

# La carretera, el desert i la cova del crustaci

La construcció de la carretera Cabanes-Orpesa està resultant molt polèmica. La Coordinadora dels Pobles de Castelló ha paralytitzat ja dues vegades les obres d'un vial que envaeix el Desert de les Palmes i que amenaça la supervivència d'un crustaci únic a Europa.

**E**ls ecologistes del Grup per a l'Estudi i Conservació dels Espais Naturals (GECEN) i les 19 entitats que integren la Coordinadora dels Pobles de les comarques de Castelló, entre associacions cíviques, sindicats i partits d'esquerres, són els opositors principals al projecte de la Conselleria d'Obres Públiques de la Generalitat Valenciana. Les seues accions de protesta, des que les màquines començaren a treballar el passat 28 de juny, han aconseguit paralytizar dues vegades un tram de tres quilòmetres de la carretera que unirà Cabanes i Orpesa, dues poblacions de la Plana Alta. I ho han fet acampant enfront de les màquines i vigilants que ningú no engegara els seus motors durant quinze dies de tensa calma amb incidents inclosos. Ara, els ecologistes asseguren que intensificaran la seua campanya fins aconseguir la suspensió total de les obres.

Era un dimarts de vesprada quan les excavadores van iniciar silenciosament l'anivellament dels terrenys a escassos 200 metres de la cova de l'Ullal, un dels paratges més fràgils i valuosos que els ecologistes tracten de protegir. Una dotzena d'ells es van encadenar a les màquines i van aconseguir interrompre les obres. "Tant la Conselleria d'Obres Públiques com la de Medi Ambient —deia en aquell moment Francisco González, membre del GECEN—, han menyspreat tots els informes, denúncies, processos judicials, queixes a la Comissió Europea, la gran oposició



ANGEL SÁNCHEZ

Alguns membres del Gecen (Grup per a l'Estudi i Conservació dels Espais Naturals) es van encadenar a les màquines que treballaven en la construcció de la carretera. Els ecologistes han assegurat que mantindran les protestes fins aconseguir la paralytització total de les obres.

social i les múltiples peticions per evitar l'execució d'aquest vial per l'opció sud, que és la de major impacte ambiental".

**En mans de la justícia.** Els assessors jurídics del GECEN foren

precisament els primers a denunciar davant la justícia el projecte a causa de l'excessiva passivitat de les administracions provincial, autonòmica i estatal. Després de denunciar-ho davant la Comissió Europea i el Ministeri de Medi

Al costat, imatge d'una part del paratge natural del Desert de les Palmes que es veu afectat per la construcció de la carretera.

A sota, detall del crustaci cavernícola que habita en la cova de l'Ullal, al barranc de Miravet de Cabanes, i que les obres podrien fer desaparèixer.

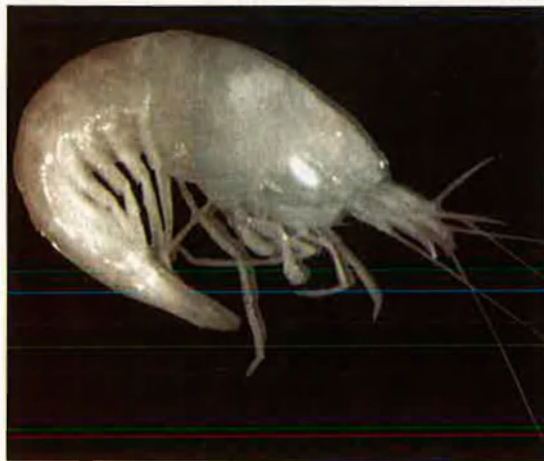
Ambient, el passat 3 de juliol acudiren als tribunals ordinaris per querellar-se contra dos alts càrrecs de la Conselleria d'Obres Públiques per presumpte delictes ecològic.

Quan el dia 28 de juny s'inicien les obres, el ministeri fiscal de l'Audiència de Castelló també va presentar una querrela contra la Conselleria per un presumpte delictes ecològic. La prova determinant va ser un informe ecotoxicològic de l'Institut de Medicina Legal de València on es detalla que la construcció del vial "significa una profunda alteració de la qualitat ambiental i de l'equilibri dels sistemes naturals afectats".

