



## TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE EN CANTABRIA

◆PRESUPUESTOS REGIONALES Y AJARDINAMIENTOS URBANOS

◆GRAN RESERVA

◆LA EXTINCION DEL UROGALLO

◆CANTERAS

◆OYAMBRE

◆PUNTA DEL DICHOSO

◆SAJA

◆PICOS DE EUROPA

◆LAS CABAÑAS PASIEGAS



# Los eucaliptos no dejan ver el bosque

Tomás López Díaz

El peor enemigo de la realidad suele ser el lenguaje aunque, desde el principio, la palabra nació para ser vehículo de entendimiento y comunicación de toda realidad. Cuando los términos se distorsionan, significando lo opuesto a sus conceptos, empezamos a ser víctimas de la confusión. Una confusión nacida de la ignorancia - algunas veces - u otros intereses menos explicables - la mayoría de los casos - como en el tema a que hace referencia esta comunicación: **BOSQUES O EUCALIPTALES**.

hace más de una década, un equipo de científicos de nuestra Universidad y de otras extranjeras, realizó una investigación minuciosa y metódica para determinar a qué actividades deberían dedicarse los suelos de nuestra región, de acuerdo con su configuración geológica, composición, ubicación, capacidad productiva, etc. El objetivo último del estudio era sentar las bases para una adecuada ordenación del territorio cántabro. Después de más de un año de trabajo intensivo, el equipo de científicos entregó a nuestros representantes políticos dos gruesos volúmenes con los resultados de su ingente labor de análisis. Allí aparecían, concretadas, a qué deberían dedicarse nuestros suelos, para conseguir un uso óptimo y la más adecuada rentabilidad económica-ecológica.

Estoy absolutamente seguro de que cualquier ciudadano de Cantabria estaría interesado en saber, después de una década, cuál ha sido el resultado práctico de esa inversión. No se ha hecho nada. Nadie sabría dar respuesta a lo que sucedió a los dos tomos de la investigación. Lo que sí está claro es que desaparecieron. Alguien los hizo desaparecer.

¿Y que tiene esto que ver con los bosques y los eucaliptales? Realmente mucho. Quizás demasiado. En primer lugar, alguien parece intentar confundir la palabra BOSQUE con una realidad que nada tiene que ver con este término: **LAS PLANTACIONES MASIVAS DE EUCALIPTOS**. Eso no son bosques. No engañemos a la opinión pública. Seamos honestos, al menos con las palabras y sus contenidos. El BOSQUE significa vida, riqueza, futuro. El eucaliptal, sin control o regulación científica - tal como sucede en Cantabria - lleva a la destrucción de la flora, la fauna, suelos y paisaje. En segundo lugar, en nuestra región, según los estudios de los tomos desaparecidos, habría de 8.000 a 9.000 hectáreas científicamente idóneas para plantaciones de eucaliptos. En la realidad ya se han rebasado las 50.000 ha. ¡Un absoluto despropósito!, aunque haya voces oficiales que se

empeñen en justificar lo injustificable. ¿Por qué? ¿Es que la gravedad del problema se solucionará ocultándolo?

Además sucede algo muy grave: casi nadie solicita permiso para realizar las plantaciones. la mayoría son clandestinas aunque posteriormente se perciban las subvenciones oficiales que deberían ir a regenerar nuestros verdaderos y maltrechos bosques. Sería deseable que la Consejería de Medio Ambiente empezara a poner orden en este asunto, obligando a que se realicen los preceptivos estudios de impacto ambiental y que los Ayuntamientos no miraran para otra parte, cuando los vecinos dediquen las praderías a eucaliptales. Hay una legislación que lo prohíbe. ¿Por qué no hacen que se cumpla la ley? Los ciudadanos particulares no tenemos la función de denunciar a nuestros convencidos, crezo un previsible clima de violencia en nuestros pueblos.

Cantabria, sus suelos, su paisaje, su ordenación del territorio -asignatura siempre pendiente- debe ser algo que se trate científicamente y no quede en manos de la arbitrariedad, los intereses de una minoría o los despropósitos de la ignorancia. ¿Se va a consolidar con los eucaliptos el mismo desastre ecológico que se ha cometido con marismas, dunas y playas? Nuestro Gobierno regional tiene la obligación de dar solución a los problemas de aquellos que, ante la caída de la ganadería, tiene que encontrar alternativas para sus prados inservibles. A eso se le llama gobernar. Lo demás es pretender que los problemas se solucionen de cualquier modo, aún sabiendo -lo reconocen en conversaciones privadas- que este es un gravísimo e inaplazable problema.

Hasta ahora, ningún partido ha abordado el problema frontalmente en su programa: Los políticos no han mostrado una actitud determinante de denuncia, no han actuado ante un tema que los ecologistas y otros muchos ciudadanos vemos como absolutamente prioritario. Ellos son los responsables de preservar la riqueza de nuestros suelos y la belleza de nuestros paisajes.

## La Tarajila

Boletín de la Coordinadora Ecologista  
Cántabra

Apartado 2260 Santander  
Depósito Legal  
SA-163-1990

Edita

Coordinadora Ecologista Cántabra (C.E.C.)

Imprime

I.E.S. "Valle del Saja"  
Cabezón de la Sal

## TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE EN CANTABRIA: El automóvil, el ferrocarril y la Cumbre de Kioto

*Coordinadora Ecologista Cántabra -  
CODA*

La oposición del gobierno español a asumir propuestas de reducción de CO<sub>2</sub> en la cumbre de Kioto —e introducir, por contra, el hecho diferencial en la UE para justificar su aumento del 17% para el año 2010—, la celebración de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente en Santander —sin referencia alguna a las repercusiones de los sistemas de transporte y las nuevas infraestructuras viarias en carreteras sobre el efecto invernadero y el cambio climático—, y la publicación del estudio informativo sobre la autovía de nuevo trazado entre Iguña y Miranda de

