



EL AUTOVÍA del Cantábrico

Un camín chen de voltas

↓ Carlos Lastra López

Carlos Lastra é biólogo y profesor na Universidá d'Uviéu pero el sou llabor máis públicu ta nel campu da ecoloxía como presidente d'A.N.A. (Asociación Asturiana d'Amigos da Naturaleza), úa entidá das primeirás que s'esmoleron en Asturias pola conservación del nosu patrimonio natural. Lastra bríndanos el sou ver sobre un obra polémica que ta tredo de cabeza, entre outros, a os conceyos costeiros del occidente.

A circunvalación de Navia que quer el Ministerio (nel montaxe dibuxóuse el viaducto del Meiro) vai destrozará comunidades vexetales de muita valía y vai perxudicar terras y casas. ¿Por que refugan un trazaio máis interior, ambientalmente menos dañible?

Allarga tramitación d'úa autovía manda someter a información pública os proyeutos y a evaluacón d'impacto ambiental das posibles alternativas pra escoyer d'este xeito un trazaio ambiental y socioeconómicamente menos dañible.

Después de cumplidos estos trámites, el autovía del Cantábrico é a infraestructura máis agresiva ambientalmente de todos os proyeutos asturianos y xa provocóu —nel treito oriental— discusióis, denuncias, amarregas de vecíos y trampas administrativas, además de cortes de tráfico y manifestacióis dos llugares que tein que sufrir os perxucios sin compensacióis (dicimos *sin compensacióis* porque as compensacióis económicas nun avezan a compensar as pérdidas dos que viven nel sou poble y das terras y montes qu'a familia ye costóu tanto caro axuntar col paso das xeneracióis).

Nel oriente asturiano el Administración impuxo un trazaio que, dende Lloviu, sigue pola costa y non pol camín tradicional das comunicacióis nesa parte: Les Arriendes-L'Infiestu-Navia.

El autovía occidental: Navia-Cuaña

Se el treito oriental d'esta autovía ta dando os problemas que conocemos —y que deixa claro un día si y outro tamén a prensa—, agora é a marina occidental a qu'empeza a ver el mal que ye pode fer úa infraestructura que coye directamente 300 Ha (entre el río Eo y Outur) y que vai afectar a máis de 2.000 Ha indirectamente (ruido y contaminación de todas as menas).

Por eso é polo que vecíos individuales y en grupos organizaos, pero tamén conceyos y alcaldes, empezan a prantar cara contra as imposicióis d'un Ministerio que brinda un trazaio como el caramelo que se ye dá a un neno pra que lo coya ou lo deixe, pero sin discutir por únde convén que se faga el obra.

El alcalde de Valdés primeiro, el alcaldesa da Veiga agora, propóin *trazaos alternativos* ou qu'é miyor que nun pase polos sous conceyos. Cuaña, cua súa alcaldesa á cabeza, encariase cua imposición d'úa circunvalación de Navia —imprescindible, eso si— que vai destrozará a parte máis valiosa ambientalmente del estuario da Ría de Navia y el sou afluente, El Río Mei-



Directivos d'ANA y vecinos de Torce (Cuaña) manifestándose contra el autovía nel Esteler el domingo 19 d'abril

ro, con úa vexetación "de muita valía ambiental", como la considera el Dr. Bueno nel sou llibro *Flora y vexetación de los estuarios asturianos* (Uviéu, 1997): el terceiro estuario despóis de Villaviciosa y el Eo (os dous reserva natural) pola súa riqueza de flora halófila y subhalófila y a complexidá y diversidá xeomorfolóxicas. Sin duda, "ún dos miyores contactos entre dunas y marismas".

Esta vexetación, ademáis da fauna da ría, aves protexidas mayormente, llóndrigas y llampreas tamén —entrambas y dúas especies del Catálogo asturiano de vertebratos amenzaos— y el típico paisaxe da marina, con casas, terras y servicios afectaos en San Esteba, Folgueiras, Xarrio... fain qu'haxa que refugar un trazao tan achegao a Navía, con un impacto "severo" —el segundo peor dos posibles, despóis del "crítico"— na vexetación. Esto dizlo a evaluación d'impacto ambiental feita pública que fala tamén da "fraxilidá d'un paisaxe netamente fluvial" y del destroz nel monte "del pouco que queda de vexetación orixinaria, entre El Río d'Anlleo y Navia".

El problema é qu'a esa "fraxilidá" nun é que la vayan afectar namáis qu'el autovía ou el viaducto que ye van chantar al Río Meiro, ou os desmontes que se fagan, senón qu'os trabayos pra fer os pilares del viaducto y toda el obra van acabar col qu'é máis valioso: a vexetación da ría y dos sous alrededores.

Un trazao máis desvío da villa nun ye fai mal a Navia y respeta Cuaña y a ría. ¿Por qué nun se re-

conoz asina y, einda pior, faise al rovés? Dicimos precisamente al rovés porque se diz qu'ese posible trazao máis desvío de Navia é "menos dañible pral paisaxe natural" (condo lo que ta máis natural é lo costeiro) y que "nun iba captar el tránsito del casco urbano" (condo a circunvalación qu'érenla precisamente pra quitar de qu'haxa os atascos y as molestias dos viaxeiros que pasan, porque os de Navia que lo precisen xa salirán a buscar el autovía).

