

La obra del AVE invade bosques y senderos del Camino de Santiago

- La ejecución del proyecto en el Macizo Central ourensano levanta la polémica
- [Consulte toda la información sobre la alta velocidad](#)

MÁS INFORMACIÓN

- La obra del AVE es más barata que la de Barcelona y Valencia
- El tramo Pontevedra-Arcadé se abre con tres años de retraso

CRISTINA HUETE | Ourense 14 JUN 2013 - 20:32 CET



Obras del AVE. / NACHO GÓMEZ

La [línea del AVE a la Meseta](#) se abre paso en el entorno del impactante Macizo Central ourensano en donde ahora estallan al unísono el hormigón y los mesones. La ruta de los pueblos que circundan el Parque Natural de O Invernadeiro, apenas recuperado de los incendios que lo hicieron hervir por dentro en 2011, es un ir y venir de maquinaria pesada que entuba arroyos, invade bosques, acumula cascotes sobre las viviendas de alguna aldea, toma senderos del protegido Camino de Santiago y llena de polvo y de una leve prosperidad las gasolineras de los pueblos y ese florecimiento de los bares que la gran obra lleva (y después recoge) a todas partes.

La estación de servicio de Vilar de Barrio, del alcalde, está en el apogeo de su actividad. Los apenas 15 coches que diariamente paraban a repostar son una anécdota: los grandes tanques de las máquinas forman ahora colas que desbordan la capacidad de suministro. El AVE ha llevado esta puntual prosperidad al municipio. Y también la del bar Coca Cola Borrán, el primero en 40 años que recuerdan los habitantes en la estación del tren. Aunque entre el mismo Borrán que da nombre al súbito negocio y la aldea de Porto los potentes vehículos que cargan los andamios del progreso hayan destruido una parte de bosque autóctono: un paraje de 12.000 metros cuadrados de gran biodiversidad convertido en escombrera.

En Porto-Alemparte-Os Meaus se avecina una actuación similar. Está aprobado un estudio de impacto ambiental que preserva un souto integrado por casi una hectárea de castaños milenarios, robles, alisos, abedules y otras especies. Pero la adjudicataria necesita espacio. Le concedieron 190.000 metros cuadrados y le quedan pequeños: reclama 450.000, lo que supone meterle un bocado al castañar protegido. "Todo son incumplimientos de la normativa europea en una obra financiada con fondos comunitarios", denuncia el presidente de Amigos da Terra, Xosé Santos, que responsabiliza a todas las Administraciones (Diputación, Xunta, Estado y las confederaciones hidrográficas del Duero y del Miño-Sil) de un "dejar hacer continuo" por los municipios de la alta montaña ourensana. "Hay una laxitud total que contrasta con las exigencias de otras comunidades", remacha el ambientalista.

La Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN) comparte esta crítica. Ya alertó el verano pasado de que con las "constantes" modificaciones del proyecto "se incumple el informe de impacto ambiental que fue aprobado" y pidió explicaciones a los organismos de cuenca y al Adif (el administrador de la infraestructura ferroviaria). La SGHN reclamó la paralización cautelar de esa masacre arbórea. "Solo cuentan los intereses económicos de las adjudicatarias", protesta su presidente, Serafín González. Y coincide con Santos en que "una vez conseguida la adjudicación, las empresas empiezan a pedir modificaciones" del proyecto: "Es sistemático".

La obra es insaciable. El tramo que bordea e incluso irrumpe en Red Natura comienza a adquirir una nueva fisonomía en Cerdedeló (Laza). Cambia hasta la orografía: la montaña se eleva por encima de su altura natural en un sobresaliente cucurucho formado por escombros.

