cabo varios homenajes al zamorano capitán de navío e historiador militar, Cesáreo Fernández Duro, en el que estuvieron presentes altos mandos de la Marina<sup>59</sup>. En abril del año siguiente la Diputación Provincial entregó a la Marina Española la medalla de Plata de la Provincia<sup>60</sup>. Como respuesta a estos homenajes, en mayo de 1988 el arquitecto del Cuartel General de la Armada, Félix Fernández Fournier, viajó a Zamora para visitar el emplazamiento del monumento que se construiría a la Marina Española en Zamora, situado en la plaza circular del centro del parque que nos ocupa. El monumento, inaugurado ese mismo año, estaba compuesto de una gran piedra granítica donada por el Ayuntamiento de Pereruela y un ancla obsequio de la Armada traída desde Ferrol<sup>61</sup>.

<sup>59</sup> En este acto, presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, se inauguró un monumento en la plaza de las Marinas, compuesto de una placa y un ancla traída a tal efecto desde El Ferrol. *Ibidem* 14/10/1978 y 07/11/1978.

<sup>60</sup> *Ibidem* 15/04/1979.

<sup>61</sup> *Ibidem* 15/05/1988. En la inauguración estuvo presente el jefe del Estado Mayor de la Armada, Fernando Nardiz y el alcalde Antolín Martín, y tuvo lugar el día 29 de junio, dentro de las fiestas de San Pedro de ese año. *Ibidem* 01/07/1988.



Fig. 17. Parque de las Avenidas cerca de 1980 (AHPZa, catastro de urbana, caja 1018).

## 6. LA ÚLTIMA REFORMA: EL PARQUE DE LA MARINA ESPAÑOLA

La peatonalización de algunas de las vías principales de la ciudad originó problemas con el número de plazas de aparcamientos en la zona. Para paliar esta cuestión, el Ayuntamiento convocó en 1988 un concurso para la construcción de aparcamientos subterráneos en la ciudad<sup>62</sup>. Tan solo se presentó una empresa que proponía ejecutarlo o en la plaza de Castilla y León o bajo el parque de la Marina (Fig. 18). La propuesta para esta última ubicación lo situaba bajo el parque infantil, accediendo por la calle Ponce de Cabrera. Se planteó allí por varios motivos: para evitar entorpecer el entorno congestionado de La Farola; para no encontrarse con el túnel del ferrocarril que discurría por el límite occidental del parque; para no afectar a la posible peatonalización del paseo central de la avenida de Requejo, contemplado ya en el anteproyecto del nuevo Plan General; y por último, para evitar la tala de árboles en otros puntos del parque<sup>63</sup> (Fig. 18).

Finalmente, esta solución fue desestimada y la empresa Estacionamientos Subterráneos S.A. (ESSA) ganó un segundo concurso para la construcción de un aparcamiento subterráneo, pero esta vez situado en la zona norte del parque. En noviembre de 1991 se redactó el proyecto<sup>64</sup> y en abril de 1993 obtuvo el acta de apertura, inaugurándose el 28 de julio de ese mismo año<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> ECZa 12/01/1988. Ya en 1980 la empresa Coviviendas S.A. se había interesado por la construcción de un aparcamiento subterráneo en la ciudad. *Ibidem* 31/10/1980.

<sup>63</sup> El proyecto era factura de los arquitectos Miguel Ángel de Lera y Leocadio Peláez Franco, junto al ingeniero de Caminos Víctor-Jorge Álvarez Holgado. *Ibidem* 16/09/1988.

<sup>64</sup> AMZa, sin signature.

<sup>65</sup> LOZa, 23/07/1993.

