

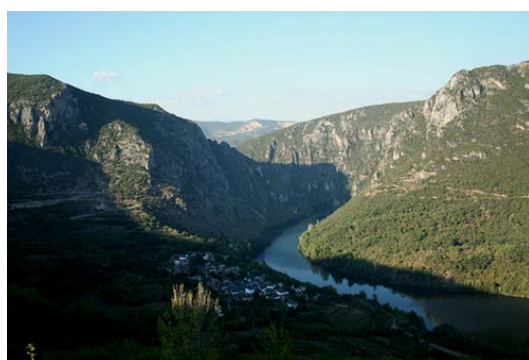
Serra da Lastra

Un Parque Natural en Peligro de Extinción



La Serra da Lastra, un Parque Natural en peligro

La Serra da Lastra es un macizo fronterizo situado en el noroeste de la Península Ibérica y que ejerce de frontera natural entre las Comunidades Autónomas de Castilla León y Galicia. Es, de hecho, el límite entre dos comarcas fértiles y muy diversas paisajísticamente, el Bierzo leonés y Valdeorras, en Ourense. Este territorio está marcado por el cauce del río Sil, el más caudaloso de Galicia, y el cual nace en las montañas leonesas para entrar en Galicia atravesando el Bierzo y Valdeorras proporcionando todo un espectáculo natural, que es precisamente el Parque Natural de la Serra da Lastra.



Esta entrada natural a Galicia, un territorio flanqueado por sierras y macizos, ha sido empleado durante siglos, y hasta la apertura de la A-6, como la principal vía de comunicación con la Meseta a través de la N-120. Esta carretera fue reformada en la década de 1960 provocando ya entonces un fuerte impacto ambiental sobre el entorno de A Lastra, que fue atravesada por una sucesión de túneles, viaductos y taludes. La N-120, que une Ourense y Ponferrada, es la que quiere convertirse en autovía, un proyecto demandado durante tiempo y que en los últimos años ha recibido un fuerte impulso, debido en parte a los cambios políticos en los gobiernos de Madrid y Santiago de Compostela.

La autovía que unirá Ponferrada y Ourense es conocida como la A-76 y sus posibles trazados se conocieron hace dos años, cuando se hizo público un informe que incluía cuatro itinerarios posibles, dos de ellos a través de este Parque Natural. Las otras posibilidades seguían también el curso del río Sil pero por la vertiente sur, suplantando una carretera que lleva décadas sin ser reformada y que soporta un volumen de tráfico muy elevado al atravesar una zona minera basada en el transporte por carretera y con numerosos centros de trabajo.

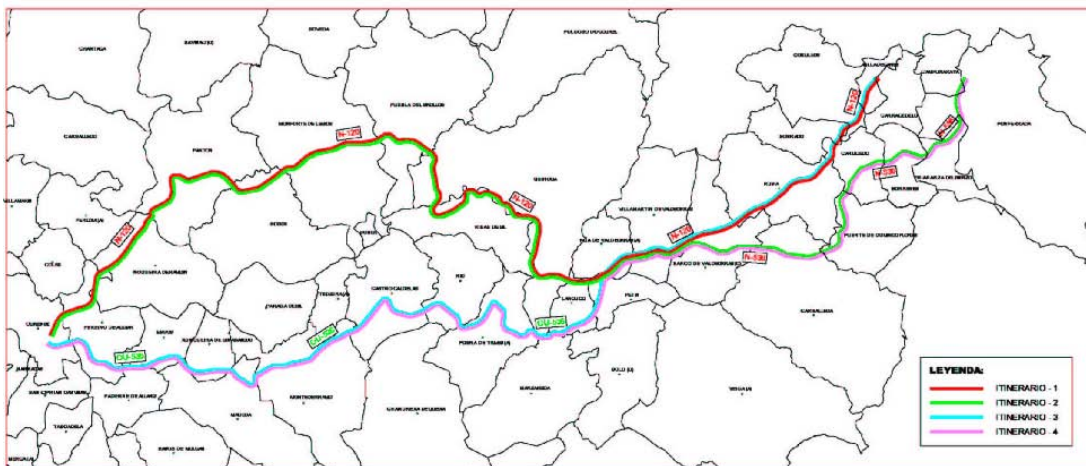
Pero estas alternativas se esfumaron el pasado 5 de septiembre de 2008, cuando el Boletín Oficial del Estado hizo público el estudio informativo con los trazados propuestos para la A-76. En él ya sólo se plantea una posibilidad, atravesar el espacio protegido de la Serra da Lastra, a la que volverán los túneles, los viaductos, los pilares y los taludes provocando un daño irreparable en sus valores medioambientales y echando por tierra todo el esfuerzo (reciente, muy reciente) de la administración y los vecinos por conservar el entorno. La autovía partirá el Parque a la mitad y destruirá el paisaje un que nadie pone precio, lo que supondrá un bochorno para quienes lo permitimos.

