

GRAN VÍA DEL REY DON JUAN CARLOS I



En 1955 el Ayuntamiento que entonces presidía Julio Pernas, pensó adquirir para vía pública los terrenos que entonces pertenecían a la vía férrea. Estos terrenos eran absolutamente necesarios para la formación de la Gran Vía logroñesa, que habría de tener una anchura de 46 metros, una longitud de unos 800 metros y se iniciaría a la altura de los “Talleres Jover” –terrenos hoy ocupados por el Edificio Capitol– en la carretera

de Villamediana. La nueva calle, sin perder su rectitud, terminaría en el paso a nivel entonces existente en la arteria Marqués de Murrieta y daría conjunción al tránsito hacia Burgos y hacia Soria, ésta por General Vara de Rey.

Las calles que tendrían acceso por la futura Gran Vía serían la llamada Particular de Múgica, no abierta lógicamente todavía, y la de José Antonio Primo de Rivera –actual avenida de La

Rioja–, que se continuaría por la vía denominada San Antón –en otros tiempos conocida por Vuelta del Ratón–, la cual se abriría al espacio comprendido entre el convento de Monjas Carmelitas –actual Hotel Carlton y colindantes– y la Clínica del Doctor Oliver –proyectada en 1935 por Fermín Álamo y situada junto al del Cine Olympia–, calle que sería modificada y ensanchada hasta casi otro tanto de su amplitud de entonces, pues comunicaría al

centro de la ciudad con las dos estaciones, la férrea y la de autobuses.

La prolongación de la calle República Argentina se uniría con la de Víctor Pradera a través de los terrenos que entonces ocupaban los edificios llamados de Pequeña Velocidad. Esta reforma señalada en el plano que al efecto se hizo, fue sometida por el Ayuntamiento a la aprobación de la Junta designada por disposición ministerial. Se discutió en la Junta sobre la anchura de las calles con tendencia a reducirla, pero prevaleció el criterio expresado por el Ayuntamiento.

A finales de 1961 y coincidiendo precisamente con la festividad de la Patrona de Logroño, Nuestra Señora la Virgen de la Esperanza, tremendamente complicado resultó el Pleno municipal que habíase convocado con carácter extraordinario a fin de decidirse por uno de los tres proyectos cuyos planos y bocetos había confeccionado la Dirección General de Urbanismo, incluyendo en ellos las sugerencias que en un primer estudio había formulado el Ayuntamiento logroñés. Las tendencias de la Corporación Municipal para la construcción de la Gran Vía eran de carácter abierto, pese a lo que con ella se encarecía el terreno, o la de bloque cerrado con un paso cubierto para peatones entre Gran Vía y avenida Portugal, ya fuera con soportales al mediodía o sin ellos.

La gran discusión comenzó a las 10:30 de la mañana del aquel 18 de diciembre de 1961, y fue tal la disparidad de criterios que llegó la hora de la misa a la que la Corporación tenía que asistir, y se suspendió la sesión, para continuarla al final de los cultos religiosos. Apenas reanudada nuevamente la sesión, comenzaron las aclaraciones de los concejales que mantenían distintas posturas razonando sus pros y sus contras, siempre teniendo presente que todos procuraban acertar en beneficio de la gran arteria que habría de ser la más importante y señorial del Logroño moderno. Al no haber acuerdo, deci-

