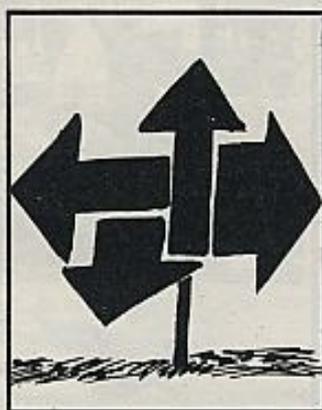


OTRO ATROPELLO ECOLOGICO

NUEVAMENTE, y por infinitésima vez, los científicos —al menos el sector más dinámico y progresista de los hombres de ciencia catalanes— han denunciado ante la opinión pública, por diferentes conductos, un nuevo atentado ecológico tras el que se esconden, presuntamente, grandes intereses económicos de tipo especulativo.

Se trata del conjunto "proyecto-obras en realización" de nuevas vías de comunicación en el sector de montaña pirenaica comprendido entre Caralps-Fontalba-Nuria; estas obras implican la destrucción del equilibrio en varios ecosistemas locales al abrirse anchas pistas en los bosques; además, los nuevos tramos de carretera llevan consigo, de por sí, una elevada degradación del medio ambiente natural afectado, derivada de la circulación de automóviles, de la aparición de nuevos ruidos y humos y, finalmente, de una mayor acción antrópica sobre un espacio natural mínimamente humanizado. Todo actúa en detrimento de las especies faunísticas y florales existentes en la zona.

La carretera en cuestión se encuentra parcialmente realizada; un primer tramo empezó a proyectarse hace cuatro años, sin tener en cuenta la opinión de los vecinos de la zona "supuestamente" beneficiada con la nueva carretera, según las versiones oficialistas. Ahora se ha pretendido justificar la culminación del proyecto, una prolongación, según parece, en base a la inversión ya efectuada y a supuestos del tipo de que un nuevo tramo de carretera habría de favorecer a los naturales de la zona al provocar mayor afluencia de turistas, al permitir una mayor explotación forestal y un más perfecto transporte del ganado. Frente a estos argumentos expuestos por los defensores de la carretera, los biólogos, excursionistas y entidades deportivo-recreativas de los lugares afectados, secundados por entidades científicas y profesionales afincadas en Barcelona, han reaccionado exponiendo que la carretera "resulta extraordinariamente destructiva para el paisaje y las especies naturales en su trazado" y absurda si se tiene en cuenta la existencia previa de un medio de comunicación colectivo —el ferrocarril cremallera— que pudiera ser mejorado, con lo



cual respondería mejor a los intereses de la comunidad. Igualmente, los promotores de la campaña de defensa contra las expropiaciones, contra la carretera y contra los ataques al paisaje y a la Naturaleza, han hecho público, a través de mesas redondas, de circulares, de impresos y de fotocopias de los escritos de oposición elevados al gobernador civil de Gerona, que han existido —según ellos— presuntas irregularidades. Irregularidades que van desde la actuación de maquinaria y equipos de tala de árboles

