

GALICIA

El acceso maldito al centro de Ourense

El alcalde se resiste a abrir una polémica obra de Manuel Cabezas por falta de seguridad

CRISTINA HUETE
Ourense

El legado del ex alcalde Manuel Cabezas a Ourense es una millonaria y dudosa infraestructura: el acceso centro a la ciudad. Ideado para agilizar el tráfico está abocado a colapsarlo, según todos los informes técnicos, y a deteriorar la margen izquierda del Miño, espacio natural protegido, con su gran impacto ambiental. El vial, que planea sobre una docena de casas del barrio de Vistahermosa, ha provocado desprendimientos de taludes y derrumbes de montañas artificiales que arrastraron toneladas de piedra y tierra sobre las viviendas. Los pilares se resienten con grandes grietas. Al alcalde socialista Francisco Rodríguez, que desde la oposición luchó contra el "empecinamiento de Cabezas", le toca inaugurarlos. Será, según él mismo reconoce, su "trago más amargo".

Nadie tiene duda de que se trata de una aberración desde el punto de vista técnico. Ni los vecinos, ni los expertos municipales, ni la Policía Local, ni los responsables de Fomento, ni el actual equipo de gobierno. No la tenía Francisco Álvarez Cascos cuando siendo ministro de Fomento bregó contra la decisión del entonces alcalde de su partido por hacer valer este trazado frente a otros más racionales. Cascos cedió y Cabezas mantuvo su criterio sin que nadie se explique por qué.

Tras cuatro años de ejecución de una vía de dos kilómetros presupuestada inicialmente en 15 millones de euros y que ya supera los 20, se resiste a recibir la obra, ya finalizada. "No lo haré hasta que tenga todas las garantías de seguridad", repite estos días el alcalde a los vecinos, inquietos ante la apertura y temiendo alguna desgracia.

Además de los desplomes, el vial, que parte de la A-52 y va en dirección al río, ha sido construido con una pendiente, en bajada, del 8% cuando las recomendaciones técnicas establecen que sólo un máximo del 5% garantizaría la seguridad.

Antonio Rincón, que tiene su vivienda a ocho metros de la infraestructura, tiembla. "Estamos debajo de la carretera; si con esta pendiente se sale un coche, nos cae encima", lamenta.

El estudio informativo fue aprobado en junio de 2001 y la licitación en 2003. Técnicos mu-

El desnivel del 8% pone en riesgo la seguridad de la infraestructura

nicipales y de Fomento habían desaconsejado insistentemente este trazado y avalado otra opción "más natural" por la zona de Rabo de Galo. La concejala de Urbanismo, la arquitecta socialista Áurea Soto, repite lo que



Una de las curvas del acceso, frente a las termas de la Chavasqueira y por encima de viviendas. / JAVIER VILLA



Un vecino muestra las grietas del muro de contención del talud. / J. V.

dijo hasta la saciedad durante sus años de oposición. "Esto ha sido una alcaldada", sentencia recordando que "había una opción topográficamente más natural porque el vial no entraba en el punto más bajo, que es el

río, y consecuentemente ni había impacto ambiental ni había que forzar la naturaleza, con lo que resultaba más barato y eso sin tener en cuenta que allí no había que expropiar". "Cabezas se empecinó y no hubo forma de

dar marcha atrás", sentencia.

La concejala advierte que las carreteras "no pueden estar encima de los ríos", por lo que concluye que "al cortar el desagüe natural de la montaña, la obra provocó grandes desprendimientos" y la empresa concesionaria, Ferrovial, se vio obligada a reforzar pilares y taludes.

Los vecinos tienen un listado de demandas: la mejora del talud agrietado, la recogida de las aguas pluviales, la corrección de los muros de contención "que no tienen protección" y accesos para sus viviendas. Carlos Hernán, con casa a escasos metros del pilar agrietado, está convencido de que "en cualquier momento se puede venir el puente abajo, porque si se agrietó ahora, ¿qué creen que pasará cuando circulen camiones?".

Aunque hay evidencia de que la empresa reforzó los muros de contención y de que levantó pilares que no figuraban en el proyecto inicial, el alcalde ha accedido a las peticiones vecinales de mediación anunciando que se reunirá esta semana con Fomento para reclamar más seguridad.

Mientras, Áurea Soto asume la herencia envenenada. "Es curioso, porque presentamos un montón de interpelaciones sobre este asunto en la legislatura pasada, siempre rechazando la obra y alertando sobre su despropósito", comenta. Soto recuerda que el malestar que le causaba era tan grande que llegó a proponer que bautizaran la obra como "Acceso Manuel Cabezas". Pese a todo, la concejala acompañará al alcalde socialista antes de que finalice el año en su primera inauguración de una infraestructura. "Esto es lo que nos ha dejado el PP", lamenta.

El previsible colapso del tráfico exige su reordenación

C. H., Ourense

El acceso presenta, además, deficiencias añadidas. Sus dos kilómetros de longitud constituirán el principal enlace de la ciudad con la A-52 con dirección a Madrid, Vigo o Pontevedra y hacia la avenida de la Ribeira Sacra con dirección a Lugo, Santiago o Coruña. La Policía Local manejaba ya hace un par de años un informe que alertaba sobre el colapso de circulación en la zona de Os Remedios. Según este documento, ya entonces había un tráfico mínimo registrado de 3.000 coches por hora procedentes de la salida situada en la zona de Barreiros, lo que "unido a los cerca de 2.000 procedentes de Vigo o Pontevedra deja una intensidad en Os Remedios de más de 4.000 vehículos por hora".

El equipo de gobierno es consciente de lo que se le viene encima. La concejala de Urbanismo reconoce la necesidad de iniciar una reorganización del tráfico diseñando una nueva zona urbanística que absorba la circulación de entrada y salida de la A-52. "Habrá que inundar toda esta zona con nuevas isletas", concluye un técnico municipal advirtiendo del "disparate urbanístico" de esta opción de acceso a la ciudad.