Y todo esto falando del treito Navia-Cuaña, porque os problemas cuas concentraciós parcelarias de Tapia ou col paso por Castropol-A Ponte dos Santos ou pola Veiga son evidentes y namáis poden evitarse con outro trazao.

Un trazao interior: as manifestaciós d'abril

Así y todo, a circunvalación de Navia fai falta pra completar a miyora da N-634, pero el resto del autovía (del Eo a Outur y d'Outur a Tamón) nun ten que darse por decidido por máis que yes interese ás autoridades pra colgarse medayas. Porque a medaya nun pode ser enxamáis fello mal, conto antias y por unde sí, senón pol sito ambientalmente menos agresivo y miyor pr'Asturias. Non por unde diga Fraga ou el goberno gallego, senón por unde sí miyor pr'Asturias.



Representantes de SAC-COAG, UCA, ANA, ganadeiros afectados y el alcaldesa da Veiga, na roda de prensa de Rapalcuarto (Tapia)

Por eso pidimos sempre dende A.N.A. que se poña en estudio el trazao interior Uviéu-Grau-Curniana-Salas-La Espina-Tinéu-Allande-El Palo-Grandas de Salime-El Garabocho-A Fonsagrada. Que s'estudie el impacto ambiental por allí, que pola costa xa se ta vendo qu'è inadmisibile.

D'este xeito lo tán vendo os conceyos costeiros y lo tán reivindicando máis y máis conceyos del occidente interior. Alcaldes d'estos conceyos suroccidentales refugaron xa varias veces, cua *Plataforma pola autovía del Suroccidente*, os caprichosos proyectos ministeriales y, el 19 d'abril, en todo el occidente, a todo el llargo da carretera N-634, vecíos dos conceyos da marina, sindicatos y ecoloxistas, dixeron claramente non al trazao decidido pral Autovía del Cantábrico pol Ministerio de Fomento sin estudiar sequera a posibilidá d'outro trazao polos conceyos interiores asturianos (Grau, Salas, Tinéu, Allande y Grandas de Salime) qu'iba ser el auténtica alternativa y non a que ten entre maos el Gobierno (namáis pra Galicia): pola costa de Lugo ou por Vilalba.

Na roda de prensa que se deu en acabando a manifestación convocada el domingo 19 d'abril pola *Coordinadora de grupos contra el trazao del autovía* en Rapalcuarto (Tapia), representantes de sindicatos agrarios, de grupos ecoloxistas y culturales, de vecíos afectados y alcaldes, deixaron claro el perxucio del autovía tal y como se quer imponer, esixiron volver plantiar el trazao y que se discutan as alternativas y refugaron que sía Galicia quen decida as infraestructuras asturianas. Dende A.N.A. volvémos alló na necesidá de que s'estudie el impacto ambiental d'ese trazao interior verdá *antías de decidir miga*, y decidillo atendendo con seriedá y non con trampas (qu'è el que vén fendo el Administración) a ese estudio d'impacto ambiental.

Competencias asturianas

As competencias en ordenación del territorio son autonómicas dafeito y úa autovía é un feito funda-

mental y indiscutible pra úa planificación territorial. Por eso habería que discutir na Xunta Xeneral del Principao –a cámara parlamentaria asturiana– el trazao miyor pero habería que demostrar tamén, y claramente, únde ta el beneficio pr'Asturias, se se tán destruyendo as posibilidades agropecuarias poñendo úa pasarela entre Galicia y Europa porriba d'Asturias y por unde menos convén a os asturianos. Nun ta miga demostrao qu'esa tubería de tránsito beneficie a Asturias.

Nun son as autovías el única solución de comunicación. Nun é el que precisa a xente –como queren fernos crer os interesaos nel obra pública–. Miyorar toda a rede viaria é máis útil y necesario pra os conceyos, pra todos y en especial pra os da marina occidental, agora xa abondo comunicaos cono completen a N-634 por Navia. Poñer, úa derriba d'outra, grandes infraestructuras en Asturias perxudica en vez de dar riqueza y perxudica mui especialmente al patrimonio natural y ás súas indudables posibilidades de futuro.

Conclusión

El desprecio belixerante dos gobernantes asturianos por dalgús asuntos (como os ambientales, os llingüísticos...) fai qu'actúen como se nun esistiran. Pra ellos "nun hai problemas tales", pero os problemas tán ei y salen a cada volta máis gafos: obras que se paran con encadenamientos ás máquinas y vecíos que refugan que yes impongan esas obras. Obras d'un interés xeneral suposto pero non demostrao que los perxudican y que perxudican el patrimonio ambiental –qu'ese si é d'un interés xeneral y público–, son problemas reales. A oposición vecinal cada vez mayor a esa imposición –que nin sequera é despotismo ilustra senón imposición d'escuros intereses particulares– tamén é úa realidá. Os vecíos defenden, cua súa facenda, un interés xeneral y público tan importante –pra nosoutros muito máis– qu'as grandes infraestructuras. 🌿