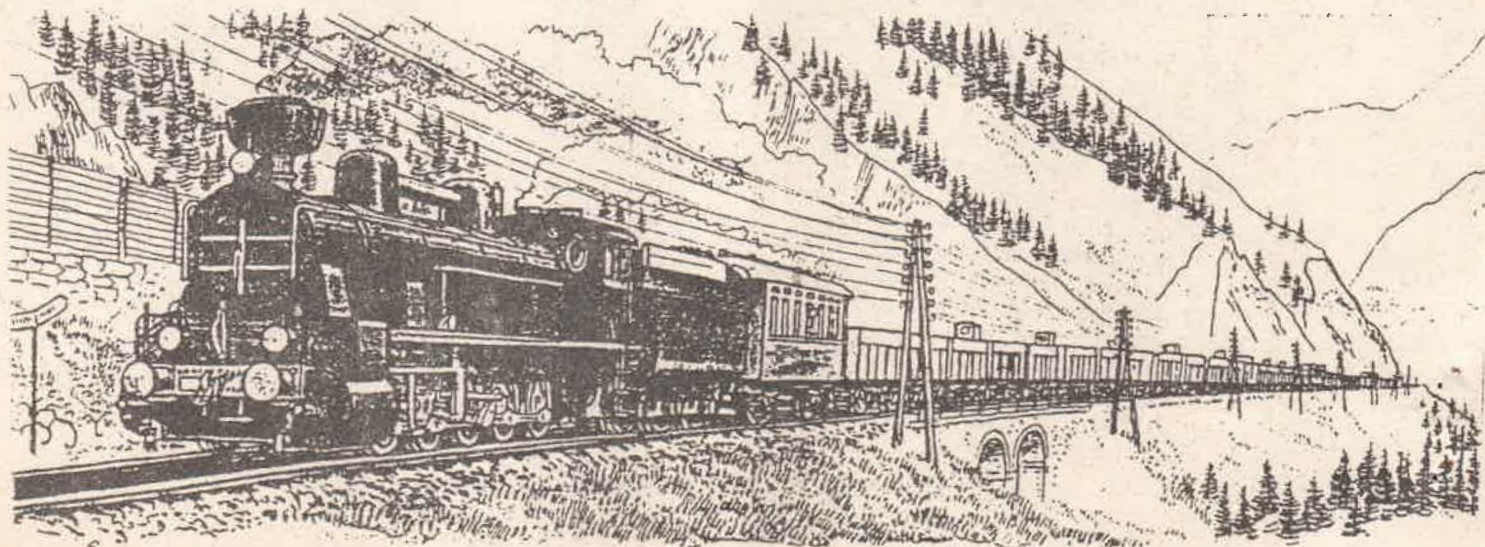
Ebro —con un coste previsto de cerca de 100.000 millones de pesetas—, son el testimonio de la perfecta sintonía ideológica entre el Gobierno Central y el Gobierno de Cantabria para la defensa de un modelo insostenible de transporte (que lo es, también, en industria y energía), y de la ausencia de compromisos decididos para resolver los graves problemas del calentamiento terrestre y los impactos añadidos de carácter territorial, urbanístico y de la calidad de vida que plantean el uso abusivo del automóvil, la marginación del ferrocarril y los transportes colectivos de viajeros y mercancías, y el despilfarro energético y de recursos en los procesos industriales o los diversos hábitos de consumo domésticos.

Esta situación sólo es comprensible por la presión de las grandes multinacionales y empresas petrolíferas y del automóvil en estrecha correspondencia con la carencia de perspectivas y visiones a largo plazo en la aplicación de una política de transporte sostenible en la que implicar al conjunto de las Administraciones públicas y a la población —empresas, sindicatos, asociaciones,

movimientos ecologistas, ciudadanos particulares...— en general. Una política que debe replantear, de forma muy crítica, el papel que hasta ahora ha venido desempeñando el automóvil privado y el transporte pesado por carretera en nuestras sociedades y, desde luego, las políticas industriales, energéticas, urbanísticas y de ordenación territorial que les han acompañado fundamentalmente en la segunda mitad del siglo XX y, sobre todo, en las últimas décadas.

En este sentido, los

**... testimonio de la perfecta sintonía ideológica entre el Gobierno Central y el Gobierno de Cantabria para la defensa de un modelo insostenible de transporte y de la ausencia de compromisos decididos para resolver los graves problemas de calentamiento terrestre y los impactos añadidos de carácter territorial, urbanístico y de la calidad de vida que plantean el uso abusivo del automóvil, la marginación del ferrocarril y los transportes colectivos de viajeros y mercancías, y el despilfarro energético y de recursos en los procesos industriales o los diversos hábitos de consumo domésticos. (...)**



las empresas automovilísticas para la reconversión ecológica de sus procesos industriales, la aplicación de tecnologías más eficientes y la diversificación de líneas de producción relacionadas con otros medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente, energías renovables, prolongación de la vida útil del producto, simplificación técnica..., dentro de actuaciones complementarias de las Administraciones Públicas —local, autonómica y central— en los ámbitos respectivos de sus competencias: impuestos de circulación o de sociedades, subvenciones, desgravaciones fiscales, programas de investigación...

5.-Mantenimiento de tarifas baratas para el ferrocarril y los transportes colectivos, tanto urbanos e interurbanos, como de cercanías y de largo recorrido, y reducciones generosas para billetes de grupo, viajes turísticos y didácticos, tercera edad, parados y niños, a través de convenios con las Consejerías de Turismo, Educación y Bienestar Social del Gobierno de Cantabria.

6.- Diseño de una red de carriles-bici que tenga como referencia las líneas de ferrocarril, abiertas o cerradas, para estimular un transporte intermodal de carácter sostenible, tanto entre la ciudad y las áreas rurales o de mayor afluencia turística o estacional, como dentro de la propia trama urbana, y que, basada en la continuidad y la articulación territorial, establezca líneas circulares o radioconcéntricas en Santander y Torrelavega, y conexiones transversales del surco prelitoral

—fundamentalmente el que sirve de apoyo a la N-634 y a FEVE a su paso por nuestra región— y los valles con los bordes costeros de Cantabria.

7.—Anulación del proyecto de autopista de nuevo trazado entre el valle de Iguña y Miranda de Ebro por su elevado costo, el grave impacto ambiental sobre espacios con alto grado de naturalidad, la acentuación de la compartimentación territorial y la ruptura de los escasos pasillos biológicos que aún resisten en el entorno del sector oriental de la Cordillera Cantábrica.

8.—Consolidación de los corredores viarios actualmente existentes mediante la mejora del firme, las señalizaciones y suavizaciones del trazado en los puertos de Los Tornos y El Escudo, mantenimiento básico de la red secundaria de los puertos de montaña y las redes locales, y desdoblamiento de la calzada de la N-611 entre Iguña y Reinosa para la Autovía Torrelavega-Aguilar, como propuestas para estimular unos flujos de tráfico más repartidos, optimizar las infraestructuras ya construidas, y neutralizar los impactos que producirían trazados de nueva planta.

9.—Realización de campañas permanentes de educación ambiental dirigidas a los escolares y a la población en general, para contrarrestar los efectos de la publicidad en la consideración social del automóvil, la velocidad como objetivo y el uso



abusivo, e introducir pautas de conductas sobre transporte sostenible y las ventajas socioeconómicas y ambientales del ferrocarril, los transportes colectivos, la bicicleta y los desplazamientos a pie.

10.—Finalmente, el apoyo al ferrocarril merecería una atención muy superior a la recogida en estas líneas y que, en síntesis, debería traducirse en una ampliación sustancial de los presupuestos públicos destinados a la mejora generalizada de su oferta de servicios, la renovación de su infraestructura fija y móvil, la intensificación de las frecuencias, la potenciación del tráfico de mercancías, el reforzamiento de la seguridad y la supresión de pasos a nivel, el aumento de la confortabilidad de estaciones y trenes, la incorporación de servicios complementarios de transporte y atención a los viajeros, la implantación de la velocidad alta —hasta 150 kms/h— en la red convencional de Santander a Valladolid (rechazando la Alta velocidad y la variante del Guadarrama en los agresivos términos en que está concebida), el desarrollo de proyectos de reapertura —abiertos, también, a la iniciativa privada o a la concertación entre las distintas Administraciones Públicas y agentes sociales y económicos diversos— de las líneas cerradas en el ferrocarril de La Robla, Santander-Mediterráneo, Santander-Ontaneda, El Astillero-Cabárceno, Castro-Traslaviña..., y la ampliación o recuperación de frecuencias y servicios de FEVE entre Orejo-Valmaseda y Cabezón a Llanes-Arriendas para contrarrestar los negativos efectos sobre el tráfico ferroviario de la entrada en funcionamiento de los distintos tramos de la Autovía del Cántabrico a su paso por Cantabria y Asturias.

datos son muy elocuentes: Existen en España más de 15 millones de vehículos —en Cantabria más de 200.000—, un 80 % del transporte de mercancías y viajeros se realiza por carretera y sólo un 4% por ferrocarril —el resto en barco y avión, y en porcentajes muy similares a los que existen en nuestra región—, y las previsiones de inversión y programas en transporte e infraestructuras para los próximos años van a profundizar, aún más, en las descompensaciones —ahí están los presupuestos generales del Estado, donde se contemplan inversiones más de diez veces superiores en carretera respecto al ferrocarril (En Cantabria, casi 20 veces)— y los múltiples y negativos impactos de todo orden que van a producirse en el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.