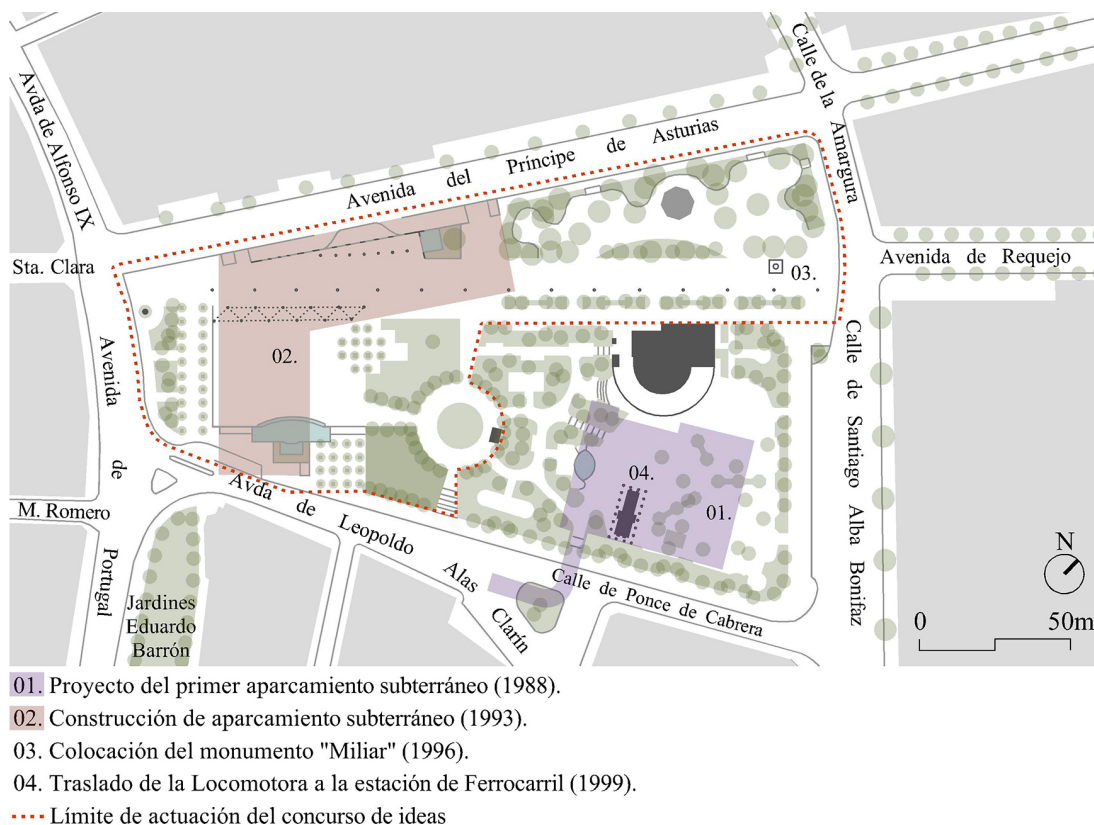


Fig. 18. Esquema de las actuaciones en el parque a finales de siglo (elaboración propia).

Para la construcción del aparcamiento tuvo que desviarse el tráfico por la avenida del Príncipe de Asturias, lo que otorgó parcialmente la imagen de un parque unitario sin calzadas que lo dividieran. Por ese motivo, conocedores que, al finalizar los trabajos, la calzada se restablecería, la delegación de Zamora del Colegio de Arquitectos de León propuso al Ayuntamiento que convocara un concurso de ideas para la redacción de un proyecto de ordenación de la plaza. Finalmente, el Ayuntamiento se convenció y lo convocó en noviembre de 1992, aunque dejó fuera del ámbito de actuación el parque infantil, la fuente mural con el estanque y el restaurante. A este concurso se presentaron cinco propuestas, decidiendo por unanimidad del jurado otorgar el primer premio al proyecto elaborado por los arquitectos Rafael Berchez Gómez y Alberto Jiménez Cesteros<sup>66</sup>.

La propuesta ganadora planteaba tres espacios diferenciados en torno al eje vertebrador que representaba el paseo central que, como hace un siglo, conectaría peatonalmente la zona del ensanche con el centro histórico de la ciudad. El espacio principal lo constituía una gran plaza engalanada con una fuente que acogería espectáculos al aire libre. En la parte septentrional se dispondría un pequeño espacio resuelto mediante un porche cubierto con forma pseudotriangular y una zona más amplia entorno al antiguo templete de música. Este último ambiente contaría con suelo de arena y bancos corridos de líneas curvas que hacían las veces de límite de los parterres volcados a la avenida del Príncipe de Asturias, donde se eliminaron los aparcamientos en batería para ganar esa superficie al parque<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> HERNÁNDEZ MARTÍN, Joaquín. *Guía de arquitectura de Zamora. Desde los orígenes al Siglo XXI*. Zamora: Colegio Oficial de Arquitectos de León, Delegación de Zamora, 2004, p. 135; acta del concurso facilitada por Rafael Berchez.

<sup>67</sup> AMZa, caja 07.386.



Fig. 19. Propuesta ganadora del concurso con el lema AR 3 (facilitada por Rafael Berchez).

