

EUROPA, PLAZA



A un tiempo que el 12 de julio de 1948 se iniciaban las obras de construcción de la futura Estación de Ferrocarril, proyectada por José María Carreras, con la colocación de la primera piedra comenzaba asimismo la partida de nacimiento de esta plaza concebida como zona de aparcamiento para los servicios que depararía el tráfico normal de viajeros proveniente de la misma. El singular

momento contó con la presencia de los ministros de Obras Públicas, José María Fernández Ladreda y del Ejército del Aire, Eduardo González Gallarza, juntamente con el obispo de la diócesis, Fidel García y de las autoridades provinciales y locales, siendo entonces alcalde de Logroño, Julio Pernas Heredia, comenzando seguidamente las obras de construcción de nuevo trazado de la vía férrea.



LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE 1958 (DESAPARECIDA)

A comienzos de febrero de 1953 la correspondiente Comisión de Obras Públicas de las entonces Cortes Españolas, estudió y emitió dictamen en el proyecto de ley presentado a dichas Cortes para la realización de superestructura de las variantes y nueva Estación del Ferrocarril en nuestra ciudad. El proyecto de ley, según apareció en el Boletín Oficial, especificaba que la variante del ferrocarril de Castejón a Bilbao, con nueva estación en Logroño, tenía por objeto evitar la travesía de la población y sacar la estación del casco de la capital, dándole una ubicación que permitiera el desarrollo y mejora de ésta, aprovechándose la ocasión para introducir en las instalaciones ferroviarias las mejoras y ampliaciones que se necesitaran.

Las obras de infraestructuras en aquel 1953 se encontraban muy adelantadas, ejecutándose las mismas con cargo a las emisiones de deuda que para construcción de nuevos ferrocarriles habían autorizado los presupuestos del Estado, llevando invertidos en obras y expropiaciones unos 23 millones de pts., quedando por gastar alrededor de 6 millones más. Superada esta fase,

llegó el momento de acometer las obras de superestructura, cuyo presupuesto total de ejecución por contrata ascendía a la cantidad de 21.499.117'296 pts., y como en la generalidad de los casos, interesaba su ejecución rápida para disminuir el coste real y acelerar la utilización, se decidió escalar el pago más allá del plazo de ejecución para evitar grandes desembolsos inmediatos que no permitían las disponibilidades. Por esto mismo y dada la finalidad de la obra, el Ayuntamiento logroñés aportó 3.400.000 pts., así como RENFE, que lo hizo en la cantidad de 5.100.000 pts.

Como consecuencia de todo ello, a propuesta del ministro de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros, fue sometido a las Cortes Españolas el siguiente proyecto de ley. En primer lugar se autorizaba al correspondiente Ministerio para ejecutar por cuenta del Estado, con aportaciones del Ayuntamiento de Logroño y de RENFE, las obras de superestructura de la variante y nueva Estación de Ferrocarril, según proyecto aprobado el 23 de noviembre de 1950 y por la cantidad anteriormente mencionada. En segundo lugar, las obras se ejecutarían por contrata, adjudicándose ésta mediante concurso. El plazo de ejecución de las obras sería de treinta meses. En tercer lugar se autorizaba para el cumplimien-

to de lo preceptuado en la ley el gasto de 21.499.172'96 pts., que se haría efectivo en cinco anualidades de 1953 a 1957. En cuarto lugar, los materiales utilizables que proviniesen de levantar las instalaciones hasta entonces existentes, quedarían en poder de RENFE para su empleo en otras líneas.

De los terrenos disponibles por levante o derribo de las viejas instalaciones y construcciones, se venderían al Ayuntamiento de Logroño las necesarias para las calles cuya apertura estaba prevista. El resto de los terrenos disponibles, convenientemente parcelado, se enajenaría en pública subasta, siendo el Ministerio de Obras Públicas quien procedería a dicha venta, parcelación y enajenación en pública subasta. Pocos meses después, el BOE correspondiente al 15 de julio insertaba el siguiente decreto del Ministerio de Obras Públicas:

Artículo 1º: Se autoriza al ministro de Obras Públicas para ejecutar por contrata, mediante concurso, las obras de variante del Ferrocarril de Castejón a Bilbao, en Logroño, y nueva estación de esta capital, superestructura, por su presupuesto de 211.499.177'96 pts.

Artículo 2º: El gasto se abonaría en las anualidades siguientes: año 1953, 4.250.000 pts., a abonar por el Ayuntamiento de Logroño y por RENFE. Año 1954, la misma cantidad y a abonar por las citadas instituciones. Año 1955, 4.027.868'90 pts., a abonar por el Ayuntamiento de Logroño y por RENFE, y 4.971.304'06 pts. a abonar por el Estado. Año 1956, 4.000.000 de pts. a abonar por el Estado. Las cantidades a abonar por el Estado lo serían con cargo a las consignaciones o emisiones que se autorizasen en los años 1955, 1956 y 1957 para la construcción de nuevos ferrocarriles.

El conjunto de la obra comprendía una variante de la línea de Castejón a Bilbao, de 4'745 km de longitud y una estación nueva, dotada de todos los elementos necesarios para su

explotación y que en extensión superficial equivalía a 2'25 veces la que hasta entonces existía.

