



LINCE IBÉRICO Y OBRAS PÚBLICAS

En la actualidad, uno de los principales problemas que amenazan la supervivencia del lince ibérico es la construcción de obras públicas: carreteras, embalses, líneas de ferrocarril y otros proyectos. Estas infraestructuras destruyen, degradan y fragmentan su hábitat, ya que alteran en poco espacio de tiempo grandes superficies de terreno y hacen desaparecer algunos de sus territorios y cazaderos de buena calidad. Otro de sus impactos negativos es que impiden o dificultan la conexión entre diferentes zonas- bien de descanso, refugios, reproducción, cazaderos, etc.— de las áreas de campeo y del interior de sus territorios.

Asimismo, muchas de estas obras crean obstáculos entre distintas poblaciones que impiden el intercambio de individuos. De esta forma, se incrementa la endogamia de los pequeños núcleos. De hecho, como ocurre con las carreteras que cercan Doñana, en algunas ocasiones estas infraestructuras son la causa directa de una mortalidad no natural que una especie en una situación tan crítica como el lince ibérico no se puede permitir. Las cifras hablan por sí solas, sólo desde 2000 han muerto 20 lince por atropello en el entorno de Doñana.

Recientemente, WWF/Adena ha propuesto una red de espacios que deben incluirse en la Red Natura 2000 para garantizar la conservación de varias especies y hábitats protegidos por la Directiva Hábitats. Dentro de estos espacios, se ha realizado también un inventario de obras en ejecución o proyectos que afectarán al lince ibérico. Según WWF/Adena, en la actualidad hay 50 proyectos, obras en desarrollo o recientemente concluidas que tienen un impacto potencial sobre las poblaciones esta especie. De todas ellas, una veintena corresponden a infraestructuras lineales y una treintena a obras hidráulicas. La organización señala que, entre los embalses, los más problemáticos son el de Andévalo (Huelva) —inaugurado en 2004—, el de Melonares (Sevilla) y La Breña II (Córdoba) —ambos en construcción—. En este último caso se han interpuesto varias quejas a la Comisión Europea, entre ellas, una por parte de WWF/Adena.


Cuando se trata de infraestructuras lineales de transporte, se muestran como especialmente relevantes la autopista Toledo-Ciudad Real-Puertollano-Córdoba que dañará la población de Sierra Morena Oriental-Montes de Toledo y tendrá un importante efecto barrera. Por otro lado, la autovía Linares-Albacete afectará a la misma población en su parte más oriental (Guadalmena, Alcaraz). De otro, la autovía de conexión entre la autovía Ciudad Real-Puertollano y la autovía de Extremadura en su tramo Miajadas-Mérida, que supondrán un impacto sobre la misma población en la zona del Guadiana y causarán efecto barrera dentro de esta población entre Sierra Morena y Montes de Toledo. Asimismo, el área de Doñana sigue contando con vías ya construidas pero muy peligrosas para los lince, e incluso ilegales (como el camino agrícola

asfaltado desde El Rocío hasta Villamanrique de la Condesa) y con la amenaza latente de proyectos como el desdoblamiento de las carreteras entre Almonte-Matalascañas y Huelva-Mazagón.

Respecto a las líneas de ferrocarril, destaca el proyecto de la línea de alta velocidad prevista entre Sevilla y Huelva que perjudicará directamente a la población de Doñana y, en concreto, causará un importante efecto barrera para la comunicación de esta población con la de Sierra Morena. Cabe insistir en que las nuevas vías de alta velocidad también podrán convertirse en obstáculos al paso de lince. Así, la línea Madrid-Cáceres-Mérida impedirá el paso entre los Montes de Toledo y el norte de Extremadura y el sur de Salamanca. Junto a esta, la línea Madrid-Alcázar de San Juan-Jaén añadirá barreras transversales en el paso este-oeste a lo largo de Sierra Morena a la altura de Despeñaperros, interponiéndose entre las poblaciones de Andújar y Aldequemada y toda la Sierra Morena Oriental.

Así, España tiene una posición privilegiada en el contexto de la UE por su riqueza natural y, al mismo tiempo, en el desarrollo de grandes infraestructuras y obras públicas. De hecho, es el segundo país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas, y el primero en número de kilómetros de autovía por vehículo o por habitante. Todo ello sin olvidar que las 1.200 grandes presas españolas representan más del tercio del total de la UE en número y capacidad.

Sin embargo, frente a las enormes inversiones comunitarias destinadas a la construcción de infraestructuras (el coste medio para un kilómetro de carretera de alta capacidad es de 4 millones de euros), los gastos aplicados para la conservación de su naturaleza siguen siendo aún muy limitados. En el caso del lince ibérico, desde 1994 sólo se ha empleado para su conservación la cantidad equivalente a la construcción de 4 kilómetros de autovías, a los que podríamos sumar otros “6,5 km” previstos hasta 2011 en el nuevo proyecto LIFE sobre el felino. La financiación europea es clave para la conservación del lince, pero también ha contribuido a agravar sus amenazas.

No obstante, la situación se agrava además porque se declaran obras de interés público que no responden a intereses sociales, se aprueban medidas compensatorias con la justificación de ejecutar las obras, los proyectos de obras se dividen en tramos para eludir mecanismos de protección de la normativa vigente, no hay seguimiento ni evaluación de la eficacia de las medidas correctoras y la participación pública es escasa. Esto hace pensar que hay modelos de desarrollo y proyectos que no son compatibles con la conservación de la naturaleza, ni con la supervivencia de especies como el lince ibérico u otras especies prioritarias y hábitats protegidos por la normativa comunitaria. 

Jesús Cobo Anula
Proyecto Lince Ibérico WWF/Adena