



Á vista do anuncio no DOGA nº 40 de luns 26 de febreiro do 2018 de **licitación da obra da terminal de autobuses integrada na estación intermodal de Ourense**, a Xunta de Goberno do Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, COAG, en sesión celebrada en data de 1 de marzo do 2018 manifesta o seguinte:

Con data de 13 de xuño do 2017 o COAG realiza una alegación ao proxecto integrador de estación intermodal de Ourense, **manifestando a súa posición contraria á proposta por non cumprir en absoluto cos obxectivos establecidos a priori**, e que non eran outros que lograr que todos os medios de transporte implicados nesta actuación se interrelacionen de maneira rápida, eficiente e co menor custo ambiental e económico posible, e a mellora da permeabilidade transversal na contorna da actuación.

A alegación pódese consultar en <http://portal.coag.es/coagactua/alegacions-do-coag-ao-proxecto-integrador-da-estacion-intermodal-de-ourense-proxectos-de-estacion-de-ferrocarril-e-conexions-de-permeabilidade-transversal-estacion-de-autobuses-aparcamento-para-tur/>.

Tras esa alegación, o COAG nese claro compromiso co territorio galego, promoveu diferentes reunións entre os representantes da administración local e autonómica e do propio COAG en aras de contribuír á necesaria mellora da proposta presentada.

Agora, trala análise do proxecto que se publica para licitar a obra da terminal de autobuses, e que introduce unha serie de variacións en relación ao exposto publicamente, **o COAG vese obrigado a manifestar novamente o seu total desacordo coa proposta realizada, solicitando ás administracións implicadas a revisión completa desta ao non resolverse os problemas apreciados polo COAG na súa alegación.**

As variacións expostas no proxecto de execución consisten substancialmente en:

- A substitución da dobre comunicación rodada entre a terminal de autobuses e a rúa Eulogio Gómez Franqueira por unha única comunicación rodada.
- Novo deseño de terminal de estación de autobuses, mantendo a súa posición.

A substitución da dobre comunicación rodada por unha única, mantendo o acceso á terminal de autobuses a través dun lateral do centro de saúde, non incide de maneira algunha no número de vehículos que soportará a rúa Eulogio Gómez Franqueira. Todos os movementos de autobuses e do resto de vehículos implicados nesta suposta intermodalidade (salvo ferrocarril evidentemente) séguense realizando a través desa rúa, **sen outros viarios alternativos que puidesen canalizar o aumento e o tipo de tráfico que se prevé nesa rúa, e que dunha maneira sinxela poderíanse trazar a través dos terreos propiedade de ADIF.**

Definitivamente a rúa Eulogio Gómez Franqueira pasará a ser unha estrada que axudará a fragmentar aínda máis ese espazo urbano.

Nesa mesma rúa, xa saturada en polo menos os momentos próximos á chegada e saída de os ferrocarrís, séguese expondo, ademais do tráfico existente na actualidade, a entrada e saída de coches a un novo aparcadoiro subterráneo para 302 prazas, o accesos rodados dos taxis, dos autobuses urbanos e do aparcadoiro rápido para deixar e recoller a viaxeiros.

Mantéñense por tanto tódolos inconvenientes descritos na nosa alegación, o que nos permite seguir afirmando que a proposta exposta xerará graves problemas de mobilidade na contorna da estación, todo o contrario ao que determina o Regulamento da lei de ordenación do Transporte Terrestres que no seu artigo 184 establece para as estacións de Transporte: **“Contar con accesos, para entradas e saídas de vehículos, configurados de modo que non produzan interferencias entre os mesmos nin alteracións sensibles na capacidade normal polas vías lindeiras”**



En relación ás variacións incorporadas ao novo edificio da terminal, sinalase en diferentes apartados do proxecto que a terminal de autobuses debe de **"manter a mesma estética de cuberta e fachada do edificio da estación de ferrocarril, cumprindo así as peticións realizadas neste sentido polo Concello de Ourense na súa carta de 28 de xuño de 2017 e por el Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia na alegación presentada o 13 de xuño de 2017."**