Con una longitud entre punta de agujas extremas de 1.075 m., la nueva estación contemplaba un haz de siete vías y dos andenes cubiertos. El edificio de viajeros, que constituía uno de los laterales de la gran plaza, medía 78 por 12 metros, con dos plantas y en parte con tres, y otro para servicios auxiliares, de 20 por 8 metros y dos plantas también, y el gran acceso a la estación, con 7.500 m² de superficie, se construyó con objeto de darle entrada por dos amplias avenidas y en las que se efectuó, asimismo, la pavimentación de casi 14.000 m².

Dentro del recinto de la estación se construyó un grupo de seis viviendas independientes, más la instalación completa de una reserva de locomotoras con sus vías de servicio, puente giratorio, abanico de diez vías radiales de las que cuatro se cubrieron bajo la rotonda y vivienda para el jefe de la reserva, más edificio para oficinas y otras dependencias.

La redacción de los oportunos proyectos y la dirección de las obras fueron encomendadas por la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera a la Segunda Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles, y la ejecución de los trabajos en las fases de infraestructura y superestructura fue llevada a cabo mediante los respectivos concursos de contrata, por los constructores Regino Cirado y José Díaz.

INAUGURACIÓN DE LA PLAZA DE EUROPA



La plaza de Europa fue inaugurada el mismo día en que igualmente se efectuaba la correspondiente a la citada Estación de Ferrocarril; si bien, y coincidiendo con una serie de actos que tuvieron lugar en nuestra capital los días 8, 9 y 10 de noviembre de 1958, este singular nuevo espacio urbanístico de Logroño contó con la excepcional ceremonia de ser punto inicial de las jornadas denominadas "Santa Misión Diocesana".

A las 11:15 horas del 9 de noviembre fue bendecida la nueva estación, efectuando su entrada quince minutos más tarde el tren correo Barcelona Bilbao. Miles de logroñeses se congregaron en la recién estrenada plaza, donde fue colocado un altar para celebrar una característica misa de campaña, a cuyo término llegó, después de haber asistido a diversas inauguraciones, el obispo de la diócesis, Abilio del Campo acompañado del ministro Jorge Vigón y demás autoridades.

A las 13:15 horas de aquel día, apareció sobre la plaza un helicóptero de la 99 Escuadrilla de Getafe, tripulado por el capitán Aurelio Sánchez y el teniente Enrique Normand, y en el que era trasladada la imagen de Nuestra Señora de Valvanera. Seguidamente, la imagen fue

colocada en unas andas, donde primero fue recogida por varios jóvenes auxiliares de la Misión, después por diversos Caballeros de Valvanera para, finalmente ser depositada en el altar por las autoridades, entre las que se hallaban el ex ministro del Aire Eduardo González Gallarza. Mientras se procedía al traslado de la imagen, desde el helicóptero, que había remontado el vuelo, fueron arrojados pétalos de rosas.

Terminada la recepción tributada a la Patrona de La Rioja, avanzaron hasta las gradas del altar, formados procesionalmente por la avenida España y seguidos por el clero y seminaristas que llevaban las imágenes de San Vicente de Paúl y del Santo Cristo del Humilladero, los 400 padres misioneros; con tan grande acompañamiento la imagen de la Patrona riojana fue trasladada al convento de Madres Agustinas.

Actualmente, los accesos a esta gran plaza vienen determinados por las calles Ingenieros Pino y Amorena, avenida España, General Espartero, avenida Colón y avenida Lobete, de las que en aquel 1958 solamente existían las correspondientes a avenida España y avenida Colón. Paulatinamente, fueron abiertas y debidamente urbanizadas todas las calles que confluyen a la gran plaza, y con la construcción de toda la zona determinada por la calle General Espartero y colindantes, más la reciente de la gran avenida Lobete, ciertamente ha finalizado el proyecto de los años 1940 que los posteriores Ayuntamientos fueron dando cima hasta deparar la gran imagen que Logroño presenta cara a los viajeros que se acercan a nuestra capital. ▽

El 27 de enero de 1964 el Ayuntamiento acordó denominar plaza de Europa a este singular rincón logroñés.

EUROPA

Europa es uno de los cinco continentes del planeta Tierra con más de 10 millones de km². Formado por 50 países, 27 de ellos constituyen la llamada Unión Europea.

Dado que por aquellos años en esta plaza había construido su edificio social la empresa “Lanera Hispano Francesa”, y por las especiales relaciones de esta sociedad con muchos países europeos, se acordó en dar el nombre de “Europa” a la plaza en cuestión.

¿SABÍA QUE...

- ... el vestíbulo de la Estación de Ferrocarril de 1958 estaba decorado con unos grandes murales en sus paredes que representaban un escenario agrícola y otro industrial?
- ... sus autores fueron los hermanos Fernando y Martín Sáez González por encargo de RENFE pero por medio de José Díaz, constructor del edificio de la Estación de Ferrocarril?
- ... fueron pintados sobre dos grandes lienzos de 11'45x4'75 metros en el mes de junio de 1955 en la azotea del estudio que disponía Martín en Madrid, a 40 grados de temperatura y posteriormente trasladados a nuestra ciudad?
- ... Fernando y Martín cobraron cada uno 60.000 pts. por la realización del encargo?
- ... entre los días 8 y 9 de julio de 2010 los murales de los hermanos Sáez González fueron descolgados de su emplazamiento de la estación tras permanecer en él medio siglo, salvados así de la piqueta?
- ... el derribo del edificio principal de la Estación de Ferrocarril de 1958 comenzó el 9 de agosto de 2010 siendo totalmente demolido en sólo cinco días?