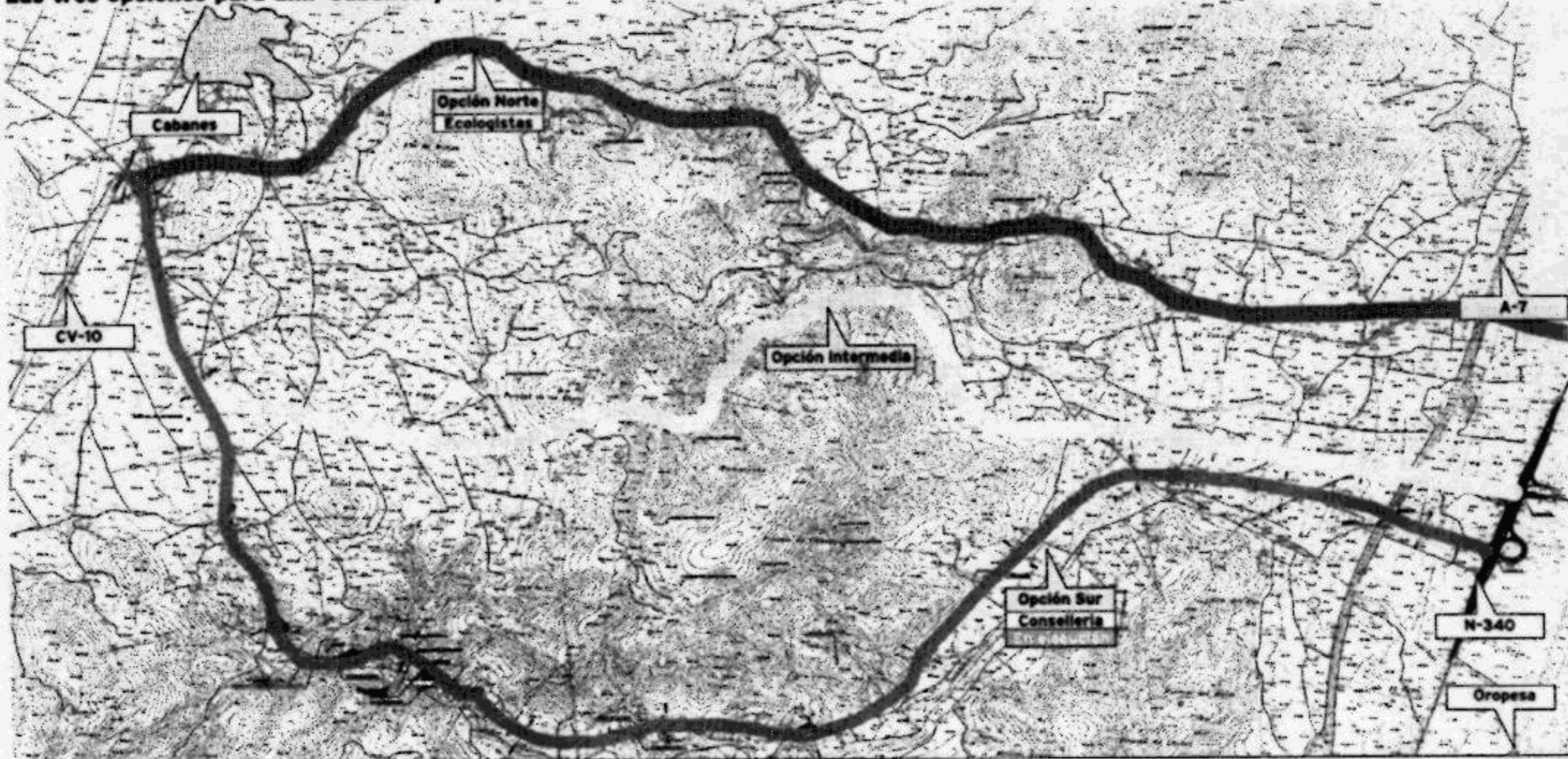


INFRAESTRUCTURAS / EL VIAL DE LA DISCORDIA

Las tres opciones para unir Cabanes y Oropesa



FUENTE: Elaboración propia

EL MUNDO

La carretera interminable

Este mes se cumplen siete cinco años desde que se proyectara el vial Cabanes-Oropesa, cuyas obras, que comenzaron en 1999, siguen paralizadas por orden judicial desde enero

JANDRO ROURES

CASTELLÓN.- Nunca, posiblemente, construir una carretera había supuesto tantos quebraderos de cabeza para una administración y un grupo ecologista. Unos y otros llevan años enfrentados por el recorrido de un vial que debe unir Cabanes y Oropesa. Mientras la Conselleria de Infraestructuras, titular de la obra, defiende una de las tres opciones planteadas en principio como la mejor, concretamente la sur, los ecologistas, a través del Grupo Ecologista para la Conservación de los Espacios Naturales (GECEN) y la plataforma Salvem el Desert optan por la alternativa norte como la menos dañina para el entorno natural.