Los cascotes constituyen una ruta por sí mismos. Ya sea irrumpiendo en soutos o provocando la desviación de algunos caminos de la Ruta de la Plata, pese a la Ley de Protección del Camino de Santiago, Patrimonio de la Humanidad y declarado por la UE Itinerario Cultural Europeo. Las escombreras siembran la falda del Macizo Central. Su número suele ser "inversamente proporcional al presupuesto", destacan los ecologistas ese empeñamiento de la pobreza por enquistarse en sí misma. Y en el caso de la línea del AVE a la Meseta, Fomento ha aplicado este año un ahorro de 575 millones con lo que las empresas ajustan el gasto apretándole el cinturón al medio ambiente. Por eso el afluente del río Pequeno discurre entubado en Campobeceros. Y por eso la montaña de Cerdedeló está estrangulada por un zig-zag de pistas abiertas en todas las direcciones. Se trata de facilitar, economizando, los trabajos de las máquinas que construyen túneles a escasos metros de las viviendas. Los vecinos podrán ver pasar el tren como un suspiro, a 300 kilómetros por hora, pero no podrán subirse porque no parará ahí.

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil reconoce que ha habido "diversas afecciones" a los cauces (algunos se tiñeron de chocolate por el vertido de escombros) que "deberán ser restauradas". Pero afirma que están en trámite otras autorizaciones "para varias obras complementarias".

La ruta de los cascotes se consolida en Portocamba. Ahí los escombros se han hecho con el poder absoluto y asedian desde una cima sobre los tejados de las viviendas. Los vecinos negociaron con Adif la ocupación de una parte del monte mancomunado pero el administrador siguió comprando parcelas con la intención de agilizar, y abaratar, el trabajo. "Si hay un corrimiento de tierra el pueblo queda sepultado", lamentan ahora los habitantes. "Nos alertaron desde Adif de que se nos podían caer las casas", puntualizan dando por hecho que este será ya el último aliento que exhale el pueblo. En la puerta de entrada a O Invernadeiro el Café-bar Merendero de Campobeceros (que no alcanza los 30 vecinos) tiene a mediodía mesas suficientes para una boda. "Tenemos más de 100 clientes diarios", reconoce la dueña la prosperidad del efímero presente mientras atiende a una Babel de acentos de distintas comunidades que se cruzan ante los cocidos de los platos en el mismo zig-zag de las pistas polvorientas que atraviesan la montaña. En los bajos de otras casas, emergen más bares.

"No rechazamos el tren, pero arrasan con todo"

Con la crisis apretando en todas partes, las obras del AVE (la mayor obra pública de la historia de Galicia: una inversión de 22 millones de euros por kilómetro) han atraído a los pueblos del Macizo ourensano a buena parte de sus jóvenes esparcidos por el mundo, la mayoría nacidos ya en la emigración. Esperaban encontrar un trabajo en su pueblo de origen, pero apenas se han topado, en el mejor de los casos, con las sobras que ofrecen las subcontratas de otras subcontratas.

Los vecinos han creado pequeñas plataformas que, en coordinación con Ríos Limpos, vigilan y denuncian los incumplimientos medioambientales que detectan con el fin de preservar sus bosques y sus pueblos. "No estamos en contra del AVE, sino de lo que están destrozando sin necesidad, hay otras formas", explica Isabel, francesa de nacimiento que vive desde hace apenas dos años en Madrid pero que es hija de vecinos de Cerdedeló, "mi pueblo", indica. "No ha habido un año en mi vida que no haya ido y el verano pasado me quedé impresionada: estaban arrasando con todo, árboles milenarios, era una locura".

Isabel cree que "el destrozo" es tan innecesario como poco rentable para las empresas adjudicatarias. "Hay otras formas más sencillas; los vecinos de más de 80 años se llevan las manos a la cabeza cada vez que ven cómo abren pistas impracticables, con una inclinación tan grande que es imposible que pueda circular por ellas un autobús". Cree que la acción vigilante y de denuncia da pequeños frutos. Y cita cómo, después de una constante denuncia en las redes sociales y en los medios de comunicación, la adjudicataria de la obra reparó, "dos días antes de las fiestas del pueblo", la carretera de Laza a Cerdedeló que habían destrozado los enormes camiones.

Sin embargo, los vecinos reconocen que el pasado 25 de abril el Consello de la Xunta echó por tierra muchas esperanzas al declarar de utilidad pública la ocupación y expropiación de los terrenos necesarios para las obras del AVE en Porto-Alemparte-As Maus y Cerdedeló.

http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/06/14/galicia/1371234728_037835.html