En efecto, la expansión del parque motorizado, vehículos pesados y ligeros de

carácter privado, por más que los avances tecnológicos —la gasolina sin plomo, los catalizadores, el ahorro energético, el coche eléctrico, el reciclaje, la sustitución de algunas materiales especialmente tóxicos...— corrijan individualmente algunos de los impactos ambientales, siempre serán una solución parcial e insuficiente ante la espectacular progresión, en

términos absolutos, del número de vehículos, y no podrán evitar el acelerado agotamiento de fuentes de energía y materias primas, el aumento de la contaminación acústica y atmosférica —y, en concreto, la relacionada con el efecto invernadero, el agujero de ozono y la lluvia ácida —y no sólo por el transporte en sí mismo, sino también por los procesos de fabricación—, las hipotecas territoriales y urbanísticas en forma de aparcamientos, circunvalaciones, autopistas y autovías, invasión de tierras de cultivo y deforestación, compartimentación espacial y segregación social..., los costes humanos y económicos de los accidentes de tráfico, la destrucción del paisaje y la acentuación de los efectos-barrera, la desarticulación de las comunidades biológicas, los riesgos de endogamia y la sobremortandad específica de mamíferos, anfibios o reptiles, las alteraciones hidrológicas y los

**(...) un 80% del transporte de mercancías y viajeros se realiza por carretera y sólo un 4% por ferrocarril —el resto en barco y avión (...), y las previsiones de inversión y, programas en transporte e infraestructuras para los próximos años van a profundizar, aún más, en las descompensaciones (...)**

mayores riesgos de inundaciones; el estrés y las enfermedades profesionales relacionadas con el transporte por carretera...

Por todo ello es necesario desmitificar el automóvil como signo de prestigio o componente de las modas —y el impulso asociado al cambio frecuente de vehículo—, desenmascarar la pretendida libertad ilimitada de desplazamientos o su contribución a la realización personal del individuo —cuando son hechos constatados que la compra y el mantenimiento de un coche privado de mediada cilindrada suponen casi el 30% del valor del trabajo para su usuario y que la velocidad media que se alcanza no rebasa los 25 kms/h entre el comienzo y el final del trayecto, incluyendo las travesías urbanas, los aparcamientos, atascos, etc; y generalizar procesos y conductas de transporte sostenible con el desarrollo de las siguientes propuestas:

1.-Reducción de la movilidad obligada de las personas mediante la reducción de la segregación espacial y social, el rechazo a la zonificación de usos y actividades, y el estímulo a la proximidad en la localización de puestos de trabajo, lugares de compra, ocio o recreo, zonas residenciales y áreas de servicios. Algo que en Cantabria, con un hábitat sumamente disperso y unas ciudades muy desarticuladas, está muy lejos de conseguirse al carecer de políticas urbanísticas y de ordenación territorial que tengan en cuenta los objetivos citados.

2.-Apoyo a las políticas de desarrollo endógeno, los intercambios locales e intrarregionales, la optimización en el aprovechamiento y revalorización de los propios recursos y la práctica del turismo interior, dentro de una valoración más sistemática de los sobrecostes del transporte en el comercio a grandes distancias y de la necesidad de un consumo mucho más selectivo de los productos de áreas lejanas, y en las que se impliquen el conjunto de las Consejerías estimulando las denominaciones de origen, los distintivos de calidad y los controles del consumo.

3.-Disuasión, restricción o prohibición de la circulación de vehículos motorizados en el centro de las ciudades y núcleos urbanos, ampliación de aceras y plazas, peatonalización de calles y entornos de edificios y servicios públicos, creación de aparcamientos disuasorios y carriles-bici, y fomento del transporte intermodal y colectivo, dentro de criterios de planeamiento comunes por parte de la Comisión Regional de Urbanismo y los Ayuntamientos de Cantabria.

4.-Implantación de una fiscalidad progresiva para penalizar los vehículos de mayor cilindrada y consumo, generalizar ecotasas con las que fabricantes y usuarios financien la corrección de externalidades e impactos —reciclaje, descontaminación, investigación, rehabilitación ambiental..., e introducir exenciones de impuestos a

formaciones de ribera, encauzamientos salvajes...) con los negativos impactos consiguientes en la flora y la fauna silvestre que ha supuesto, entre otros resultados, la desaparición definitiva de especies como el urogallo, tal como confirma el estudio realizado por expertos del departamento de Geografía de la Universidad de Cantabria, debido principalmente a las obras llevadas a cabo en zonas de cantadero, y que amenazan también la existencia del oso pardo, de algunas grandes rapaces, y de mamíferos muy sensibles a la alteración de sus hábitats como la nutria o el desmán.

En el resto del presupuesto destaca, también, la inversión en el Plan de Saneamiento de la Bahía de Santander —con graves irregularidades y limitaciones técnicas al no respetar la Ley de Costas, alterar irreversiblemente

los frágiles espacios de las rías y marismas que aún resistían en el fondo de la Bahía, no plantear el reciclaje y reutilización de las aguas depuradas, y someter a tratamientos muy poco exigentes las aguas residuales en la estación de San Román que luego serán

transferidas al mar mediante un emisario submarino—, y la utilización de eufemismos como "Centros de Reciclaje" en el apartado de Gestión de Residuos, para definir a instalaciones que tienen que ver muy poco con dicha actividad.

Página 730		Martes, 30 de diciembre de 1997 – Boletín Oficial de Cantabria		Extraordinaria	
SECCION (S)		CODIGO	DENOMINACION		
		7	MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO		
SERVICIO (S)		3	DIRECCION GENERAL DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION DEL TERRITORIO		
PROGRAMA		4432	PROTECCION Y MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE Y ORDENACION TERRITORIAL		
CAPITULO	ARTICULO	CONCEPTO	EXPLICACION DEL GASTO	MILES PTAS	
				CONCEPTO	AR
			4 . MARISHAS BLANCAS EN ASTILLERO	50.000	
			5 . PARQUE LA VIESCA	80.000	
			6 . MARGENES DEL RIO PAS EN CORVERA DE TORANZO	20.000	
			7 . PARQUE EL ANSAR. SEGUNDA FASE	10.000	
			8 . RIBERA DEL RIO EBRO EN POLIENTES	10.000	
			9 . VAGUADA DE LAS LLAMAS	100.000	
			10 . MEJORAS EN EL ESTANQUE DE ALCEDA (CORVERA DE TORANZO)	500	
			11 . PARQUE PUBLICO EN LAS VEGAS (CILLORIGO-CASTRO)	15.000	
			12 . ACONDICIONAMIENTO MARGENES RIO SAJA EN GANZO (TORRELAVEGA)	15.000	
			13 . REMODELACION DE FUENTES EN LAS PLAZAS DE COHINO Y LA MOLINA EN HIJAS (PUENTE VIESGO)	10.000	
			14 . PARQUE PUBLICO EN BARCENACIONES (REDCIN)	10.000	
			15 . URBANIZACION JARDINES Y PLAZA EN BEJES (CILLORIGO-CASTRO)	2.800	
			16 . ACONDICIONAMIENTO RIO IZARILLA EN MATAMOROSA (ENMEDIO)	13.200	
			17 . REPARACION DE ZONA AJARDINADA EN VILLAESCUSA (ENTORNO DE LAS ESCUELAS) ENMEDIO	1.500	
			18 . URBANIZACION Y CONSTRUCCION PLAZA DE LA GERRA EN LOS LLAOS (SAN VICENTE DE LA BARQUERA)	3.500	
			19 . RESTAURACION NUCLEO EN FRESNO DEL RIO (ENMEDIO)	13.000	
			20 . CONSTRUCCION PARQUE PUBLICO EN ORUNA (RENEDE DE PIELAGOS)	25.000	
			21 . SEGUNDA FASE PARQUE NATURAL EN LA CUEVA DEL VALLE (RASINES)	12.000	

