

El cuerpo y el alma de las obras

Con casi 80 empresas riojanas contratadas en el soterramiento, 335 empleados han trabajado cada mes, con picos de 590 operarios





Castellón, en la nueva terminal ferroviaria. :: M. HERREROS

**José María Castellón
ITC-ATISAE**

«Hemos hecho el control de calidad general de la obra»

«ITC-ATISAE ha realizado estudios geotécnicos del terreno, inyecciones en el terreno con mortero de cemento y control de calidad general de la obra, entre otros, a través de ensayo de materiales (hormigones,

aceros, suelos, compactaciones...), inspección de estructura metálica, inspección de instalaciones (saneamiento, fontanería, climatización, alta y baja tensión, alumbrado, detección y extinción de incendios, intrusismo...). A lo largo de los trabajos han intervenido alrededor de 30 técnicos de nuestra empresa, tanto de la Delegación de La Rioja como de otros centros de apoyo».

Personal de Adif, Tysa, Sacyr, LIF 2002 y de algunas de las empresas riojanas subcontratadas posan ante la nueva estación de ferrocarril de la capital riojana. :: MIGUEL HERREROS

«Ha requerido esfuerzo técnico y complicidad»

Mari Cruz Gutiérrez
Directora técnica LIF 2002



Mari Cruz Gutiérrez, directora técnica de LIF 2002, en las escaleras de acceso a los andenes de la nueva estación.

:: ALFREDO IGLESIAS



ROBERTO GONZÁLEZ LASTRA



✉ rglastra@diariolarioja.com

LOGROÑO. Gran parte del alma del soterramiento del ferrocarril tienen nombre de mujer: Mari Cruz Gutiérrez, directora técnica de Logroño Integración del Ferrocarril (LIF) 2002.

– ¿Puede explicar su misión? – Mi trabajo consiste en la gestión técnica de la actuación de integración ferroviaria en la ciudad, es decir llevar a cabo el proyecto elegido garantizando la mejor integración y

que los aspectos urbanísticos, ferroviarios y arquitectónicos se complementen. Y todo ello dentro de un marco jurídico y económico muy estricto, que también tiene su complicación.

– ¿Ha sido la coordinación un trabajo de ingeniería?

– La estación de tren es la primera pieza del puzzle que colocamos, por decirlo así, en el mapa de la ciudad. Desde luego a la complejidad propia de

las obras hay que añadir los condicionantes urbanos con los que hemos tenido que contar y resolver a la vez.

– ¿Cuáles han sido los retos?

– Mi reto fundamental ha sido no perder de vista en ningún momento la imagen final, con dos restricciones importantes: ajustamos a la previsión económica y asegurar la máxima calidad arquitectónica. Llevar a cabo con éxito el edificio de la estación, diseño de

Ábalos y Sentkiewicz, ha requerido un gran esfuerzo técnico y una cierta complicidad entre todos los interesados en su ejecución.

– ¿Y las dificultades?

– Precisamente el carácter innovador de esta forma de gestionar proyectos complejos, que lo hace tan atractivo, es un inconveniente en el día a día, ya que no hay referencias o modelos estándar. Las decisiones tienen que ser adopta-

das de manera rápida y coherente, teniendo en cuenta un gran número de parámetros y a veces es inevitable que existan conflictos de intereses entre las partes. No siempre ha sido posible contentar a todos los implicados y eso hay que explicarlo muy bien.

– ¿Es la obra más importante en la que han trabajado?

– Desde luego, y va a ser muy difícil superarla no sólo por su entidad sino porque no es ha-

Álvaro Angulo
Hormigones Angulo

«El ritmo ha sido muy ágil»

«Hemos sido una de las empresas encargadas de servir el hormigón para pantallas, cimentaciones, soleras... El ritmo de la obra ha sido muy ágil y ha habido que trabajar fines de semana, festivos, noches..., y eso se lo agradezco a mis empleados, pero todo ha ido muy bien gracias a la coordinación».



Álvaro Angulo, sentado en un andén. :: M. HERREROS

Javier Cumplido
Teinsa

«Son 5.528 metros de tuberías»

«Hemos hecho la instalación contra incendios. No hemos tenido grandes retos, pese a que ha habido que instalar 5.528 metros de tuberías en poco tiempo. La relación con la empresa constructora ha sido excelente y por nuestra parte la obra está prácticamente concluida tras 9 meses de trabajo».



Javier Cumplido, junto a una instalación de Teinsa. :: J. MARÍN

Fernando G. Mendoza
Mosaicos La Industrial

«El pavimento es exclusivo»

«Hemos instalado la pavimentación del hall de la estación, más de 4.000 metros cuadrados. Es un edificio emblemático y de dimensiones importantes y el material usado es especial, porque fue diseñado, mecanizado y desarrollado por el fabricante en exclusiva para esta instalación».



García Mendoza, en el hall de la terminal. :: SONIA TERCERO

Jorge Alonso Tomás
Perforioja

«Expertos en corte de hormigón»

«Nuestra misión ha sido la perforación y corte en hormigón en diferentes forjados para, luego, pasar los cables eléctricos y de otro tipo y las tuberías de una estancia a otra. La perforación más larga fue de dos metros para meter unas bombas de agua pluvial y sacar el agua a la calle».