El proyecto de la A-76

La construcción de la A-76 ha estado envuelta en polémica desde el anuncio de los trazados posibles, si bien el debate se ha focalizado en su bifurcación a la altura del pueblo de A Rúa, ya en Galicia, donde se planteaban dos posibilidades, seguir el trazado de la N-120, o continuar por Trives, una comarca aislada que reclama mejores comunicaciones. Con esa reivindicación nació la Plataforma A-76 por Ourense Xa! que focalizó todo el debate en torno al trazado de la autovía. La otra bifurcación de la discordia, la que afecta a la Serra da Lastra, permaneció en el olvido mediático, político y social.

Desde el principio se tenía claro que existían dos posibilidades, que la autovía entrara en Galicia a través de la N-536 dando servicio a la zona minera de Puente de Domingo Flórez, La Cabrera y Carballeda de Valdeorras, o que siguiese el trazado de la N-120 que en su momento ya provocó daños irreparables en A Lastra. Tal vez porque parecía muy improbable que la autovía atravesase un parque natural, porque la zona de las canteras de pizarra necesita una nueva carretera que sustituya a la actual (construida en 1876 y apenas reformada desde entonces) para asumir todo el tráfico de camiones y de transporte de trabajadores, y porque la N-120 ha sido reformada hace menos de tres años añadiéndole un tercer carril para aumentar su capacidad... Tal vez por todo ello nadie se preocupó por A Lastra, nadie alegó y la mayoría dimos por sentado que la autovía no entraría por ahí. Pero nos equivocamos, y cuanto.

Estos son los cuatro corredores que se propusieron en el estudio inicial:



Los itinerarios 1 y 3 atravesaban el Parque y salían de Toral de los Vados para enlazar desde allí con la A-6 que une Madrid y A Coruña. Los itinerarios 2 y 4 partían de Ponferrada y seguían el trazado del río Sil al sur. Todos se juntaban en el valle de Valdeorras, en A Rúa, donde la autovía podía seguir por la provincia de Ourense o adentrarse en la Lugo. Finalmente Fomento propone el itinerario 1 con algunas modificaciones puntuales. La principal, que en muchos tramos no superponen el trazado de la N-120 sino que construyen una autovía paralela. Como en la Serra da Lastra, donde había una carretera y ahora, habrá dos.

¿Por qué se descartó el trazado que suplantaba a la N-536?

