

«La rotonda de Vara de Rey es beneficiosa para la ciudad y esencial para el proyecto»

Íñaki Ábalos Arquitecto

El responsable del proyecto visita una obra de la que lo mejor que se puede decir es que sigue con normalidad, «y eso es casi insólito»

:: PABLO ÁLVAREZ

LOGROÑO. Casi un logroñés de adopción: Íñaki Ábalos, el lápiz del que salió el proyecto del soterramiento, ve como «su» obra sigue adelante. Aunque no sin polémicas.

– **Será una noticia aburrida, pero que las cosas «vayan»...**

– No, está muy bien. En otros momentos, decir que las cosas siguen el curso normal previsto hubiera sido rutinario, pero en estos momentos es casi insólito. Y es una gran noticia para todos.

– **Una novedad es la futura apertura de Miguel Delibes, que conectará con la polémica rotonda de Vara de Rey. ¿Es realmente necesaria esa rotonda?**

– Me han ido informando puntualmente de la polémica, y tengo que decir varias cosas. Una: desde el punto de vista del proyecto es esencial. Es el eje vertebrador de todo lo que va a venir en los próximos meses, y va a resolver de manera muy eficiente la vialidad de la ciudad. En el desarrollo de una ciudad todo es discutible, política y técnicamente. Pero también hay una cuestión de procedimiento y de plazos. La polémica ha llegado con muchísimo retraso; ha habido sus periodos de información y para proponer alternativas hace años, y no hubo ninguna. Entre otras cosas porque estaba bien estudiado. Cuando se ejecuten las primeras acciones se verá, para aquellos que tienen más dudas, cuánto mejora la zona en la que está ahora la rotonda. Estos desniveles que crean una segregación en cier-

tas zonas desaparecen, y se va a crear un efecto de urbanización que se extenderá más allá de los límites del proyecto. Es beneficioso para la ciudad, es beneficioso para la vialidad, y es esencial para el proyecto.

– **Los argumentos de los no partidarios son principalmente dos. Uno, el miedo al tráfico. Hay un estudio de tráfico hecho...**

– Sí. Hecho y rehecho y revisado muchas veces, sí.

– **... y el otro, en cuando al presupuesto: si merece la pena gastar en esa obra.**

– Si ésta fuese una obra sin planificación se podría reprochar. Pero en el cómputo total de la operación urbana (que es una de las más grandes que se están haciendo en España en estos momentos) es una cantidad irrisoria. Y la eficacia que tiene a efectos de los resultados es máxima. Las cosas no se deben mirar sólo por el presupuesto sino por lo que ofrecen a la ciudad.

– **En una obra de este tamaño parece inevitable algo de polémica ciudadana o política.**

– Por supuesto.

– **En este caso llevamos por lo menos tres: además de la rotonda, el mantenimiento de la estación original y la caída en el presupuesto de la estación de autobuses. ¿Cómo es posible que se pueda hacer con 6 millones menos? ¿Era muy lujosa antes o es muy pobre ahora?**

– No, no (ríe). Se queda en el punto medio. Haciendo esta obra, como siempre pasa, hemos aprendido todos. Esto no es como fabricar coches, que se hace un prototipo y luego se sacan mil iguales. Las obras siempre tienen condiciones locales que las hacen únicas. La estación de autobuses tiene la cualidad de tener una «gemela», la de trenes, muy próxima. Las hipótesis iniciales que habíamos hecho eran simplemente una extrapolación, y no es lo mis-



Ábalos, ayer en la estación logroñesa. :: DÍAZ URIEL

«Cuando se ejecute se verá cuánto mejora la rotonda la zona en la que está»

«Los caprichitos para salir en una fotografía se pagan muy caros»

mo una estación que otra, por ejemplo, en cuanto a la climatización. Y en la construcción de la cubierta hemos aprendido que las cargas se pueden reducir significativamente, hemos aprendido a optimizar el uso del acero... Gracias a esta experiencia podemos ahorrar bastante.

– **¿La crisis ha mejorado a los arquitectos?**

– No sé contestar a esa pregunta. Lo único que digo es que los arquitectos que hemos trabajado siempre así, por necesidad o porque no creemos que haya que hacer tonterías (y hablo por muchísimos arquitectos españoles) no hemos tenido que cambiar nada. Serán otros.

– **Quizá haya que cambiar la pregunta. ¿La crisis ha mejorado a la arquitectura?**

– Espero que sí. Mi esperanza es que todos sepamos lo que cuestan los caprichos y lo sería que es la arquitectura. Es una construcción colectiva. No somos sólo los arquitectos: están los políticos, están los bancos que dan el dinero, están los ciudadanos, la historia, el futuro... Hay muchas cosas que están implicadas, y los caprichitos para salir en una fotografía se pagan muy caros.

– **Hay un momento en estas grandes obras que es el encuentro con la opinión ciudadana. ¿Cómo de molesto o de enriquecedor es ese encuentro?**

– Es como el éxito para un director de cine. Hay directores y arquitectos para quienes el éxito popular es todo. Y otros para los que es una recompensa y una satisfacción, pero no lo es todo. Cuando hay un rechazo frontal hay que ser muy de piedra para no replantearse las cosas. Pero yo creo que las obras de arquitectura son obras de arte. Y tampoco se pueden digerir en diez minutos. Un equilibrio entre la aprobación y una cierta resistencia es lo razonable. Pero la ciudad tiene que ir para adelante, y tiene que haber un nivel de experimentación y de riesgo.

El primer tramo de Delibes se abrirá en verano y el parking, en octubre

:: LA RIOJA

LOGROÑO. El primer tramo de la calle Miguel Delibes de Logroño, situado junto a la estación del ferrocarril, estará abierto al tráfico el próximo mes de agosto y el aparcamiento subterráneo ubicado debajo de esta zona comenzará a funcionar en octubre.

Así lo anunciaron ayer la alcaldesa de Logroño, Concepción Gamarra, y el consejero de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja, Antonino Burgos, durante una visita a las obras

del soterramiento, a la que también asistió el arquitecto redactor de este proyecto, Íñaki Ábalos.

En declaraciones a los periodistas, Gamarra precisaba que se abrirá al tráfico el tramo de Miguel Delibes ubicado entre avenida de Colón y Lope Toledo y también en agosto se conectará avenida de Colón con Gustavo Adolfo Bécquer.

Estos viales no se han podido acabar antes debido a las obras del nuevo aparcamiento subterráneo, que tendrá acceso directo a la estación

de tren y contará con 300 plazas distribuidas en dos plantas, explicó la alcaldesa. Ese aparcamiento abrirá, si se cumple lo previsto, en octubre.

Gamarra detallaba que, junto a las obras del aparcamiento, se ejecutan los trabajos de ampliación del edificio de la estación de tren, que fue inaugurada en diciembre de 2011 pero aún no se han acabado en la zona sur las oficinas, taller, almacén y zonas comerciales, con un espacio de 1.785 metros cuadrados.



Visita a la sección sur de la estación, aún en obras. :: DÍAZ URIEL