## ¿ Presupuestos de medio ambiente ?

*Colectivo Ecologista El Tentirujo*

**DESDE** luego, si de algo no se puede acusar al Consejero de Ecología, José Luis Gil, es de no saber labrarse una buena campaña de imagen. A partir de su entrada en el Ejecutivo cántabro, su rostro ha sido muy habitual (casi habría que decir obligatorio) en la prensa y los medios de comunicación de nuestra región, no importando demasiado cual fuera el motivo elegido para aparcer en ellos: Inauguraciones e inspecciones de obras, congresos, visitas, conferencias, recogida de premios y galardones — como el más reciente por "el comienzo de las obras de saneamiento de la bahía..."—, entrevistas, patronatos..., cualquier excusa ha sido buena si se la ha dado la oportunidad para hacerse la foto y aparecer al día siguiente en los periódicos.

El punto culminante de esta campaña de autopromoción ha consistido en haber sido nombrado por el gobierno Central presidente del Patronato del Parque Nacional de los Picos de Europa (elegido, por cierto, antes de haberse constituido como tal el citado órgano de gestión).

Ese mismo afán de protagonismo y de afianzar su peso político dentro del Gobierno y del Partido Popular, se ha puesto de manifiesto en los presupuestos de la Consejería de Medio Ambiente para el año 1998 ya que de no ser por este motivo sería muy difícil justificar algunos gastos con cargo a su departamento. Entre éstos habría que destacar las obras y asistencia técnica tanto del paso inferior del Barrio Covadonga como de la urbanización de la Ronda Bulevard a su paso por esa zona de Torrelavega, con un importe superior a los 537 millones de pesetas. No parece ser, precisamente, la Consejería que preside el Señor Gil la más indicada para llevar a cabo este tipo de proyectos que creemos más propias de la de Obras Públicas. Consideramos que no es casual que ambos proyectos tengan como ciudad de destino a Torrelavega, ciudad en la

que el actual Consejero de Medio Ambiente fue aspirante a la alcaldía por el PP en las últimas elecciones municipales y que bien podría repetir candidatura en las próximas.

A ello hay que añadir una verdadera obsesión por la creación o acondicionamiento de jardines en áreas urbanas o cercanas a núcleos de población, como serían los "parques" de Toranzo, El Anzar de Cartes, Vaguada de Las Llamas, Polientes, Corvera... Creemos bastante más lógico que estas obras sean responsabilidad de los ayuntamientos en los que van a hacerse y, sobre todo, en el caso de algunos municipios de tanta importancia como el de Santander. Hay que indicar que el gasto que van a suponer es muy alto y sobrepasan los 500 millones.

Por contra, los espacios naturales protegidos se quedan con las migajas de estos presupuestos teniendo en cuenta, además, que sólo se incluyen dentro de ellos a la Reserva de las marismas de Santoña y al Parque Natural de Oyambre, ya que dentro de la desastrosa política de conservación de estas áreas, hay que hacer constar que otras, como el Parque Natural Saja-Besaya o el de las Dunas de Liencres son competencia de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca ( que tampoco se distingue, desde luego, por su brillante gestión en ese capítulo y que tiene una Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza absolutamente contraria a los principios del desarrollo sostenible y de respeto a los valores ambientales y paisajísticos de Cantabria).

Debido a este abandono, espacios con un gran valor ecológico están sufriendo constantes agresiones ( talas de arbolado, construcción de pistas, relleno de marismas, edificaciones en los bordes costeros y dunas, concentraciones parcelarias que arrasan con la vegetación arbustiva y arbórea, desaparición de los bosques de galería y las



## NOVEDADES SOBRE LAS CANTERAS EN CANTABRIA

### Alcaraván

#### No llega el Plan de Ordenación Minera

Como bien sabéis, la Asamblea Regional de Cantabria aprobó el pasado 2 de junio una proposición no de Ley en la que se instaba al Gobierno a elaborar un Plan de Ordenación Minera para la región. Lo gracioso del tema es que esta propuesta fue votada favorablemente por el PP (Partido del Poder) que, curiosamente, fue quien añadió a la moción fijando el plazo de ocho meses en lugar de los tres inicialmente propuestos por IUCAN. Tal y como era de esperar, vencido el plazo, el Plan duerme el sueño de los justos. Y el caso es que no cabe ser optimistas porque ni tan siquiera se han sacado a concurso los trabajos técnicos previos. En consecuencia Alcaraván ha retomado la sensibilización de los grupos parlamentarios y de la opinión pública sobre la necesidad del Plan. El compromiso de su realización fue en sí mismo uno de los éxitos del 97, pero debe culminar con su ejecución.

#### NUEVOS PROYECTOS MINEROS

El caso es que mientras la Administración hace dejación de funciones las canteras siguen desvalijando miles de toneladas de caliza. Actualmente esperamos la Información Pública sobre los proyectos de Villafufre (permiso de Esles) y la nueva planta asfáltica de El Cubo (Camargo). Además se acaba de conceder un permiso de investigación en Herrera de Camargo, actualmente recurrido por Alcaraván. En este último caso la Consejería de Industria se ha pasado por el arco de triunfo la delimitación de suelos susceptibles de actividad extractiva que el Ayuntamiento de Camargo aprobó hace dos años.

#### ESCOBEDO, MAL.

El asunto de las canteras de Peñas Negras y Peña del Río no está en su mejor momento. El juez encargado de la querrela por delito ecológico ha archivado el caso, decisión que está recurrida y, finalmente, hemos tenido que personarnos en

el Juzgado nº 3, adhiriéndonos a otra de las varias denuncias que pesan sobre las canteras. El Sr. Duque y el concejal Riego, vienen jugando al despiste mientras consienten con su pasividad las actividades de las canteras: un año después de ordenar la petición de licencia urbanística, so pena de paralización de las explotaciones, han encargado un informe jurídico evaluando las "posibles consecuencias del cierre de las canteras". No es necesario detallar las conclusiones del informe. Pensad mal y acertaréis. Ya que la vía judicial está un tanto empantanada pensamos presionar al Ayuntamiento basándonos en los daños que se están produciendo en las viviendas de la zona.

#### LLEGAN LAS MULTINACIONALES

El eco de la permisividad medioambiental cántabra ha llegado a Inglaterra. La empresa MINVAL está planeando la apertura de una cantera en la misma Peña Cerrredo. para ello está intentando conseguir un permiso de investigación de más de 50 cuadrículas mineras sobre un total de unas 100 que tuvo en su día y que incluía, también, a Peña Candina. la reducción se debe a la presión de nuestros colegas de GRUNAC y GELL, principalmente. El caso es que los ingleses han mandado a un explorador (una especie de Dr. Livingstone en el Congo) para iniciar el anteproyecto. Hasta ahora, Mr Peter Barry Woolnough, que así se llama, se ha dedicado a prospectar la zona y ha recurrido la no concesión por silencio administrativo.