Las obras de una carretera de apenas 14 kilómetros comenzaron en 1999 y todavía siguen sin estar finalizadas después de dos paralizaciones por decisión judicial. A la es-

las premisas de la Ley de Impacto Ambiental y del principio de prevención, es decir, por la opción que menos afecte al medio ambiente y a las personas que, en base a numerosos estudios técnicos y científicos y conforme ha reconocido la propia Administración, es, sin lugar a dudas, la opción norte.

No obstante, la Administración ha optado por la opción sur, que, se-

gún los mismos informes aportados por el GECEN, es la más perjudicial para el medio ambiente, el patrimonio natural y el cultural, dañando al Paraje Natural del Desert de les Palmes y a la calidad de vida de más de cien familias que tienen sus masets y villas en esta zona. Además, esta opción es, según los ecologistas, «la más cara, costando más de 3.500 millones de pesetas para sólo 14 ki-

lómetros».

Era febrero de 2000 cuando el GECEN después de sus protestas ante la Conselleria por el trazado elegido para la carretera presentaba una queja ante la Comisión Europea contra el Estado y la Generalitat Valenciana por el proyecto de construcción del vial Cabanes y Oropesa por considerar que «tendrá un grave impacto ambiental sobre el Paraje

Natural del Desert de les Palmes y su entorno». La documentación que avalaba la queja constaba de más de mil folios, e incluso un vídeo y un CD-ROM con fotografías de la zona afectada por el proyecto denunciado. Entre la documentación, se aportaban exhaustivos informes elaborados por científicos y miembros de universidades españolas y europeas que avalaban los destacados valores naturales e histórico-artísticos que pueden verse afectados por la ejecución de la carretera. Para los ecologistas flora y fauna de la zona se verían muy afectadas. Tres meses después el GECEN remitía a la Comisión Europea nueva documentación en la que incluía argumentos para «invalidar la declaración de impacto ambiental que acompaña al proyecto inicial» como era el hecho de que el vial invade el Paraje Natural del Desert de les Palmes.

La Generalitat optó por la opción sur para el trazado mientras los ecologistas piden la norte

Conselleria insiste en defender su opción sur por «la menor afección al entorno»

CASTELLÓN.- La Conselleria de Infraestructuras ha defendido siempre la opción propuesta para la construcción de la carretera Cabanes-Oropesa. Con un presupuesto de 23 millones de euros, el vial «va directamente vinculado a la propia autovía de la Plana, ya que constituye un eje que permitirá unir la costa con el interior, enlazando dos vías de alta capacidad, como la A-7 y la autovía de la Plana. Además, esta carretera permitirá descongestionar la N-340, porque el tráfico que se dirige a la zona azulejera del interior de la provincia se desviará hacia la Autovía de la Plana, CV-10».

Otro de los objetivos principales de la carretera Cabanes-Oropesa, según la Conselleria, es su «efecto potenciador de la cohesión territorial, ya que conjuntamente con la

autovía de la Plana, la nueva carretera actuará como elemento para expandir el desarrollo territorial e industrial de la Plana hacia el norte». Este efecto potenciador de la cohesión territorial tendrá, según la administración «especial importancia para que los pueblos de la zona norte e interior de Castellón, como Benlloch, Sierra Engarcerán, Sarratella, Les Coves de Vinromà, Torre d'En Doménech, Vilanova d'Alcolea, etc, desde el punto de vista de su reactivación económica y de evitar su despoblamiento».

La nueva carretera Cabanes-Oropesa «también se configura como un vial estratégico para garantizar el dinamismo económico de la Plana y del denominado triángulo azulejero». La carretera Cabanes-Oropesa, como eje vertebrador por el norte «mejorará así la salida de

todos los vehículos procedentes de estas zonas industriales y su acceso a la costa y a la A-7».

El trazado de la carretera Cabanes-Oropesa, según la Conselleria, «aprovecha el pasillo natural que ofrece el barranco de Chinchilla». Esta zona constituye «el único corredor natural entre la costa y el interior, los cuales se encuentran separados por una cordillera montañosa, por lo que la solución adoptada es la que menor afección puede ocasionar al entorno». En este sentido, la búsqueda de otras alternativas más al norte o al sur, supondría la necesidad de atravesar montañas, por lo que habrían de realizarse grandes movimientos de tierra, perforaciones, trincheras, etc que supondrían un mayor impacto sobre el terreno y sobre la fauna y las cuevas».