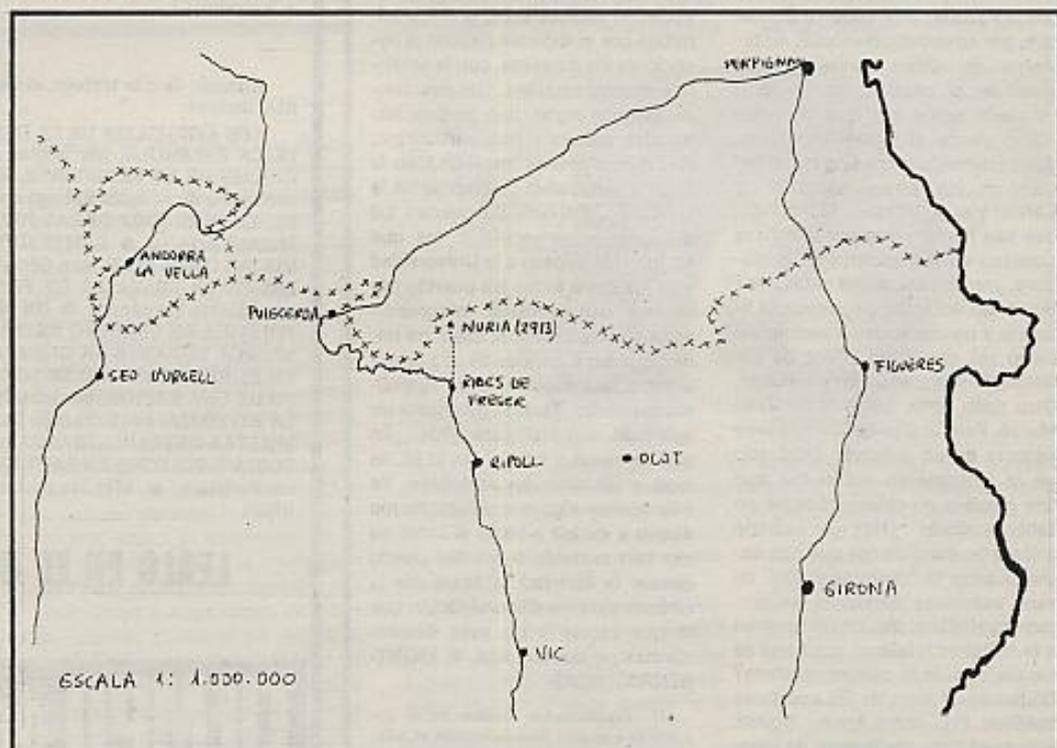
sin notificación previa de la existencia de acuerdo autorizante hasta la dudosa "utilidad" o "interés público" de la obra, pasando por la aparente incompatibilidad manifiesta del alcalde de Campells, quien "además de ostentar el cargo de edil es el presidente de la Mancomunidad y, por demás, concejal del Ayuntamiento de Barcelona por designación sindical", cargos "incompatibles uno del otro, que adolecen de defecto al existir incompatibilidad y error o duplicidad en el empadronamiento".

Aparte de los perjuicios ecológicos y económicos que las obras han causado, causan y causarían a la Naturaleza y a los habitantes de la zona afectada —que, por otra parte, padecen serias deficiencias de equipamiento urbanístico e higiénico-sanitario, está claro que hay determinados individuos y entidades económicas que tienen considerable interés (intereses) en aprovecharse de las ventajas que toda actuación de hechos consumados lleva consigo. Esto ayuda a explicar la ausencia de respuestas adecuadas, la falta de informaciones pertinentes y, en definitiva, la

carencia de auténtica información al público que rodea este asunto. Nadie ha contestado todavía la pregunta formulada por los científicos acerca de los motivos que justificarían la construcción de la carretera. Lo cierto es que se intentó cargar la responsabilidad al Ministerio de Agricultura, diciendo que iba a ser una pista forestal, pero la Delegación gerundense de ese Ministerio notificó que ningún organismo dependiente de éllos tenía que ver con la realización de la supuesta "pista forestal".

Los intereses ocultos parecen tener relación con futuras urbanizaciones en la zona montañosa. Al menos eso es lo que algunos han creído ver. La carretera a Nuria se inscribe, en opinión de quienes a ella se oponen, dentro de "una reorientación de la inversión turística hacia zonas hasta ahora inexploradas". "Bajo auspicios de la Administración, y en trance de agotarse las posibilidades de la costa —dicen los científicos—, vemos cómo el capital tiende ahora a rentabilizar las zonas de montaña y, en nuestro país, concretamente el Pirineo". ■

PABLO MORATA.



Nadie ha contestado todavía a la pregunta formulada por los científicos acerca de los motivos que justificarían la construcción de esta carretera, cuyo trazado vemos en el gráfico.