#### BIENVENIDA A EL TEJON

Saludamos a nuestros colegas de Castro Urdiales, la asociación El Tejón. Sus componentes se venían ya dedicando a la repoblación de Peña Cerrredo. Ahora, tras su constitución legal como asociación, su primera misión consistirá en evitar que los británicos conviertan su área de repoblación de acebos, mostajos, etc, en un campo lunar. Por de pronto, ya hemos alegado la solicitud del permiso de investigación.

## Sigue el buen gusto: Mentiras y propaganda ambiental



**NUESTROS** gobernantes regionales son remedo de los anteriores. Remedo superlativo para más inri, aumentado y corregido, en la negación más absoluta del ingenio, la originalidad o las nuevas ideas.

Estos inútiles y vulgares políticos de nuestras entretelas, rizan el rizo de lo imposible, haciendo bueno al anterior, de mal recuerdo y peores acciones.

En FITUR sigue vendiéndose la Cantabria Verde, la Cantabria Gran Reserva, la Cantabria Natural, exenta de vulgaridades, mal gusto y suciedad.

Consideran que esta Cascarria nuestra está bien conservada, que no están degradados ni sus bosques, ni su litoral, ni sus caminos, ni sus aldeas, Esto es lo que están vendiendo y ésta es su gran obra, sun gran contradicción.

Pero ¿por qué no un punto de originalidad, contando la verdad de lo que sucede en este pozo?

Estamos esperando una actuación sincera, añoramos una publicidad en la que podamos comprobar todas las iniciativas que machaconamente van realizando unos y otros, todos los políticos de esta tierra: Medio Ambiente, Obras Públicas, Ganadería, Turismo, alcaldes, etc.

Queremos unos folletos turísticos, donde pueda observarse en un inmenso arlequín todos los colores de la suciedad y la mierda de los vertederos en las riberas de los ríos; de los plásticos colgados en los salcinos de las orillas; del color, marrón con moscas, de muchas aguas; de los detritus y las cloacas en marismas, pequeños arroyos y fuentes, antaño nemorosas.

Nos encantaría encontrar, en un destello de originalidad de estos obtusos, propaganda a base de miles de torretas de alta y media tensión, esparcidas por la campiña cántabra, avasallando bosques, tejiendo redes de araña en los núcleos rurales, postes de hormigón apuntando al cielo en vez de apuntar a los infiernos en un necesario soterramiento de cables, tubos y farfolla.

¿Y que decir de los bosques? Dejemos de lado esas masas boscosas autóctonas que todavía quedan para que los necios puedan hacer la foto turística de siempre. Pongamos en la propaganda oficial, esas frondosidades también verdes, de tantas historias de eucaliptales y pinares monocultivos tiesos, erectos, monocromos, rectilíneos, uniformados, que son los bosques que en realidad aman, consienten, desean y cuidan, nuestros queridos amos.

Ofrezcamos en las ferias turísticas, un interesante vídeo de los maderistas, arrasando con sus palas mecánicas los bosques umbríos, Ofrezcamos la labor de la motosierra, transformando en tocones, antiguos e inmensos árboles, para un aprovechamiento maderero sin control ni previsión.

¿Para que ofrecer esas carreteras orilladas de plátanos rumorosos? Ya no quedan. Sólo queda la de la foto. Hormaechea nos llevó a la victoria del progreso, ensanchando carreteras innecesariamente y su sucesor en obras, lo finiquita a matarrasa con obras de similar enjundia.

Y esos pueblos bucólicos, pintorescos, donde por no sabemos que extraña habilidad, todavía pueden los jerifaltes hacer fotografías de algún olvidado rincón, donde no salga a relucir una aberración constructiva por ellos consentida. Esos edificios sin orden, concierto ni criterio, hechos a imagen y semejanza del propio cerebro de los alcaldes y normas subsidiarias que lo consintieron, feos, ramplones, desplazados, y que a la vez van desplazando a la construcción tradicional.

Poned, poned, queridos míos, en vuestra propaganda; esas paredes de ladrillo de hormigón prefabricado, esos muros de cemento, esos ríos encauzados, para mayor honra y gloria del vado y la negación de la diversidad.

Espero que en vuestra casa, y dado el buen gusto que derrocháis, tendréis el tapiz de terciopelo con la escena de los ciervos, la bailarina sevillana encima de la televisión, y los vídeos de las más vulgares películas españolas de los años 60 y 70. No es para menos.

Y para rematar la faena, que vuestras santas se os vayan a menudo a El Corte Inglés de Bilbao con la consabida tarjeta. Ya tenéis una buena senda.

## EL FUNICULAR DE BULNES: EL ASALTO AL PARQUE NACIONAL DE LOS PICOS DE EUROPA

COORDINADORA ECOLOGISTA CANTABRACA  
CODA

Ante la situación que está viviendo el Parque nacional de los Picos de Europa, el de más extensión y continuidad de toda España, y tras la aprobación del proyecto de funicular al pueblo de Bulnes y la publicación del concurso para la licitación de las obras, la **Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental (CODA)**, integrada por más de 200 organizaciones ecologistas, en su Asamblea General Ordinaria celebrada en Valladolid el pasado Diciembre ha denunciado la situación de indefensión en que se encuentran los valores naturales y ecológicos de este Parque Nacional.

La situación del Gobierno del Principado de Asturias, en connivencia con el Ministerio de Medio Ambiente, su comportamiento extremadamente agresivo y despótico en todo lo que se refiere a los mínimos criterios de protección y respeto hacia los valores ecológicos en este espacio, unido a la gravísima situación de este Parque, sin órganos de gestión, abandonado por quienes tienen la obligación de velar por la conservación de sus recursos naturales, en el que se realizan cacerías ilegales, como las que se desarrollan en la Comunidad de Castilla-León, en el que se han ejecutado macroproyectos turísticos de máximo impacto, teleférico de Fuente Dé y hoteles e infraestructuras turísticas en Aliva (Cantabria), y sobre el que se proyectan y se están ejecutando múltiples iniciativas de impacto crítico y absolutamente irreversibles, propicia un panorama desolador.

En estos entido, la CODA responsabiliza al Ministerio de Medio Ambiente y a los gobiernos de las tres Comunidades Autónomas implicadas y, en especial, al Gobierno del Principado de Asturias por los impactos ambientales irreversibles que en el Parque Nacional se derivarán de la puesta en

marcha de los diferentes proyectos, ajenos a la conservación y que sólo persiguen la especulación más agresiva con los recursos naturales de este espacio (caso de las macroinfraestructuras turísticas del funicular de Bulnes, el teleférico entre Poo de Cabrales y El Cuetón, etc).

Esta denuncia se extiende al comportamiento del Gobierno asturiano en todo el Parque, vulnerando la normativa vigente y el Estado de Derecho, obviando los trámites elementales y las garantías de seguridad jurídica, adjudicando ilegalmente la redacción del proyecto del funicular al presentarse a Información Pública sin estar firmado ni concluido, y aprobándose urgentemente para impedir que el Patronato se pronunciase sobre el mismo y emitiese el informe preceptivo a la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias (y donde el silencio del Presidente del Patronato, el Consejero de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, José Luis Gil, ha sido particularmente cómplice). Todo ello, dentro de la vulneración sistemática de las Leyes y la normativa estatal y autonómica aplicable al Parque Nacional: Ley de Declaración del Parque Nacional de los Picos de Europa, Ley de Conservación de los Espacios y de la Flora y la Fauna Silvestres, Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Picos de Europa, Ley del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas, Ley del Suelo, Ley de Coordinación y Ordenación Territorial y Normas Urbanísticas Regionales en el Medio Rural de Asturias.