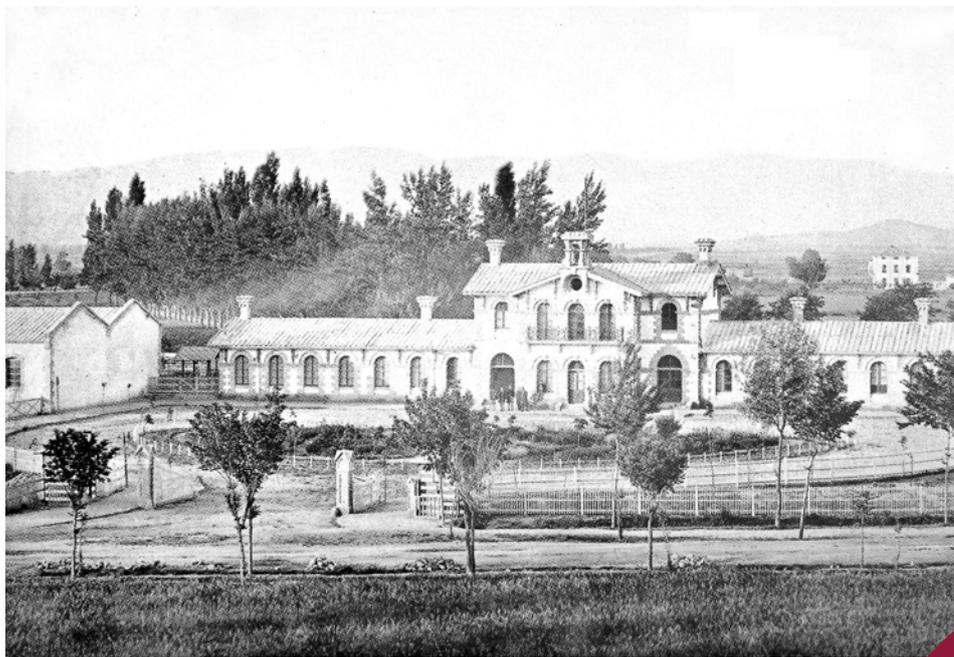
dieron someter a votación las distintas tendencias hasta llegar a la concreción de una ordenanza especial, de construcción cerrada y con soportales para las edificaciones de la futura gran arteria. Según esta Ordenanza se prolongaría la calle Víctor Pradera hasta República Argentina; en la plazoleta de la antigua estación del ferrocarril se proyectaba un edificio monumental con cuatro fachadas –actual Torre de Logroño, Almacenes Carrefour y colindantes– en el que incluso se pensaba que podría ser destinado a nuevo Ayuntamiento y se uniría la calle José Antonio Primo de Rivera –avenida de La Rioja– con San Antón.

Después, partiendo de General Vara de Rey, se edificaría una primera manzana alargada, separada del citado edificio central por una calle de enlace entre las calles José Antonio Primo de Rivera y San Antón. Pasado este edificio, separada también por otra calle de enlace entre Víctor Pradera y República Argentina, iría otra manzana más larga aún. Ambas manzanas tendrían una altura de 6 pisos e irían recorridas por unos soportales con 94 arcos, y esta segunda manzana iría atravesada en su parte central por una galería comercial, que comunicaría Gran Vía con avenida Portugal. Por otra parte y por lo que afecta a su tramo final, la excepcional arteria no perdería anchura ya que intervino la generosidad de la Cruz Roja, al ceder parte del solar que allí tenía adquirido, surgiendo como consecuencia tanto una pequeña plaza como una anchura de 100 metros en la desembocadura de Gran Vía hacia Marqués de Murrieta.

El 10 de marzo de 1962 llegó a nuestra capital el ministro Jorge Vigón, explicándole sobre el terreno el gran proyecto. En la confluencia de la vía férrea con la calle avenida Colón se concretó la eliminación de las tierras allí existentes, por lo que el desmonte de la avenida de la Vía era ya una resolución oficial que comenzaría en cuestión de meses. En efecto, el 12 de julio de 1962 fueron iniciadas las obras de desmonte de los

28.000 m³ de tierra que suponía dicho terraplén. Arrancando de avenida Colón en dirección a General Vara de Rey, una inmensa máquina excavadora comenzó a verter sus paladas de tierra sobre tres grandes camiones. Las obras fueron adjudicadas en la cantidad de 685.000 pts. al contratista Benjamín González Fidalgo, y a razón de un ritmo de 250 m³ diarios se tardó tres meses y medio en completar la total demolición de la cantidad de tierra indicada, en una longitud de 900 metros. Paulatinamente, y de acuerdo con la ordenanza aprobada, fueron poblándose de excepcionales edificaciones todo el gran espacio, pergeñándose ya con meridiana claridad en 1963 que la Gran Vía quedaría formada por una amplísima arteria de 46 metros de anchura, repartidos de la siguiente forma: una calzada central de 12 metros para el tráfico rápido; dos platabandas de 3 metros cada una; dos calzadas laterales de 6'5 metros cada una para el tráfico urbano, comprendido todo esto en los Planes de la Dirección General de Obras Públicas. Por otra parte, el Ayuntamiento logroñés construiría dos franjas de aparcamiento de 2'5 metros cada una y dos aceras de 5 metros, también cada una.