En relación a isto habemos de sinalar que en ningún momento o COAG entrou a valorar na súa alegación o que no proxecto denomínase como "estética da nova terminal." **A alegación unicamente pon en evidencia que a proposta exposta non era, nin o segue sendo agora, a adecuada para ese espazo, entre outras cousas por non cumprir os obxectivos de promover unha mobilidade sustentable dunha maneira rápida e eficiente e por non mellorar a permeabilidade transversal da cidade na contorna da estación de ferrocarril. Máis ben todo o contrario.**

É evidentemente que o COAG pode opinar de "estética". Pero sinalar que o edificio resultante dispón da mesma estética de cuberta e fachada do actual edificio de ferrocarril, segundo sinala a memoria do proxecto, para cumprir a petición do COAG na súa alegación, resulta canto menos sorprendente e falso, máxime cando o COAG entende que as nosas paisaxes, **as nosas cidades, son elementos dinámicos formados por diferentes substratos nos que cada tempo fai a súa achega.** Con todo o que pretende o proxecto é mimetizarse coa actual terminal de ferrocarrís, algo totalmente anacrónico e que sen ningunha dúbida dificultará a lectura histórica dos diferentes elementos que comporán este conxunto. Neste sentido **a recente lei de patrimonio promulgada pola Xunta de Galicia establece no seu artigo 44.f) que se terá que realizar, "o discernimento da adición de materiais e técnicos empregadas, evitando as adicións miméticas que falseen a súa autenticidade histórica."** Estes criterios deberían de ter unha maior consideración nunha actuación promovida desde a administración pública, coa obriga de exercer un labor exemplarizante.

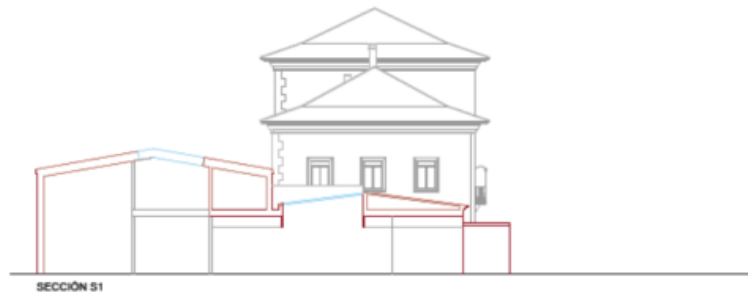
Por tanto e sen entrar en valoracións arquitectónicas, **a nova terminal que agora se presenta, lonxe de achegar unha solución congruente, contribúe a confundir as diferentes achegas de todas as épocas existentes no ben, afastándose dunha solución que debería de achegar valor, harmonía e coherencia ao espazo no que se sitúa.**



Alzado principal de conxunto, extraído do proxecto de execución. En cor vermella a terminal proposta.



Alzado lateral e posterior, cara ás instalacións de ferrocarril.



Sección da terminal.

ADIF conta con decenas de miles de metros ocupados por praias de vías e antigas construcións dispoñibles para a actuación.

A proposta exposta parte da non liberación deses espazos facendo que a maior actuación urbanística que vivirá Ourense en moitos anos se expoña dunha maneira moi limitada e restrinxida, coincidente coa zona de maior densidade urbana. **Incorporar a esta actuación unha mínima parte destes espazos dos que dispón de ADIF resolvería a maior parte dos problemas apreciados polo COAG, logrando que estes necesarios investimentos na cidade de Ourense se realicen desde a racionalidade, a eficiencia e por suposto desde a utilidade para a sociedade.**

En relación ao resto dos proxectos que se están redactando e que conforman este chamado proxecto integrador, o COAG descoñece o estado dos mesmos, polo que evidentemente non se pode pronunciar.



Entre as dúas liñas vermellas delimitábase parte dos terreos de titularidade do ADIF.