Tras la adjudicación del proyecto y la falta de fondos del Ayuntamiento para materializarlo en su totalidad, se optó por realizarlo por fases. El proyecto de la primera se redactó en agosto de 1993. En él se incluía la construcción de toda la urbanización superficial de las tres plazas, así como la construcción de muros de contención que salvaban los desniveles<sup>68</sup>. El proyecto de la segunda fase se realizó en junio del año siguiente. Los trabajos comenzaron después del verano y consistían en la construcción de la pérgola metálica del paseo central, el porche cubierto triangular del extremo septentrional, la fuente ornamental en el extremo sur y se dispusieron los bancos corridos que hacían las veces de contención de los espacios verdes del jardín junto al antiguo templete, donde también se plantó arbolado<sup>69</sup>.

Dos años después, ya en marzo de 1996, el Ayuntamiento encargó un proyecto complementario para finalizar las obras del parque de la Marina Española. Los trabajos a realizar consistían en la construcción de una acera y plantación de arbolado en la avenida del Príncipe de Asturias, nuevas zonas ajardinadas junto a las rampas del aparcamiento, chapado de granito en los muros aun sin revestir, instalación de depuradora y mejora de la iluminación e impermeabilización de la fuente ornamental. Igualmente, la restauración y limpieza de los paramentos exteriores del templete de música que se dotaría con iluminación exterior, así como la apertura de dos nuevos accesos desde la calle Ponce de Cabrera a la zona infantil y reparación de los existentes en la calle Santiago Alba, del mismo modo que la instalación en el paseo central de la escultura “Miliar” del escultor José Luis Alonso Coomonte, realizada tras resultar ganador del concurso organizado por la Diputación Provincial para la conmemoración del mil cien aniversario de la repoblación de Zamora por Alfonso III el Magno, escultura inaugurada en 1996<sup>70</sup>.

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> También se instalaron todos los bancos y demás mobiliario urbano. AMZa, sin signatura.

<sup>70</sup> *Ibidem*.



Fig. 20. Plaza de La Marina Española recién inaugurada en 1995.

Este espacio central en las vidas de los zamoranos ha llegado a la actualidad con la imagen que le confirió esta última gran transformación. En 1999 se trasladó la vieja locomotora a las inmediaciones de la estación de ferrocarril, debido a los actos vandálicos y al deficiente mantenimiento<sup>71</sup>. En estos últimos años se han llevado a cabo tareas de mantenimiento y pequeñas actuaciones como la de 2009, con la renovación del pavimento, reparación de la fuente y la sustitución del mobiliario urbano, o la de 2014 en la que se modificaron el estanque y de los juegos infantiles.

## 7. CONCLUSIONES

El principal parque de la ciudad nació sobre las huellas de los límites del antiguo convento franciscano, aunque sus inicios están marcados por formalizarse como un paseo arbolado que embellecía el inicio de la carretera de Tordesillas durante el siglo XIX. Ese paseo se fue consolidando a inicios del siglo pasado gracias a la construcción de pabellones y cierres que lo embellecían, así como por acometer una ampliación con la colocación de un gran arco como hito de cierre de la actuación. En estos primeros momentos las autoridades locales utilizaron el paseo como incentivo para la construcción de edificios en el primer ensanche, fuera de los límites de la ciudad histórica.

El tercio central del siglo XX es de cierta continuidad y consolidación de la idea del paseo. En esta época existió cierta ambigüedad entorno a este espacio urbano, debido a que caminó en la delgada línea entre ser un paseo ajardinado y un parque urbano. Sobre cómo se debía ampliar la avenida de Requejo existieron dos corrientes, la propugnada en el proyecto de 1942 para convertirla en un gran parque y a la propuesta de 1969 de crear una gran plaza urbanizada.

No sería hasta la década de los setenta cuando finalmente se acometería una gran actuación que unificó el espacio de uno y otro lado de la Avenida, resultando un ámbito reconocible como parque urbano de cierta entidad, aunque continuaba dividido por el tráfico rodado central. Ésta circunstancia es la que se quiso eliminar con la actuación de la década de los noventa que generaría un único espacio público, diferenciando ámbitos de distinto carácter, desde el triángulo superior

<sup>71</sup> LOECZa 02/02/1999.

que generaba un ámbito de menor escala, una zona de parque infantil arbolado y una gran plaza capaz de albergar espectáculos o actividades de distinta índole.

Parece que el parque ha regresado inconscientemente a sus orígenes, ya que ocupa prácticamente la misma parcela que delimitaba las propiedades de los franciscanos. No son pocas las alteraciones que ha sufrido este espacio vertebrador de la ciudad que, desde hace un siglo, representa un referente en el tejido urbano, bisagra entre la ciudad nueva y la histórica, entre las estrecheces de la trama urbana medieval y las aperturas del ensanche, simbolizando de algún modo las aspiraciones y los deseos de la sociedad zamorana del siglo XXI.