Ante esta grave situación, la CODA exige la declaración de nulidad en la aprobación de la construcción del funicular de Bulnes y la adopción de criterios responsables y respetuosos con los valores naturales por parte de las Administraciones Públicas implicadas en la gestión del Parque Nacional de los Picos de Europa.



## El proyecto de explotación minera en la Collada de Fonfría entre Tudanca y la Mancomunidad Campoo-Cabuémiga

**HACE** unos meses la empresa Nutribón S.A. presentó solicitud de concesión de explotación de cuatro cuadrículas mineras del yacimiento de turba situado en la Collada de Fonfría entre Tudanca y la Mancomunidad Campoo-Cabuémiga sobre una extensión de unas 6 Ha.

La pretendida explotación se localiza en un paraje de gran belleza, en la divisoria Saja-Nansa, al norte de La Concilla, dentro de la línea de cumbres que desde el Collado de Sejos y por La Concilla se prolonga por el mediajo de Carrejo y la propia Fonfría hacia Bucierca y las Brañas de Carracedo.

Sin embargo, las limitaciones del Estudio de Impacto Ambiental son suficientes para rechazar el proyecto, tal como requerimos en la fase de consultas, al suponer el agotamiento total del recurso y un impacto irreversible sobre un endave catalogado de interés geológico, y hacer imposible la recuperación de las condiciones ambientales originales.

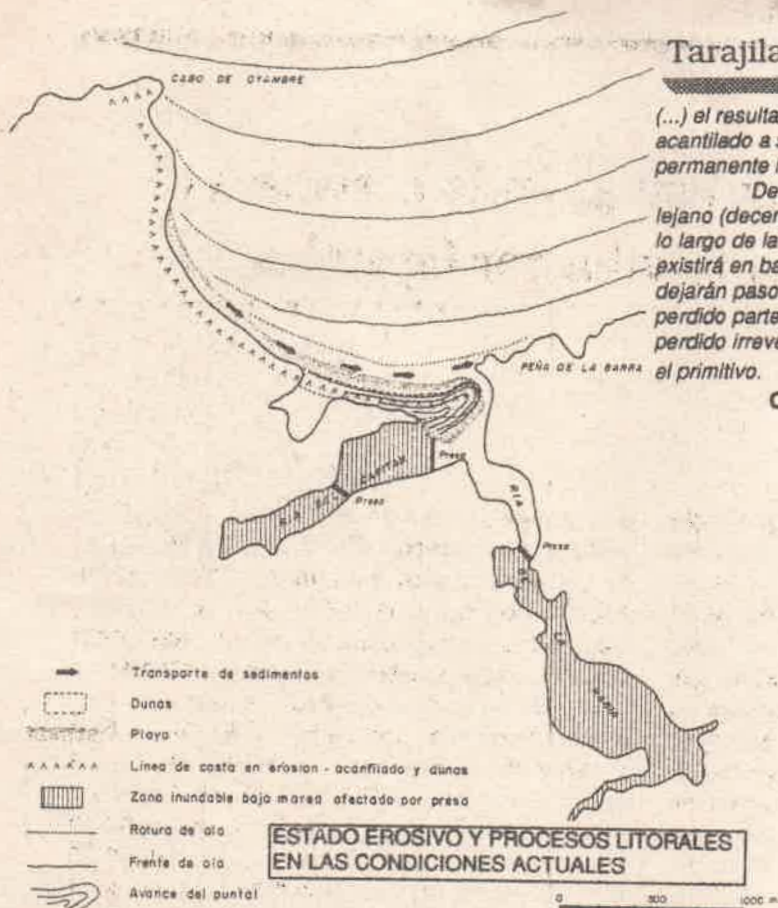
Por otro lado, las previsiones de la llamada rehabilitación van dirigidas, paradójicamente, a destruir las condiciones que favorecen la inundación estacional o permanente de la depresión morfológica pues "la restauración del yacimiento, se hará roturando su base rocosa para nivelarlo y eliminar la roca suelta, dando una ligera inclinación hacia las cunetas del drenaje, a fin de favorecer el desagüe por gravedad", y haciendo imposible, ya no la formación de una capa de turba similar a la existente, sino la de mantener como humedal de agua dulce y de alta montaña. Singularidad que se degradará aún más al neutralizarse del PH ácido con enmiendas calizas y nutrientes orgánicos que destruirán los

rasgos físico-químicos de los suelos originales. Por último, en este capítulo de restauración, el supuesto intento de corregir el impacto paisajístico habla de una plantación arbolada en una zona a 1500 metros de altitud donde las condiciones climatológicas sólo permiten la subsistencia de praderas de montaña y especies herbáceas.

La explotación de esta turbera contraviene, además, la Directiva 92/43/CEE, del 21 de Mayo de 1992, relativa a la Conservación de Hábitats Naturales y la Fauna y Flora Silvestre, en cuyo código se hace mención específica de las **turberas ácidas altas activas**, como **hábitats de conservación prioritaria**. Luego la protección no solo viene dada por el interés científico de estos depósitos (protegidos como puntos de interés geológico) sino por ser hábitats de especies muy concretas que solo existen en turberas donde, por otra parte, el mantenimiento de cuñas-testigo para el estudio polínico de los diferentes estratos de turba, no permiten la supervivencia de la flora y la fauna típicas de estos lugares.

Finalmente, no debe olvidarse que la construcción de una pista de nueva creación con una longitud de 2 Kms entre Braña Escajos y Fonfría afectaría a un terreno muy abrupto en la cabecera del Barranco de los Invernales, acentuando la erosión en un paraje que se encuentra dentro del ámbito del Plan de Recuperación del Oso Pardo y en el límite del Parque Natural Saja-Besaya, interfiriendo en sus desplazamientos y áreas de campeo y amenazando a otras especies de la fauna silvestre, algunas en peligro de extinción como el urogallo, cuyos cantaderos pudieran localizarse en los alrededores.





(...) el resultado final será una ría totalmente rellena, una erosión del acantilado a sotavento de Oyambre, una erosión de la duna y una permanente inestabilidad del sistema (...)

De continuar con esta política de gestión, en un futuro no muy lejano (decenas de años) será necesario levantar muros de protección a lo largo de la playa(...) En este caso la Playa de Oyambre solamente existirá en bajamar. La ría se habrá rellena totalmente, las marismas dejarán paso a pastos o eucaliptales; la economía de los lugareños habrá perdido parte de sus ingresos y un paraje único e irrepetible se habrá perdido irreversiblemente y transformado en otro sin relación alguna con el primitivo.

Ortega Valcárcel, J. : "Oyambre, espacio natural"

(...) En segundo lugar, la solución que pretende darse al paso por los dos lugares más frágiles —las rías de la Rabia y Zapado— no es la más rentable económica, ni ambientalmente, al optar por unas estructuras sobre pivotes que mantienen los diques actuales por los que cruza la carretera, en vez de proceder simultáneamente a su desmantelamiento para lograr la regeneración del conjunto de las marismas, tan degradadas en los últimos tiempos. (...)

características al atravesar un espacio protegido, debe ser objeto del informe preceptivo del Patronato del Parque Natural de Oyambre, órgano de participación en su gestión, pero que no ha sido aún convocado, ni constituido formalmente.