Jorge Alonso Tomás, en uno de los andenes. :: M. HERREROS



el aparcamiento subterráneo y completar la estación, la cruja sur. A la vez iremos conectando las calles Juan Boscán, Pedregales y Gustavo Adolfo Bécquer y terminaremos el parque sobre los andenes y cubierta de la estación.

- Y después?

- De la fase 2 estamos esperando el proyecto de construcción, cuando llegue habrá que estudiarlo y el Consejo de Administración de LIF 2002 decidirá. Además, se ha contratado recientemente a DH Ingeniería el proyecto de urbanización del entorno de la estación, así que a lo largo del 2012 y 2013 llevaremos a cabo las obras, que son necesarias para acabar de conectar la ciudad construida con el nuevo desarrollo urbano. El proyecto de la estación de autobuses estará listo también el próximo año y estamos esperando el proyecto de la subestación de tracción de la Portalada, que debe finalizar en el 2012 y que permitirá trasladar la existente en la calle Lobete y así liberar el suelo que ocupa.

bitual encontrar proyectos de esta complejidad y que reúnan tantos ingredientes atractivos: infraestructura, reconversión urbana, arquitectura, paisaje... y todo ello enfocado desde una perspectiva integradora, próxima al concepto de ecological urbanism.

- ¿Qué le queda a la fase 1?

- La obra de la fase 1, que es la adjudicada a SACYR, finalizará en agosto del 2012. En este plazo tenemos que construir



Ricardo Castejón Aranzana, del Grupo Typsa, jefe de asistencia técnica, posa en el interior de la estación.

:: ALFREDO IGLESIAS

«Hay que lidiar con todo tipo de especialistas»

Ricardo Castejón Grupo TYP SA

: R. G. L.

LOGROÑO.

- ¿Cuál es su tarea?

- Soy el responsable del equipo de personas cuya misión

es supervisar la ejecución de las obras que realiza la contrata (SACYR) y asistir técnicamente a la dirección de obra.

- Se dice que la coordinación

ha sido el gran reto. ¿Es así?

- Verdaderamente. En una obra ferroviaria subterránea en la que se incluye el edificio de la estación, se realizan trabajos relacionados con múltiples especialidades técnicas de ingeniería a las que hay que sumar la arquitectura. Se lidia con especialistas de obra civil, estructuras, vía, catenaria, instalaciones de seguridad y comunicaciones, ingeniería industrial, climatiza-

ción, energía, arquitectura... La coordinación es vital para el desarrollo de nuestra labor y éxito del proyecto.

- ¿Otros retos?

- En obras de esta envergadura convergen los trabajos de muchos contratos con empresas diferentes. Conseguir que la obra se realice en el plazo y calidad convenientes y que Sacyr, con todas sus empresas subcontratistas, busquen los mismos objetivos ha sido y es un auténtico reto para el proyecto. Es cierto, que cuando hay buenos profesionales, todo es más fácil.

- ¿Qué les queda pendiente a partir de ahora?

- Se comenzará a desmontar las instalaciones ferroviarias que se realizaron en la fase Previa que impiden la finalización de la parte sur del edificio de la estación, así como la ejecución del parking subterráneo. También falta dar continuidad a las calles que conectarán ambas partes del soterramiento y el parque sobre la cubierta del edificio y losa de andenes.

Enrique Mendi Pimer

«De cable, usamos 58 kilómetros»

«Hemos instalado el sistema automático de detección de incendios y todo lo relacionado con comunicaciones, redes internas y sistemas de radio y televisión, megafonía, seguridad y sistemas de control de acceso. Hemos utilizado 58 kilómetros de cables especiales 10 de ellos de fibra óptica».



Enrique Mendi, a las puertas de la terminal. :: M. HERREROS

Jorge Luis Blanco Cyar

«El reto fue la cubierta irregular»

«Hicimos la cubierta de la terminal y parte de la de los andenes. El reto pasaba porque la de la estación es una cubierta irregular y había que buscar distintas soluciones técnicas. También ha planteado algunos problemas el nivel freático de Logroño, pero bueno se ha solucionado todo».



Jorge Luis Blanco, en el hall de la estación. :: A. I.

Iván Narro Antis

Un colector a 7,5 metros

«Hicimos la instalación de los colectores en Eliseo Pinedo y avenida de Colón, la pavimentación de las calles y la urbanización nueva en la rotonda. También, trabajos de muros y forjados en los andenes de la estación. Lo más complicado, el colector Eliseo Pinedo, a 7,5 metros de profundidad».



Iván Narro posa junto a uno de los trenes. :: A. IGLESIAS

Alberto Ascorbe Tabiques y techos

«Se trabajó a 20 metros de altura»

«Nuestro trabajo consistió en la realización de aislamientos, falsos techos y divisiones interiores, principalmente en la estación. No hubo dificultades especiales, pero los retos fueron la coordinación con otros gremios y la dimensión de la obra, con trabajos en alturas de hasta 20 metros».



Alberto Ascorbe, bajo una de las luminarias. :: A. IGLESIAS