En 1967 y según un informe del Ayuntamiento, el proyecto de construcción de la citada Torre Central fue sometido a la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, mereciendo su aprobación por acomodarse a las previsiones establecidas en la Ordenanza especial aprobada por resolución de este Departamento el 19 de junio de 1962. El conjunto edificable tenía como base una construcción de 19 plantas con fachada a la Gran Vía, así como a los espacios libres centrales, y comprendía también tres edificaciones de diez alturas que se desarrollarían en el resto del contorno perimetral del solar, con fachada a las calles avenida de La Rioja, Víctor Pradera, avenida Portugal y a los espacios libres centrales. Todas las edificaciones se resolvían sin patios interiores. En el Pleno del Ayuntamiento de fecha



10 de noviembre de 1967 se aprobó el escrito de la empresa “Inversora Riojana, S.A.” que invertiría sobre estos terrenos, durante un periodo de siete años, la cifra de 103 millones de pts.

En relativamente pocos años, la Gran Vía adquirió plenamente su característica fisonomía determinada por singulares edificaciones, entre las que destacan las Casas Militares del Ejército de Tierra (nº 20-22) en 1965; Gran Casino (nº 18) en 1966; Hotel Carlton (nº 5) en 1967; Caja de Ahorros de Zaragoza (números 7-9-11) en 1971 o el denominado Torre de Logroño (nº 14) en 1967.

El 19 de febrero de 1999 fue inaugurada la actual fuente situada en la confluencia de Gran Vía con la calle Chile. El denominado “Monumento a Riojanos Ilustres” forma parte de una rotonda con un total de ocho figuras en bronce de dos metros de altura: Gonzalo de Berceo, Hermanos Delhuyar, Marco Fabio Quintiliano, Julio Rey Pastor, Marqués de la Ensenada, Pedro Ruiz del Castillo, Navarrete el Mudo y el rey García de Nájera. Este monumento también es conocido con el sobrenombre de “espaldas mojadas”, por el hecho de mojarse de agua la parte posterior de las citadas estatuas cuando la fuente

está en funcionamiento. Las ocho figuras fueron realizadas por los escultores Alejandro Rubio Dalmati y Alejandro Narvaiza Rubio, aunque cuando fue construida la rotonda, no existían tales estatuas sino una gran prensa de vino.

A primeras horas de la mañana del 10 de junio de 2001, ETA estalló un coche bomba frente a la Torre de Logroño resultando heridas siete personas y causando numerosos destrozos en el edificio. En 2007 se produjo la inauguración de la nueva Gran Vía después de año y medio de intensas obras. El autor del proyecto fue José Antonio Fernández Alonso, que con un presupuesto de 38.460.966 euros quiso ofrecer un diseño de la calle más enfocado al peatón con 2.500 m² de zonas verdes y la creación de nuevas rotondas. El material empleado mayoritariamente en toda la zona fue el granito y entre las diversas especies vegetales plantadas destacaban robles, carpes, magnolios, palmeras y tulíperos de Virginia. El Ayuntamiento, presidido por el alcalde, Julio Revuelta, procedió a su solemne reinauguración el 16 de marzo de 2007 con el encendido de luces, espectáculos circenses, globflexia, estatuas humanas, conciertos musicales y el regalo a los asistentes de 5.000 crisantemos en maceta.

Entre los variados edificios que pueblan esta calle destacan los correspondientes a IberCaja, Gran Casino y Hotel Carlton. En los mismos históricos terrenos ostentados desde 1908 por el convento de Madres Carmelitas, se ubica este hotel de cuatro estrellas que con la denominación de Carlton Rioja abrió sus puertas el 4 de septiembre de 1967.

El 18 de abril de 2008 fue inaugurado el conjunto escultórico de tres piezas, homenaje a Gorgorito, en el nº 2 de Gran Vía. Gorgorito fue creado en 1954 por la familia conocida por Maese Villarejo y junto con Rosalinda, la Bruja Ciriaca y el Ogro, constituyeron las delicias de multitud de niños y niñas durante más de medio siglo. Las esculturas fueron realizadas en bronce por el escultor Ricardo González y en el proyecto colaboraron la Fundación Caja Rioja y el Ayuntamiento.

LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL DE 1863 (DESAPARECIDA)

En 1859 comenzaron las gestiones para que el tendido del ferrocarril de Tudela a Bilbao pasara por Logroño. El 26 de marzo de 1861 tuvo lugar la colocación de la primera piedra, momento que quedó fielmente reflejado en el acta correspondiente de la primera sesión que el Ayuntamiento celebró una vez transcurrida la histórica jornada: “... el alcalde manifestó, con el objeto de que conste en el acta de hoy, que como ya saben particularmente los señores concejales, se verificó en esta capital la inauguración de los trabajos del FFCC de Bilbao a Tudela el día 26 del actual, a cuyo acto concurrió la Municipalidad por invitación de la empresa con las autoridades civil, militar y eclesiástica: con el Sr. ingeniero jefe de la línea, Sr. Vignoles, y todos los subalternos, con el contratista Pedro Acha y con los



representantes de los establecimientos literarios, corporaciones civiles, oficinas y guarnición, y con los señores redactores de “El Ebro”, convidados todos por la misma empresa”.

El acto tuvo lugar en medio de una numerosa y entusiasmada concurrencia en la heredad propia del Sr. Sancho Dávila, situada a la derecha de la carretera de Madrid por Soria, entre la de la condesa de Bornos y la noria del barbero, Antonio Martínez. La comitiva salió a las once de la mañana de la Casa Consistorial con el Ayuntamiento en Corporación y por consiguiente con maceros y clarineros y su orquesta, celebrándose tan fausto suceso por parte del pueblo con repique de campanas, cohetes y vacas corridas con sogas en la plaza del Coso –terrenos actualmente ocupados por el Cuartel de la Policía Nacional y viviendas colindantes–, volviendo a la misma Casa Consistorial, de la que se trasladó a los salones del Círculo Logroñés, en los cuales tenía la empresa preparado un refresco a los convidados.

El contratista, Pedro Acha, le entregó dos mil reales y el Sr. Vignoles otros dos mil reales para distribuirlos entre los pobres de esta capital, a cuyo fin había pedido a los tres curas párrocos una lista de veintiuno por cada Parroquia, que

siendo trabajadores estén necesitados, y que el mismo contratista Pedro Acha había regalado a la Corporación el pico y pala de hierro que se llevó al acto de la inauguración en una bandeja de plata por uno de los ingenieros de la empresa, habiéndole hecho presente el Sr. Acha al tiempo de la entrega, que sentía que la premura con que se construyeron no hubiese permitido ejecutarlos en plata.

El Ayuntamiento se enteró de todo con satisfacción, expresando su gratitud a los señores Vignoles y Acha por su generosidad en favor de los menesteres de esta población y por las muestras de deferencia con que la habían distinguido, acordando que se conservaran las herramientas referidas poniéndoles un letrero que recuerde la inauguración”.

Prácticamente, a los dos años y medio después, la terminación del tendido quedó definitivamente ultimado en el mes de septiembre de 1863, procediéndose seguidamente en las fiestas de San Mateo a su solemne inauguración; gran suceso que tuvo lugar el día 21 contando el acto con la presencia, entre otras muchas personalidades, del general Espartero.

Como accesos a la nueva Estación, recién inaugurada, se abrieron cuatro calles: Delicias –hoy Miguel Villanueva–, Estación –actualmente avenida de

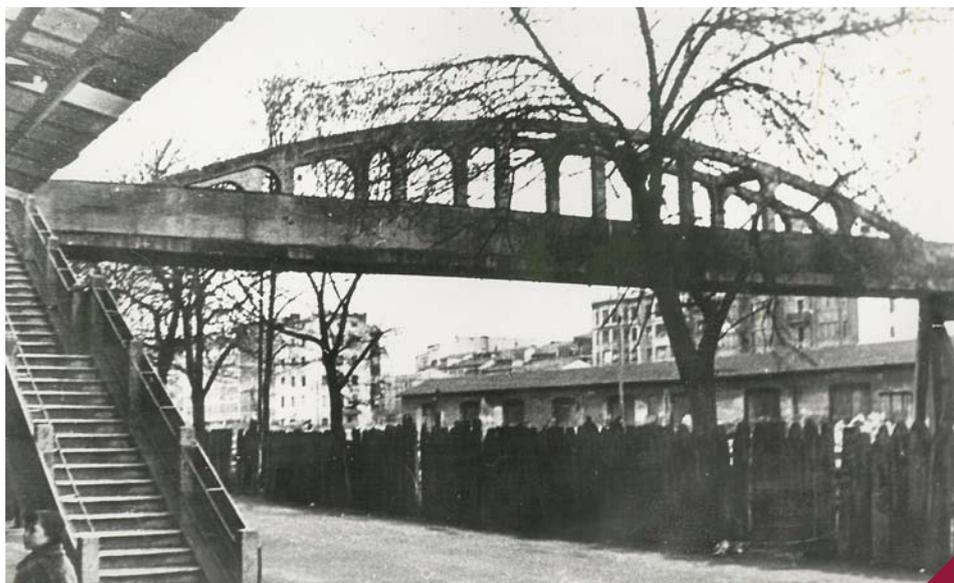
La Rioja–, Audiencia –en la actualidad Víctor Pradera–, y Marqués de San Nicolás –avenida Portugal–.