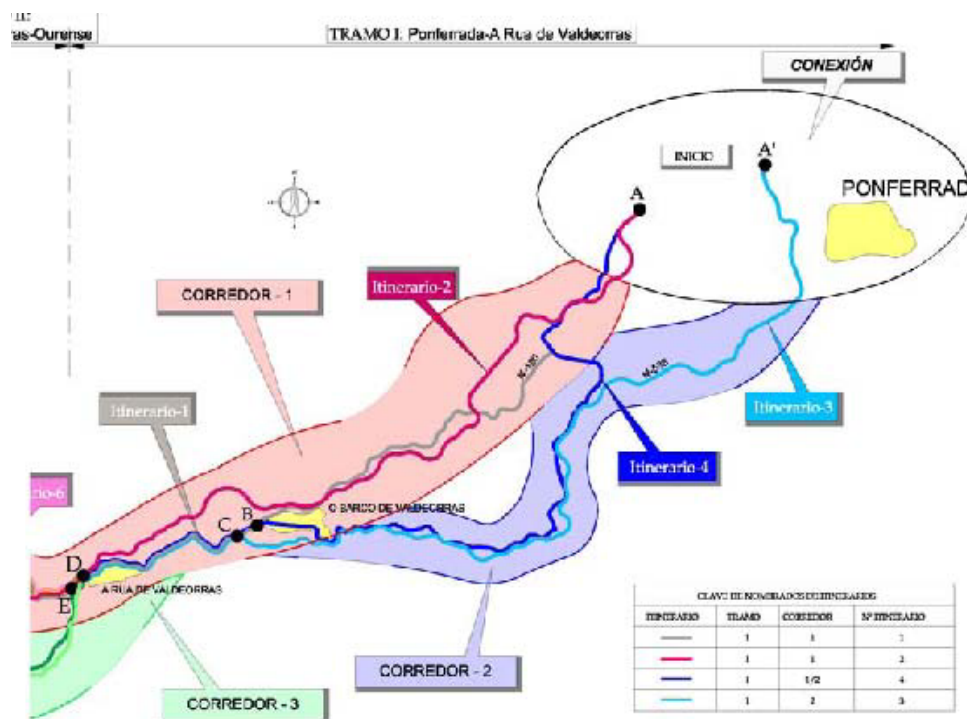
Es la principal pregunta que nos hacemos los queremos proteger este Parque, ya que la balanza parecía clara. Si la A-76 entra por...

... por Biobra, ayuntamiento de Rubiá (*itinerarios 1 y 2 en el mapa de abajo*)

- Atraviesa un Parque Natural.
- Puede provocar destrozos irreparables en un terreno calcáreo, con cuevas protegidas.
- Condicionará el paisaje para siempre, ya que se trata de un parque Natural pequeño.
- El espacio protegido de A Lastra está en vía de ampliación a propuesta de la Xunta.
- Ya hay una vía de alta capacidad que es la N-120 con lo que está bien comunicado.

... por la N-536 (*itinerarios 3 y 4 en el mapa*)

- Disponen de una carretera del siglo XIX (literalmente).
- Es una zona minera de pizarra en la que trabajan más de dos mil personas.
- El tráfico de camiones para exportar el mineral es muy intenso.
- Es una zona ya sacrificada medioambientalmente por la explotación minera.
- Está en proyecto (en fase de exposición pública) la construcción de una carretera de circunvalación que unirá las poblaciones de Sobradelo y O Barco precisamente para evacuar el tráfico de la actividad pizarrera. Esta carretera costará 185 millones de euros podría convertirse en uno de los trazados de la A-76, sumando esfuerzos económicos y medioambientales.
- Se protege el Parque Natural de la Serra da Lastra.



Pues bien, a pesar de esta balanza Fomento escoge el itinerario 1 atravesando la Serra da Lastra porque:

“... los itinerarios 3 y 4 (corredor N-536), presentan las mayores afecciones. Funcionalmente, si bien resultan ser los itinerarios del tramo con menor recorrido que el resto, éstos registran una menor población atendida. Ambientalmente, ambas, frente al resto de los itinerarios, ocupan mayor superficie tanto de espacios naturales como de vegetación singular. Económicamente, estos itinerarios suponen un mayor coste que el resto de los contemplados en el tramo. Geológicamente discurren por zonas de materiales con horizontes de alteración importantes y por áreas de mayor fracturación y tectonización que requerirían mayores medidas de sostenimiento, mayor coste y mayor plazo de ejecución. Climatológicamente, discurren por un ámbito con mayor heladas, nieve y nieblas. Por tanto, a tenor de lo expuesto, para el **Tramo I** entre Ponferrada y las proximidades de A Rúa, se considera como el **mejor corredor** para implantación de la nueva autovía A-76 **el corredor que vertebra la actual N-120.**”

