

El Somport y su impacto ecológico

por P. MONTSERRAT y L. VILLAR
Instituto Pirenaico de Ecología, CSIC

Es indudable que los grupos humanos progresan gracias a la comunicación y así nacieron las culturas que por «ensayo y error» adquirieron la capacidad de insertarse en la naturaleza y proyectarse hacia el futuro. Como ejemplo de cultura elemental podemos mencionar la de los beduinos nómadas, que todavía hoy siguen viviendo como ya quedó reflejado en el Génesis.

A partir de la cultura local, por sucesivos contactos y evolución de los conocimientos, se formaron civilizaciones cada vez más amplias, unas veces basadas en la agricultura, junto a los grandes ríos (Nilo, etc.) y otras en el comercio y transporte marítimo (fenicios, romanos, etc.). Aún con avances y retrocesos cíclicos en la organización, el desarrollo de una civilización a escala mundial se ha ido imponiendo, sobre todo en nuestro siglo. Por lo general, los mismos instrumentos de comunicación han facilitado la propagación de elementos perturbadores (contaminación, materialismo creciente, pérdida de ilusiones, etc.) que a veces resultan autodestructivos.

Una vez decidida la ejecución del túnel carretero del Somport y la mejora del eje Burdeos-Sagunto, con los apoyos regional, estatal y europeo, sólo nos cabe MINIMIZAR EL IMPACTO de dichas obras.

Todas las civilizaciones han intentado aprovechar y dominar la naturaleza con determinados usos y abusos que la simplificaron en mayor o menor grado. Con frecuencia, las montañas e islas se han salvado de la uniformidad reinante en los terrenos llanos colonizados.

Nuestro Pirineo no es una excepción y vemos muchos grupos que se han adaptado culturalmente al entorno, diversificándose tras la caída del Imperio Romano dentro de las «Marcas» carolingias. El relativo aislamiento se rompía por la trashumancia y buenas relaciones con los vecinos del norte, compartiendo los pastos de verano y otros recursos. La relación permeable entre ambas vertientes del Pirineo ya venía de tiempos prehistóricos a través del Segre (Narbona-Lérida) o del Puerto del Palo (Hecho-Aspe-Pau), afianzándose por las calzadas romanas, el camino de Santiago, las alianzas guerreras, etc. Entre Zaragoza y Pau, el Somport se fue consolidando como vía de comunicación salpicada de hitos a uno y otro lado (Santa Cristina de Somport, Catedral de Jaca, etc.)

En este contexto secular, no es de extrañar que en el siglo pasado, espíritus clarividentes plantearan el ferrocarril, siguiendo el viejo camino, como acelerador de los antiguos lazos entre Bearn y Aragón.

En nuestra opinión, la vía férrea y túnel sellaron el carácter de «corredor» que facilita los intercambios franco-españoles, dado que el paso pirenaico-central era más difícil por los valles del Sobrarbe. Bien es verdad que las ventajas de estar mejor comunicados y

abiertos al comercio, contrastan con las servidumbres impuestas al medio natural (turistas de balneario, cazadores, etc.) las cuales se han dejado sentir más en los valles de Canfranc, Tena y Aspe que en los adyacentes.

Por eso, cuando se han planteado nuevas obras públicas como redes internacionales de alta tensión, gaseoducto Lacq-Serrablo, etc., y se ha requerido nuestra opinión, con argumentos ecológicos y de conservación nos manifestamos a favor de seguir utilizando ese corredor tradicional y de este modo mantener los valles occidentales (Aragüés, Ansó, Hecho), menos alterados. También evitábamos así la presión creciente sobre el Parque Nacional de Ordesa, cada vez sometido a mayores riesgos. En este sentido, vemos con preocupación el proyecto de túnel entre Gavarnie y Torla o el trazado demencial de la carretera por el puerto de Bujaruelo.

En la parte española, cuando se ha mejorado sensiblemente la carretera, cuando ya se han urbanizado los pueblos y sus alrededores, cuando se han construido dos estaciones de esquí grandes, densas y perturbadoras, incluso con innivación artificial... la suerte ya está echada. Entonces, a estas alturas, una vez decidida la ejecución del túnel carretero del Somport y la mejora del eje Burdeos-Sagunto, con los apoyos regional, estatal y europeo, sólo nos cabe **minimizar el impacto** de dichas obras.

En la salida sur, el principal problema se relaciona con el vertido de los derrubios. Una vez escogido uno o varios lugares discretos para depositarlos, sería necesario clasificarlos y reutilizarlos en la medida de lo posible: canteras in situ, transporte por ferrocarril a determinados lugares, estratificación de las escombreras con el fin de que los elementos más finos queden en superficie y se facilite su resiembra, etc. La consecuente corrección del paisaje no parece difícil, puesto que conocemos plantas autóctonas capaces de colonizar con éxito pedregales y terraplenes.

En la salida norte, sobre todo entre les Forges d'Abel y Accous, la estrechez y longitud del valle, sus desniveles, la fragilidad de los suelos coluviales y morenas empradizadas, la necesidad de numerosos viaductos y túneles, el posible efecto de barrera de la nueva vía frente a la fauna, con la conservación de la menuda población de osos, etc., multiplican los efectos del impacto y el esfuerzo corrector tendrá que ser mayor y perseverante. En conclusión, no deberíamos conformarnos con los estudios previos a la obra. Los conocimientos ecológicos adquiridos deberían informar también la ejecución de los trabajos, y en particular, dirigir el seguimiento posterior para lograr la completa corrección de paisaje. Conseguimos estos objetivos, estamos seguros de que la nueva vía podría frenar la despoblación actual y abrir nuevos horizontes al hombre pirenaico.