En segundo lugar, la solución que pretende darse al paso por los dos lugares más frágiles —las rías de la Rabia y Zapado— no es la más rentable económica, ni ambientalmente, al optar por unas estructuras sobre pivotes que mantienen los diques actuales por los que cruza la carretera, en vez de proceder, simultáneamente, a su desmantelamiento para lograr la regeneración del conjunto de las marismas, tan degradadas en los últimos tiempos. Y con el agravante que supone la eliminación de las hileras arboladas de plátanos centenarios que han sobrevivido entre Solatorre y La Rabia, una de las mejor conservadas de la región en cuanto a la continuidad y envergadura que mantienen.

Y, en tercer lugar, es evidente que hay muchísimas otras prioridades, tanto en la mejora o conservación de las redes viarias locales y comarcales citadas, como en las numerosas tareas pendientes que tiene el Parque Natural de Oyambre y las medidas

correctoras urgentes que deberían desarrollarse para impedir la degradación progresiva que está sufriendo: Depuración de las aguas residuales de Los Llaos, Rioturbio, El Tejo, La Revilla y Trasvía, recuperación del dominio público sobre los campos de dunas, retranqueamiento de los aparcamientos a pie de playa y rehabilitación paisajística de los actuales, creación del Centro de Información e Interpretación del Parque, reconstrucción de la casa-torre del golf, demolición o supresión de chiringuitos y campings ilegales, eliminación de las plantaciones de eucaliptos secos en Zapado y regeneración de la vegetación marismeña, prácticas agrícolas y forestales respetuosas con el medio ambiente...

Por estas razones **Cantárida y la Coordinadora Ecologista Cántabra** presentarán una denuncia ante los órganos competentes de la Unión Europea —la Comisión de Peticiones y la Dirección General XI— con el objeto de que la carretera Comillas-La Revilla rectifique su agresivo proyecto y se adapte respetuosamente a los valores del Parque Natural de Oyambre.\*

## Las inversiones excesivas en la carretera de Comillas a La Revilla por Oyambre

\*\*\*\*\*

C.E.C.

**EL ANUNCIO DE LAS OBRAS** de mejora del firme y del trazado en las carreteras de Comillas a La Revilla — 6,5 kms—, y de Cabezón a Comillas, —10,5 kms—, por parte de la Consejería de Obras Públicas, por valor de casi 3.000 millones de pesetas entre las dos, forma parte de un Plan de Carreteras de Cantabria que vuelve a mostrar la carencia absoluta de una visión global y articulada de política territorial y de infraestructuras de comunicaciones, en función de las necesidades reales de la población permanente y los núcleos rurales, de los nuevos flujos de tráfico que va a originar la Autovía del Cantábrico, de la necesidad de un reparto más equilibrado de las inversiones en la red viaria local, y de las dimensiones ambientales y la protección del paisaje que deben contemplarse en espacios tan frágiles y llenos de atractivos turísticos.

Pero la conversión de las obras públicas como un fin en sí mismo —y un negocio, no lo olvidemos, para las empresas que alimentan y sobredimensionan las necesidades de construcción de carreteras con la complicidad y el papanatismo de las Administraciones Públicas—, sin considerar su rentabilidad última y las relaciones entre las inversiones realizadas y los objetivos que van a alcanzarse, es lo que hace absolutamente desmesurada la inversión en el tramo Comillas-La Revilla, al pretender imponer un carretera tipo-Redia, con 10 metros de anchura, y los estragos paisajísticos consiguientes en una vía que atraviesa uno de los parajes más excepcionales de la costa cantábrica. Una envergadura innecesaria, si tenemos en cuenta que, en una franja de territorio de menos de 10 Kms de anchura y

una superficie de menos de 50 Km<sup>2</sup> —con los vertices en Cabezón, Comillas y La Revilla—, se suceden cuatro ejes viarios, algunos tan importantes como la N-634 o la Autovía del Cantábrico, otro de carácter autonómico, como el de Barreda-La Revilla, y otros de carácter local, como el de Comillas-Trasvía o el que enlaza Oyambre con Jerra y Merón en San Vicente de la Barquera. Cuatro ejes viarios que, si no fueran suficientes para facilitar los desplazamientos, tanto los permanentes como los estacionales y turísticos, se complementan con una densa red local y comarcal de carácter transversal, entre la que destacan la carretera Cabezón-Comillas (y, por eso, es razonable la inversión y mejora que pretende realizarse en ella, aún con algunas reformas técnicas, incluido la realización de un carril-bici para conectar el ferrocarril con la costa), La Charola—El Tejo, o las redes interiores de Udías, Ruiloba y el área de Ruiseñada-Rioturbio. Y, por si faltase algún argumento más, debemos recordar que el tráfico pesado entre Comillas y La Revilla es mínimo; y que el aumento de la velocidad media, apenas sería de 10 kms a la hora, en una zona donde las travesías urbanas, las numerosas intersecciones, las actividades agrícolas y ganaderos, o la presencia de usos diversos asociados al turismo, no hacen muy aconsejable estimular la rapidez en los desplazamientos y sí, en cambio, que la propia carretera se convierta en un factor de disuasión y seguridad en ese aspecto.

Pero hay muchas más denuncias que hacer en los proyectos, tanto en la tramitación y el procedimiento realizados, como en los propios contenidos y propuestas.

En primer lugar, un proyecto de estas

**El ajardinamiento ambiental de la Punta del Dichoso en el entorno del Faro de Suances: Nuevas formas de gastarse el dinero público para destrozar el paisaje**

EN LOS ULTIMOS MESES vienen desarrollándose una serie de obras en la Punta del Dichoso, alrededor del faro de Suances y próximo a la Piedra Blanca, sin haberse adoptado criterios respetuosos con las condiciones naturales preexistentes, al introducir una artificialización extrema en el trazado de caminos, los amateriales de sus bordes, las alfombras de césped ajeno al característico del lugar, los muretes y el mobiliario, los movimientos de tierras y el diseño general del conjunto.

Por otro lado las actuaciones previstas no han sido objeto de un análisis riguroso sobre los impactos irreversibles que pueden ocasionar estas iniciativas, al no realizarse Estudios de Impacto Ambiental y marginarse los criterios más proteccionistas de la Ley de Costas en orden a conservarla naturalidad y belleza del paisaje original, sin perjuicio de las labores de adecentamiento, limpieza y control o prohibición de usos y actividades —tráfico motorizado, vertidos, construcciones fijas, etc.— que venía padeciendo el lugar.

Unas labores, en todo caso, respetuosas y austeras frente a los casi 300 millones que se van invertir en una obra innecesaria y superflua por el altísimo coste económico, las agresiones ambientales y paisajísticas que se van a producir en ese tramo de costa, y por la marginación de que son objeto otras necesidades más urgentes y prioritarias en Suances como son el saneamiento integral de sus playas o la corrección de los numerosos impactos ecológicos y urbanísticos que se han producido en el municipio; y, en cualquier caso, resulta sorprendente la financiación con dineros públicos de actuaciones de restauración que deberían haber sido costeadas por una iniciativa privada que con sus agresivas y desafortunadas promociones inmobiliarias son las que más han contribuido a la degradación del entorno del Faro y la Punta del Dichoso en Suances.

**LA EXTINCION DEL UROGALLO EN CANTABRIA**

LOS ULTIMOS INFORMES CIENTIFICOS y las propias declaraciones del Consejero de Agricultura en una comparecencia reciente ante la Asamblea Regional han confirmado los peores presagios: el urogallo ha desaparecido definitivamente de los bosques cántabros e, incluso, en el mejor de los casos —la existencia de algunos machos aislados en el sector occidental de la Cordillera— hace imposible garantizar la supervivencia y reproducción de la especie.