		FUNCIONAL	AMBIENTAL	ECONÓMICA	TRAZADO	GEOLOGICO	CLIMATOLOGÍA	TOTAL
		2,5	2,5	2	1,5	1	0,5	10
TRAMO I	ITINERARIO 1	17,32	13,35	8,14	8,55	6,62	4,44	58,42
	ITINERARIO 2	17,47	13,35	20,00	8,55	6,38	4,44	70,19
	ITINERARIO 3	25,00	25,00	17,76	15,00	9,51	5,00	97,28
	ITINERARIO 4	24,27	25,00	10,90	9,00	10,00	5,00	84,17

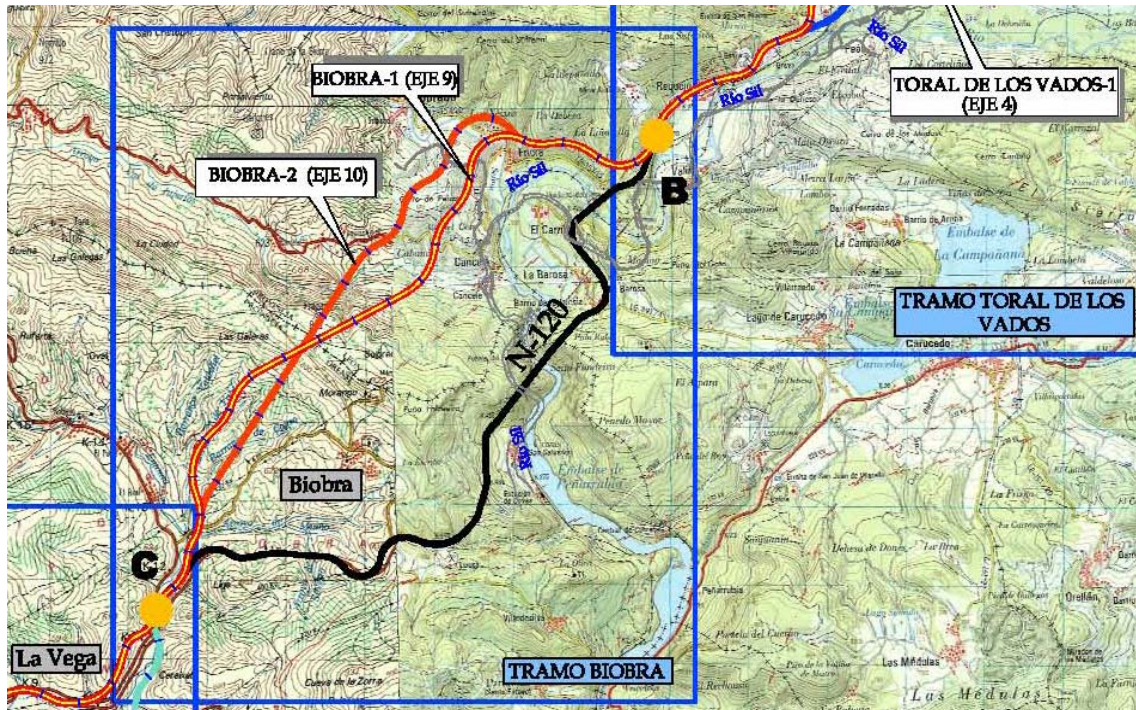
¿Como es posible que la afección medioambiental sea mayor en los trazados por la N-536?
 ¿Cómo se hacen esas valoraciones para que un Parque Natural no tenga puntos de interés geológico, ni florístico, ni paisajístico o sean inferiores a los de una zona minera ya devastada por la acción del hombre?