Esta primera Estación de Ferrocarril de Logroño estuvo operativa hasta el día de la inauguración de la segunda Estación de Ferrocarril de nuestra ciudad el 9 de noviembre de 1958. A partir de entonces esta fecha quedó grabada en el sempiterno tomo de la historia de Logroño, la partida de nacimiento de esta hoy excepcional arteria de Logroño.

CINE OLYMPIA (DESAPARECIDO)

La inauguración del recordado Cine Olympia tuvo lugar el 3 de octubre de 1929, siendo durante muchos años el cine de mayor capacidad de cuantos se construyeron en nuestra capital, pues en su espacioso salón se ubicaban 1.600 butacas, más otras 400 en el primer piso. El edificio fue proyectado por los arquitectos Godofredo Bergasa y Quintín Bello, y levantaba sus cinematográficas esencias en la calle entonces denominada Gonzalo de Berceo, entre las arterias San Antón y República Argentina. La primera película que se proyectó fue “Submarino”, interpretada por Dorothy Revier, Pack Holt y Ralph Graves; la orquestina del maestro Pedro Casanovas, compuesta de nueve miembros, interpretó las correspondientes composiciones musicales por tratarse de los años del cine mudo. El 22 de febrero de 1930 esta sala cinematográfica inauguraba el cine sonoro en la ciudad con la proyección de la película “El loco cantor”, protagonizada por Al Jolson en 1928.

En 1949 y para reducir las dimensiones de su espaciosa sala de proyecciones, ya que en días laborables resultaba, sin duda, de una excesiva capacidad, la empresa del cine realizó una instalación que, por medio de tableros y cortinajes podían ser desmontados y



retirados siempre que ello fuese preciso. El dispositivo, muy bien estudiado, no sólo reducía las dimensiones del local, sino que hacía a éste más confortable al poder ser caldeado con más rapidez y eficacia, mejorando incluso sensiblemente las condiciones acústicas, que ya eran buenas. A partir de esta reforma, la publicidad del cine se especificaba en la siguiente forma: “Cine Olympia. Local reducido”, y las primeras películas que se proyectaron en el “reducido local”, fueron “Sangre y arena”, con Tyrone Power, Rita Hayworth y Linda Darnell, y “Yo doy mi vida”, con Anton Walbrook. Los precios que rigieron fueron los de dos pts. butaca y una pta el primer piso.

El histórico Cine Olympia, popularmente apodado el Cine de la Estación, cerró definitivamente sus puertas el 31 de diciembre de 1971, siendo su último programa la proyección de las películas, “Tarzán y la rebelión en la jungla” y “El robo del siglo (Operación Amsterdam)”. El edificio fue completamente demolido en 1976 y en su solar se construyó un edificio de viviendas que igualmente lleva la misma denominación del desaparecido cine.

LA PASARELA AÉREA DE 1928 (DESAPARECIDA)

Por aquellos años iniciales de la década de 1930, por la hoy Gran Vía discurría la vía del ferrocarril, de aquí que en 1928 el Ayuntamiento decidió construir una gran pasarela aérea que enlazara precisamente la gran plazoleta de la Estación y calles circundantes, terrenos actualmente ostentados por la torre central de la Gran Vía y colindantes, con la calle República Argentina.

Se trataba de una pasarela de cemento que, partiendo del ángulo derecho de la citada plazoleta de la antigua estación de ferrocarril, previas unas escalinatas con sus correspondientes descansillos, permitía el acceso de los peatones hasta el entonces denominado paseo Gonzalo de Berceo –parte de la actual Gran Vía–, al que se descendía por otros dos escalinatas paralelas a la acera y dispuestas sobre la misma.

Desde 1928 la mencionada pasarela fue una estampa muy clásica de nuestra ciudad hasta el 16 de diciembre de 1959, cuando desaparecido el tendido de la vía férrea por esta parte de la capital, se procedió a su total desmantelamiento por la empresa Construcciones Díaz.