Basant-se en aquest document exhaustiu, el titular del jutjat d'instrucció número 9 de Castelló, Esteban Tabernero, va ordenar



de crustaci cavernícola d'aigua dolça, única a tot Europa, que sobreviu gràcies a la humitat que es respira a l'interior de la cova de l'Ullal, al barranc de Miravet de Cabanes. Aquesta gambeta antediluviana, que segons els experts pot



GECEN

**Les dades de circulació de vehicles per les carreteres que connecten la costa amb l'interior no justifiquen el nou vial.**

l'endemà la paràlització parcial dels treballs només al tram de tres quilòmetres situat a poc més de 200 metres del paratge natural del Desert de les Palmes. Tabernero també ha admès a tràmit la querrela presentada pel GECEN contra el conseller Josep Ramon Garcia Anton i el seu homòleg de Medi Ambient, Fernando Modrego, com a presumptes autors d'un delictes contra el medi.

**La gambeta antediluviana.** En aquesta lluita sense descans contra l'asfalt, el GECEN i la Coordinadora dels Pobles compten amb l'ajuda d'un curiós i importantíssim aliat anomenat *Typhalatyra miravetensis*. Es tracta d'una espècie

tenir més de 80 milions d'anys d'antiguitat, no s'ha trobat en cap racó d'Europa ni d'Àsia, i si no s'atura la construcció de la carretera, desapareixerà per sempre.

A la pàgina web que els ecologistes han obert amb informació sobre el crustaci ([www.miravet.org](http://www.miravet.org)), científics de reconegut prestigi internacional, com el doctor Dirk Patvoert, de la Universitat d'Amsterdam, o Xavier Belles, professor del Consell Superior d'Investigacions Científiques i de l'Institut de Biologia Molecular de Barcelona, exposen la importància de la troballa, que segons diuen "revoluciona totes les hipòtesis existents fins ara sobre l'origen i evolució del gènere".

Fins ara, exemplars d'aquestes característiques només se n'havien trobat a les illes Galápagos, l'illa Ascensió i a l'àrea del mar Carib.

De fet, un especialista de la Universitat de Barcelona continua investigant en la zona la presència d'aquesta estranya gambeta d'aproximadament dos centímetres i mig. La declaració d'impacte ambiental del projecte de "via ràpida" entre Cabanes i Orpesa aprovada per la Conselleria de Medi Ambient passava de puntetes sobre aquesta troballa, el primer decàdode cavernícola trobat a la Península Ibèrica, descobert per un espeleòleg de la mateixa comarca l'any 1993.

Tot i les lloances del Partit Popular cap al projecte del nou vial, els partits de l'oposició, PSOE i EU, dubten de la utilitat que tindrà aquesta "carretera de la discòrdia". Segons les xifres de circulació de vehicles per les carreteres que connecten la costa amb l'interior aportades pel diputat socialista a la comissió d'infraestructures del Parlament Valencià, Daniel Gozalbo, no és justificable la construcció del nou vial perquè "aquest pressupost de més de 3.000 milions seria suficient per a millorar les carreteres ja existents". Segons aquestes dades, el camí asfaltat que registra més volum de trànsit és el que uneix la Pobla Tomesa i Benicàssim, amb 640 vehicles per dia, mentre que per la carretera que actualment comunica Cabanes amb Orpesa només en circulen diàriament 360, la majoria tractors conduïts per llauradors.

**De l'aeroport a Marina d'Or.** Des d'Esquerra Unida, el diputat autonòmic Ramon Cardona té la sospita que aquesta nova via de comunicació acabarà desembocant directament al costat de Marina d'Or-Ciudad de Vacaciones, el macrocomplex turístic propietat de l'empresari català Jesús Ger, conegut per la seua amistat personal amb responsables polítics populars, entre ells el president de la Diputació de Castelló, Carlos Fabra i el mateix Eduardo Zaplana.