Según la memoria del proyecto estas ponderaciones se basan en los informes remitidos por las respectivas administraciones regionales. Seguramente la falta de un posicionamiento claro por parte de la Xunta de Galicia, que como buena gallega dijo que un corredor era malo pero el otro también, no ayudó: “La forma de superar el Parque Natural y el LIC de Serra da Enciña da Lastra debe ser objeto de análisis, puesto que las dos propuestas pueden resultar muy negativas”, aunque señala que “si bien el corredor 1 atraviesa el parque, provocando un importante impacto, el corredor 2 lo bordea (aunque afecta a otros LIC en León) durante un largo trecho, por lo que las afecciones son considerables, circulando además paralelo al río Sil, con todos los inconvenientes que ello conlleva”.

Mientras que la Junta de Castilla y León se posicionó claramente por el corredor que entraba por la Lastra evitando así que la autovía pasase cerca de las Médulas: “Que la opción más indicada sería el empleo del Corredor 1, siempre afinando en el diseño del trazado de la autovía para minimizar la afección a los espacios de la Red Natura 2000 implicados”.

La ponderación completa de este tramo se describe en las páginas 136 a 139 de la Memoria del Estudio Informativo.

Una vez escogido el trazado por la Serra da Lastra los redactores del estudio informativo decidieron evitar la N-120 y desviarse con dos propuestas casi similares y ambas incluyendo túneles y viaductos para este *Tramo Biobra*, que es el que afecta al Parque.



Como se puede comprobar en el mapa, el trazado se aleja de la N-120 precisamente porque ésta atraviesa la zona más sensible del Parque Natural. No atraviesan esa zona pero parten el Parque a la mitad. Lo que hay que reconocerles es que al menos propusieron dos posibilidades para agujerearlo. Al final escogieron *Biobra 1* a pesar de que el impacto ambiental es mayor. Así que atravesarán la montaña haciendo un túnel de de 3,5 kilómetros a 600 metros de altitud y continuando después por el valle de A Lastra con una sucesión de viaductos que generarán un irreversible impacto ambiental, acústico y visual en el entorno.

En esta foto, tomada desde la N-120, está marcado por donde saldría ese túnel



La evaluación medioambiental de la A-76

El Estudio de Impacto Ambiental de la A-76 dice (*página 36 del documento de síntesis*):

“Así, en la provincia de Ourense, aparece el **Parque Natural Serra da Enciña da Lastra**, localizado en la comarca de Valdeorras, dentro del concello de Rubiá. Se trata de una zona climáticamente mediterránea templada-fresca, con rasgos oceánico-continentales típicamente gallegos y un sustrato geológico peculiar, con roca pizarrosa en algunas zonas y litología calcárea en otras. Los ríos disolvieron las rocas y excavaron profundos cañones, creando un ecosistema con importantes recursos naturales que le dan al parque un carácter sobresaliente.

En esta sierra se encuentran representadas la mitad de las especies vegetales de toda la Comunidad de Galicia. El interés botánico de estas sierras reside en su enorme biodiversidad, con bosques de encinas, grandes tomillares, matorrales y pastizales forman hábitats protegidos por la Comunidad Europea. Entre toda esa rica vegetación destaca una flor endémica que crece en los roquedos de montaña, la *Petrocoptys grandiflora*. Aparecen además 25 especies de orquídeas, la mejor representación de todo el territorio gallego y endemismos exclusivos, especies que solamente se dan en este pequeño enclave que son, por tanto, las únicas poblaciones a nivel mundial de al menos media docena de especies.