GRAN CASINO



Esta institución, fundada en 1905, posee su sede en la calle Gran Vía desde el 27 de junio de 1970 después de haber pasado por el edificio del Gran Hotel en la calle General Vara de Rey, el chalet de los Azpilicueta en el nº 1 de la calle Miguel Villanueva o el café Los Leones. En 1963 el Gran Casino adquirió una parcela de terreno de la antigua Estación de Ferrocarril que se deslizaba por este lugar, construyendo en el nº 18 un edificio que fue proyectado en 1966 por J. Lizaranzu.

En 2007 fue publicado por el IER y el Ayuntamiento de Logroño el libro “El Gran Casino de Logroño. 100 años de historia (1905-2005)”, escrito por Andoni Fernández Díez. ▽

El primer nombre que la Corporación acordó nada más iniciarse las obras del traslado de la vía férrea, y a pesar de la oposición del propio alcalde por cuanto le afectaba plenamente, fue el de Gran Vía don Julio Pernas Heredia. Qué duda cabe que este acuerdo realmente se olvidó, ya que la Diputación Provincial, en sesión de 24 de mayo de 1967, acordó aprobar un escrito remitido por el Círculo Cultural Juan Vázquez de Mella, comunicando haber solicitado al Ayuntamiento denominar Gran Vía Gonzalo de Berceo a la que entonces recibía solamente la denominación de Gran Vía, y adherirse a él. Pocos días más tarde, el Ayuntamiento, en sesión de 12 de junio de 1967, acordó que la excepcional arteria llevase el nombre de Gonzalo de Berceo.

El 20 de noviembre de 1975 fallecía el jefe del Estado, general Franco, y el día 22 era proclamado solemnemente Rey de España, el hasta entonces Príncipe Juan Carlos de Borbón y Borbón. Solamente cuatro días después el Ayuntamiento logroñés, bajo la presidencia del alcalde Narciso de San Baldomero, en sesión de fecha 26 de noviembre de 1975 se reunió en sesión extraordinaria, y en el transcurso de la misma, el alcalde pronunció un breve discurso y propuso unos acuerdos que fueron adoptados por unanimidad. Entre ellos se acordó otorgar al Rey de España, la Medalla de Oro de la Ciudad, dar el nombre del Rey a la Gran Vía de Logroño, que en lo sucesivo se denominará Gran Vía del Rey don Juan Carlos I, y en tercer lugar solicitar del Rey la concesión de una audiencia a esta Corporación Municipal que acudirá a la misma para entregarle la Medalla de Oro de la Ciudad y expresarle corporativamente todos los sentimientos de adhesión, lealtad y afecto que queremos consten ya en este acto.

¿QUIÉN FUE?



Juan Carlos I, el actual Rey de España, nació en Roma el 5 de enero de 1938 y fue elegido por el general Franco su sucesor el 22 de julio de 1969 y proclamado Rey el 22 de noviembre de 1975, dos días después del fallecimiento del general Franco. A los dos meses de producirse este acontecimiento, el 28 de enero de 1976 tuvo lugar en el Palacio Real de Madrid la audiencia concedida por Su Majestad el Rey a la Corporación Municipal presidida por el alcalde de Logroño, Narciso de San Baldomero.

¿SABÍA QUE...

- ... hasta el momento han sido siete las visitas oficiales de los Reyes de España a La Rioja?
- ... la primera en 1977, en el Monasterio San Millán de la Cogolla con motivo del Milenario de la Lengua?
- ... la segunda en 1984, viajando por varias Comunidades Autónomas llegan a La Rioja, donde visitan Calahorra, Nájera, Villoslada, Haro y Logroño?
- ... la tercera en 1992, de nuevo en el Monasterio San Millán de la Cogolla homenajeando a la lengua castellana?
- ... la cuarta en 1995, en Logroño para celebrar el IX Centenario del Fuero?
- ... la quinta en 2000, en Calahorra visitando la exposición “La Rioja Tierra Abierta” en su primera edición y en Logroño el Edificio Científico-Tecnológico de la Universidad de La Rioja?
- ... la sexta en 2007, en Logroño para inaugurar el Hospital San Pedro y la exposición “La Rioja Tierra Abierta” en su tercera edición?
- ... la séptima en 2008, en Logroño, para presidir el Acto Académico de Apertura Nacional del Curso Universitario 2008-2009 en la Universidad de La Rioja?