Precisament Ger i la seua Ciudad de Vacaciones estan en l'epicentre de la polèmica pel projecte, també apadrinat per la Coput i la Diputació de Castelló, que preveu l'obertura d'una avinguda enmig de l'Albufera d'Orpesa, una zona humida que no ha estat inclosa en l'esberrany del catàleg de Zones Húmedes del País Valencià presentat recentment per la Conselleria de Medi Ambient. Cardona també apunta directament a la fàcil connexió que tindrien els milers de turistes que teòricament arribaran al futur aeroport de Vilanova d'Alcolea/Bell-lloc, impulsat per Fabra, per a visitar "el major balneari d'aigua marina d'Europa" projectat per Jesús Ger.

Però, sens dubte, el major defensor i principal beneficiari de la carretera és la mà dreta de Carlos Fabra, el vice-president de la Diputació Francisco Martínez, que, amb aquesta infraestructura veuria perfectament comunicat el flamant polígon industrial de la Vall d'Alba, el poble d'on és alcalde, amb les grans vies de comunicació com l'autopista A-7 i la N-340.

Aquestes són, potser, les raons ocultes que justifiquen les declaracions del conseller Fernando Modrego, defensant a capa i espasa el projecte elaborat per la Coput en l'època que ell mateix era director general d'Urbanisme. "No hi ha marxa enrere possible perquè és necessària per a vertebrar la regió", va engegar Modrego als membres de la junta rectora del parc natural del Desert de les Palmes al desembre de l'any passat, quan els va presentar l'últim esberrany del Pla Rector d'Usos i Gestió del paratge on s'obvia la franja de 500 metres de protecció al voltant de tot el perímetre.

En cas contrari, l'opció sud de la futura carretera Cabanes-Orpesa envairia la zona d'influència del Desert de les Palmes, que, segons els defensors del parc, ja es troba enclaustrat per diferents infraestructures. A l'est, per l'A7 i la N-340, mentre que a l'oest pateix el trànsit de la C-238 i la CS-800. Per això, una nova carretera pensada per afavorir la circulació ràpida de camions de gran tonatge inundaria de



**La construcció del vial beneficiaria notablement l'empresari Jesús Ger i el vice-president de la Diputació, Francisco Martínez.**

soroll, segons els ecologistes, un terç del Desert de les Palmes, on el pas d'un tractor pot escoltar-se a quilòmetres de distància.

**Un projecte envoltat per la polèmica.** El projecte de la carretera Cabanes-Orpesa va nàixer al si de la Conselleria d'Obres Públiques l'any 1997, sense tenir en compte la possibilitat de desdoblant l'actual via entre Cabanes i Orpesa, que en molts trams discorre paral·lela al nou traçat. "Entre els dos vials hi ha una diferència màxima de 200 a 300 metres de distància i, en alguns casos, només de 70 metres", segons afirma Ramon Cardona. De fet, la declaració d'impacte ambiental aprovada al maig

del 1998 per Medi Ambient destaca que "per a millorar les comunicacions entre els municipis costaners i els de l'interior de Castelló seria suficient efectuar millores en el traçat de les actuals vies de comunicació".

El traçat escollit per l'administració autonòmica, el sud, afecta una zona amb vora 70 coves i inclou la construcció de túnels i desmunt de terrenys que ningú no pot preveure com afectaran el paratge natural. L'opció nord, en canvi, té un impacte ambiental molt més limitat. Discorre paral·lela a una altra via existent a uns pocs quilòmetres i podria aprofitar part del tram asfaltat.

L'adjudicació del projecte a una unió temporal d'empreses formada per Necso i Rover Alcisa per 3.193 milions de pessetes –a 217 milions per quilòmetre– també resulta més que sospitosa per a la Coordinadora dels Pobles. Necso pertany al grup Acciona, adjudicatari d'alguns dels projectes emblemàtics del Partit Popular valencià, com el Palau de Congressos i, en altres territoris, responsable de l'execució d'obres tan poc respectuoses amb el medi natural com la presa d'Itoiz (Navarra).

**El traçat escollit per l'administració autonòmica afecta una zona amb vora 70 coves i inclou la construcció de túnels i desmunt de terrenys.** Existeix, però, una altra opció que discorre paral·lela a una altra via ja existent i que tindria un impacte ambiental molt menor.

**Martí Casanova**