Desde el punto de vista faunístico, se trata de una zona de nidificación de aves rapaces, como águila real, esporádicamente de alimoche, águila culebrera, halcón peregrino, etc. Destaca una rica comunidad de murciélagos (entre 9 y 15 especies), así como la existencia de cangrejo de río autóctono en el río Sil. Por otra parte, el interés de este paraje es también cultural, ya que diseminadas por las aldeas englobadas en el parque, se encuentran muestras de arquitectura tradicional y diversos elementos etnográficos, y también aparecen yacimientos arqueológicos (mámoas, castros...). En cuanto a la arquitectura religiosa, se pueden contemplar iglesias como do Real y la ermita de San Estebán de Pardollán.”



Este estudio se hizo sólo sobre los trazados escogidos previamente, así que no se puede comparar con las otras alternativas. Lo curioso es que la propia memoria ahonda en el valor medioambiental al escoger entre las alternativas Biobra 1 y 2, o sea, por dónde meter el túnel.

(Memoria del Estudio Informativo, Selección de Alternativas, pág. 229)

“El citado tramo, que constituye la divisoria natural entre los territorios galaico y leonés a través de la Sierra de la Enciña de la Lastra considera en su diseño dos variantes de trazado (Biobra-1 y Biobra-2), ambas al Noroeste de la N-120, resultando ambas ser similares en cuanto a funcionalidad, con la misma accesibilidad a los núcleos y al vial existente. La longitud proyectada para ambas alternativas resulta ser prácticamente la misma por lo que el ahorro en tiempo de recorrido no resulta un factor discriminante entre ellas, con un trazado que pasa por contemplar casi la totalidad del recorrido para ambas en túnel, resultando Biobra-1 tener un menor coste de inversión.



Desde el punto de vista ambiental, este tramo constituye uno de los entornos naturales más valiosos en el itinerario Ponferrada-Ourense, cuyos méritos han merecido la protección otorgada por las administraciones con la inclusión en los espacios comprendidos en la Red Natura 2000 y con la figura de Parque Natural en el sector galaico. Por ello, los problemas ambientales que se generarán con cualquiera de los trazados seleccionados serán destacables.

En una primera lectura, la alternativa Biobra-2 (la más alejada de la N-120) sería la opción ambientalmente más favorecida, dado que en determinadas variables tiene una ligera menor afección que Biobra-1, como una ligera menor afección a suelos aluviales y productivos, menor afección a formaciones vegetales de interés y hábitats faunísticos (encinares y castañares relícticos, así como formaciones de matorral), menor superficie de espacios protegidos afectada, ligera menor afección paisajística y menor afección a áreas productivas y edificaciones próximas dado que se aleja de la delimitación del núcleo de Frieria (única población próxima en el itinerario). Por el contrario, esta alternativa Biobra-2 afecta a dos cursos de agua más y mayor superficie de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CE (brezales, encinares, castañares, vegetación de cortados calizos y bosques aluviales de alisos y fresnos).

Todos los aspectos estudiados y analizados a través del método ELECTRE indican la alternativa Biobra-1 como la óptima. Existen otros parámetros difíciles de cuantificar en el multicriterio, pero sin embargo por su peso, pueden llegar a modificar o incluso afianzar más en la solución resultante del multicriterio, como ocurre en este tramo. Si bien ambas alternativas contemplan gran parte de su recorrido en túnel, se ha de indicar que tras los contactos oportunos, se ha constatado que en la alternativa Biobra-2, el emboquille del túnel se ubica en un cortado calizo en el que, por una parte, se localiza vegetación de interés, por otra, se tiene conocimiento de la nidificación de una pareja de halcón peregrino y de otra pareja de águila real (especie considerada como "Casi Amenazada" por el Libro Rojo de las Aves de España, con tan sólo 7 parejas constatadas nidificantes en Galicia y 32/34 para la provincia de León), y por último, se ha constatado durante los veranos del 2005 y 2006 la presencia, en dicho entorno, de un ejemplar de oso pardo. Todos estos aspectos, no cuantificados dentro de las valoraciones ambientales, ya que estas sólo reflejan la ocupación de hábitats faunísticos de interés, han sido tenidos en cuenta como factor fundamental que confirma la alternativa **Biobra-1 como la óptima.**”