Esta auténtica tragedia ecológica y cultural por la pérdida de la biodiversidad y la significación histórica de un ave tan característica del paisaje de nuestra región —dentro del carácter huidizo y solitario de un animal que representaba un reto para cualquier observador salvo en la época de celo, utilizada para la caza hasta 1966—, ha sido el resultado de la pésima gestión del medio natural en Cantabria, incluyendo las responsabilidades del gobierno actual que no ha desarrollado, en ya casi tres años de andadura, ningún programa o iniciativa específica para proteger o asegurar su conservación.

Programas e iniciativas que deberían haberse dirigido a la protección de los hábitats de una especie particularmente sensible a la alteración de sus condiciones de vida y a la presencia humana, causas directas de su desaparición: la deforestación, los trazados indiscriminados de pistas de montaña, la circulación motorizada, el furtivismo, las actividades cinegéticas sobre otras especies al interferir sus áreas o períodos de reproducción, la ausencia de guardería y personal especializado para realizar los seguimientos y la gestión adecuada de las poblaciones existentes, la falta de nuevos espacios protegidos sobre todo en los montes lebaniegos y la Cordillera..., forman parte de las responsabilidades de la Administración Regional y amenazan, desgraciadamente, por su negligencia manifiesta, con provocar, también, la desaparición definitiva del oso pardo. Pero de esta historia hablaremos en un próximo capítulo.





## Las agresiones al río Saja entre Sopeña y Terán de Cabuérniga

**DURANTE** el mes de Enero se han venido realizando en la margen izquierda del río Saja comprendida entre Sopeña y Terán de Cabuérniga una serie de obras y movimientos de tierras destinadas a la construcción de una pista o camino rural, dentro de los límites del Dominio Público Hidráulico y la zona de policía, sin respetar las servidumbres establecidas por la Ley de Aguas y dentro de la llanura de inundación inmediata al cauce, con los riesgos inherentes a posibles inundaciones que en un plazo corto de tiempo puedan arruinar la inversión realizada.

La obra de este eje viario paralelo al río, resulta, además, innecesaria y superflua, al

tener garantizadas las fincas y el mismo curso fluvial, accesos suficientes por las sendas y caminos tradicionales que permitían su conexión con las mieses o el tránsito de las riberas; y ha supuesto, lamentablemente, una importante agresión ambiental y paisajística en un tramo del río con alto grado de naturalidad, donde la vegetación de ribera y los cauces fósiles, ahora invadidos o alterados, constituían la mejor defensa contra posibles rebosamientos o avenidas del río Saja y albergaban unos hábitats o espacios de gran singularidad y belleza para los usos deportivos o recreativos que pescadores, paseantes o bañistas venían desarrollando en sus alrededores.

Este despilfarro económico y agresión ecológica no ha sido, por otro lado, objeto de expediente alguno de información pública o proyecto específico, ante la inhibición o negligencia en cuanto a la valoración de sus impactos o la oportunidad de su ejecución por parte de las Consejerías de Agricultura y de Medio Ambiente, la Confederación Hidrográfica del Norte y el mismo Ayuntamiento de Cabuérniga, que parecen acometer obras como un fin sí mismo, sin contemplar las dimensiones sociales o ambientales o la rentabilidad estricta de las inversiones realizadas.



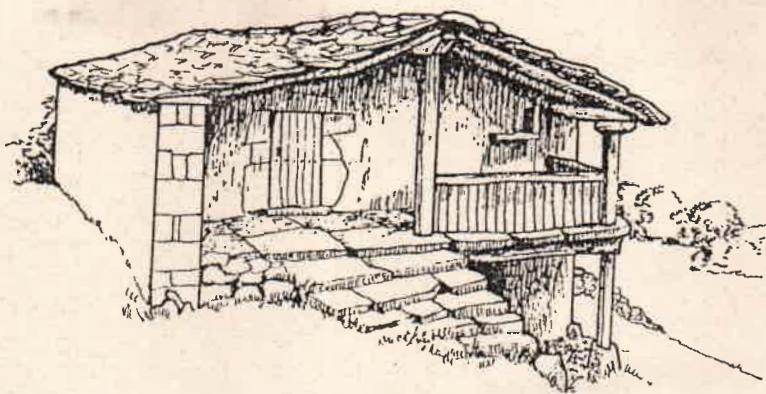


FIG. 35 - Yera.

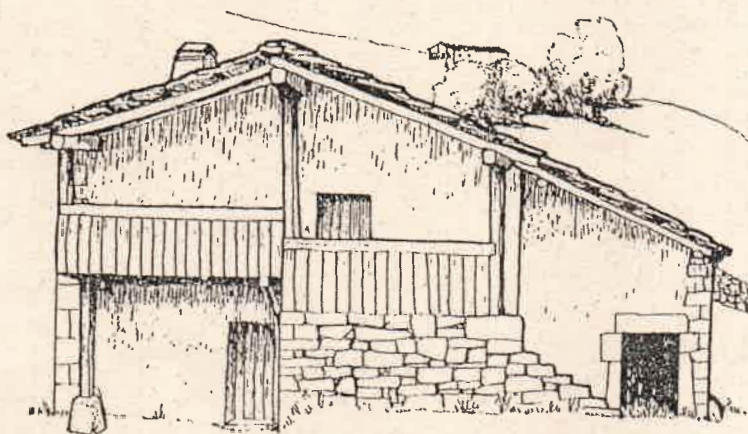


FIG. 36 - Viaña.

**L**a arquitectura rural popular —y la cabaña pasiega, en particular, como uno de sus testimonios más singulares— es la expresión de la síntesis formal y cultural de las relaciones del hombre con el medio.

Y debe ser —como dice Manuel García Alonso, autor de un exhaustivo trabajo de investigación sobre el tema publicado recientemente— "no sólo objeto de interés arquitectónico o arqueológico, sino una manifestación de las estructuras sociales, económicas y mentales de la población en la que surge".

En este sentido, el aprovechamiento de los materiales próximos, su adaptación a las condiciones bioclimáticas, la funcionalidad de su diseño y distribución interna, la austeridad de formas y planteamientos constructivos, la singularidad de sus perfiles y tipologías, la sobriedad decorativa..., son el resultado de procesos históricos en los que la dialéctica entre las técnicas y el medio natural han culminado en el modelo actual.

Sin embargo, no debemos olvidar que la ocupación del suelo en las comarcas pasiegas basada en la producción intensiva de orientación láctea ha supuesto la generalización de las praderas artificiales y la deforestación masiva del sector oriental de la media y la alta montaña

cantábricas que ha provocado importantes alteraciones hidrológico-forestales, el aumento de la erosión, la pérdida de la biodiversidad y la acentuación de los riesgos de inundaciones en los valles y las áreas costeras.

Por todo ello, la revalorización de las cabañas pasiegas, los cambios de usos o actividades que puedan incorporarse, y las rehabilitaciones o políticas de conservación que puedan desarrollarse, han de procurar, también, la recuperación de los equilibrios ecológicos perdidos, el reforzamiento de las estructuras de mosaico, la regeneración de los paisajes de cercas y la generalización de setos vegetales, y la ampliación y consolidación de los rodales boscosos, tanto de los viejos robledales y hayedos —incluidos, también los acebales, abedulares y formaciones arbustivas de las zonas más altas— como de las formaciones de ribera y los bosques de galería en las cabeceras y márgenes de los ríos y arroyos pasiegos.

## LA CABAÑA PASIEGA