En que situación está el proyecto

El estudio informativo de la A-76 está expuesto al público en los ayuntamientos afectados y en las sedes del Ministerio de Fomento y de la Demarcación de Carreteras. Durante el mes de septiembre los particulares pudieron presentar alegaciones y hasta que acabe octubre pueden hacerlo también las diferentes administraciones. No consta que ningún ayuntamiento ni la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia hayan alegado contra este trazado por atravesar el Parque Natural de la Serra da Lastra. Lo único que de momento se sabe es la tajante afirmación del titular de Medio Ambiente del gobierno gallego, Pachi Vázquez quien aseguró que su departamento va a alegar y que van a "facer todas as xestións para que o impacto sexa o menor posible" (*Ourense 20-10-2008, recogido por La Voz de Galicia*).

Lo que si se presentaron fueron alegaciones de particulares. A través de la prensa y de un blog promovido por una vecina de Valdeorras serradalastra.wordpress.com, se hizo público el peligro que corría el parque y han presentado alegaciones una treintena de particulares y colectivos ecologistas como Amigos da Terra, Adegas y la Sociedad de Historia Natural de Galicia. Otros, como Verdegala, hicieron público su rechazo y se quejaron del secretismo en la exposición del trazado y la dificultad de estudiar el proyecto en profundidad. También se pidió formalmente a la Dirección Xeral de Conservación da Natureza para que asumiese su obligación de proteger el Parque Natural, si bien no ha habido respuesta pública.

Ahora, el Ministerio de Fomento entregará el proyecto con todas las alegaciones al Ministerio de Medio Ambiente para que le dé el visto bueno definitivo y se adjudiquen las obras. La propia ministra Elena Espinosa ha declarado que se acelerará el análisis para que en la primavera de 2009 se publique el proyecto definitivo. También dijo, cuando le preguntaron por la afectación en el Parque que "si hay problemas se salvarán, pero se va a construir esta infraestructura" (*O Barco, 4-10-2008, recogido en La Región y La Voz de Galicia*).

En que situación está el Parque

En la actualidad hay en marcha varios planes de explotación del parque Natural, con visitas guiadas por las diferentes rutas de senderismo tanto para particulares, como grupos de escolares. Son los programas *Centáurea*, *Druída* y *Vive ao Natural*, todos ellos promovidos por la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia. También hay varios planes puestos en marcha por la Consellería para que lo atravesase una de las rutas del camino natural, ya que por aquí entra una ruta del camino de Santiago aún no reconocida oficialmente y una vía romana.

Además de Parque Natural, la Serra da Lastra es Lugar de Interés Comunitario (LIC), Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales y la Dirección Xeral de Conservación da Natureza la ha incluido en la propuesta enviada a la Comisión Europea para la ampliación de espacios protegidos. Según un dossier presentado en Galicia el pasado 18 de mayo y probablemente ya enviado a Bruselas, se pide la duplicación del LIC de A Lastra, pasando de las 1.742 hectáreas actuales a 3.469, superando incluso el terreno incluido dentro del Parque Natural.

A esta contradicción, proponer mayor protección para un territorio y permitir que lo atravesase una autovía, se suman muchas otras. Por ejemplo las restricciones que hay para utilizar ciertos entornos del Parque por parte de los vecinos y de los visitantes. Resulta curioso que hace unos meses se multó a escaladores porque molestan a las aves y afectan a la flora y para entrar en las cuevas hay que pedir un permiso especial por escrito en el que te advierten que si detectas algo que pudiese afectar a la cavidad lo notifiques. ¿Se referirán a una tuneladora?

El resultado puede ser simplemente éste...