Primera paralización

En junio de 2000 los integrantes de las plataformas ecologistas realizaban la segunda medida de protesta con la interrupción de las obras de la carretera. Pero sería un mes después, en julio, cuando el juzgado de primera instancia e instrucción número 9 de Castellón ordenara la suspensión parcial temporal de un tramo de las obras de la carretera Cabanes-Oropesa, el más próximo al Desert de les Palmes, de unos tres kilómetros de longitud. El titular del juzgado número 9 admitía también a trámite la querrela presentada por el GECEN por presunto delito ambiental contra los consellers de Obras Públicas y de Medio ambiente, José Ramón García Antón y Fernando Modrego.

En octubre de 2002 el titular del juzgado de 1ª Instancia número seis emitió un auto que decretaba el sobreseimiento provisional de las actuaciones judiciales contra los representantes de la Conselleria de Obras Públicas. La resolución levantaba la medida cautelar de paralización de las obras en un tramo de seis

INFRAESTRUCTURAS / EL VIAL DE LA DISCORDIA

kilómetros. Un año después, en noviembre de 2003, la Conselleria retomaba las obras evitando el Desert de Les Palmes pero manteniendo el trazado inicial de la opción sur del vial. Una variación insuficiente para los ecologistas que vuelven a iniciar los trámites para bloquear un trazado que no cuenta con suficientes garantías medioambientales.

A partir de ese momento se sucedieron las manifestaciones y actos de protesta —incluidas acampadas— contra el vial. Nuevos informes, entre ellos uno de la Universidad de Alicante, reforzaban las tesis de los ecologistas mientras las obras continuaban. Ya en junio de 2004 el GECEN recurrió al Defensor del Pueblo. A finales de año solicitó una nueva paralización judicial de las obras después de no conseguir un trazado de consenso con la Conselleria de Obras Públicas.

Finalmente, en concreto el pasado mes de enero, el juzgado de Castellón ordenó la paralización cautelar de las obras y se comenzaron las diligencias de la nueva investigación encaminadas a demostrar, como defienden los ecologistas, el impacto que sobre el entorno causan las obras del vial Cabanes-Oropesa. Los trabajos quedaron paralizados entre los puntos kilométricos 7 y 13.

A pesar de las continuas manifestaciones de la Conselleria de Obras Públicas a favor de su trazado desde el principio, la demora en el proyecto motivada por las paralizaciones ha hecho que hasta el presidente de la Diputación, Carlos Fabra, haya comenzado a plantearse la idoneidad de buscar alternativas. El máximo responsable de la institución

Fabra reclamó «diálogo y consenso» al Consell para desbloquear la paralización de las obras

provincial dejaba entrever su preocupación en la feria del turismo Futur por la paralización de la carretera y exigía «consenso y diálogo» a la administración autonómica para desbloquear el conflicto buscando otras alternativas.

Pero desde la Generalitat no ha habido cambios de postura y el proyecto sigue adelante por la misma opción que ha desatado una enorme oposición entre los ecologistas y que, en la actualidad, sigue en los juzgados. Y las máquinas continúan con su trabajo aunque sin poder acceder a los kilómetros sobre los que pesa la paralización cautelar y sin que los operarios puedan hacer voladuras en el kilómetro previo al tramo paralizado por orden judicial.

Decepción de los alcaldes

Mientras, en los municipios afectados, Cabanes y Oropesa, se espera con impaciencia la culminación de la carretera. El alcalde de Cabanes, Artemi Siurana, reconoce sentirse «decepcionado» por la paralización de una carretera «vital para nuestro pueblo». «Espero que haya una solución porque estamos colapsados y sin una carretera adecuada que nos comunique con la costa». Siurana reclama una «solución urgente» y emplaza tanto a la Conselleria como a los ecologistas a «dialogar y buscar una solución de consenso» que permita la construcción de la carretera Cabanes-Oropesa.

A.R.M.
CASTELLÓN.- El Grupo Ecologista para la Conservación de las Especies Naturales (GECEN) ha denunciado la «desidia» de la Fiscalía encargada del vial Cabanes-Oropesa por no acudir a las últimas declaraciones tras la paralización cautelar de las obras de la carretera entre los puntos kilométricos 7 y 13.

Para los ecologistas «se supone que desde la Fiscalía se debe dar cobertura al proceso» pero «no aparece nadie desde hace semanas cuando ya han pasado más de ocho testigos». En este sentido, Paco González, portavoz del GECEN, advierte que «se nos dice que tienen demasiado trabajo para estar presentes», al tiempo que denuncia que el proceso ya acumula desde su comienzo «cinco jueces y otros tantos fiscales».

Al respecto, desde el grupo ecologista se preguntan «¿dónde está el fiscal?» y advierten que desde que la tercera fiscal reclamara la investigación de las presuntas conexiones de la carretera Cabanes-Oropesa con el aeropuerto y Mundo Ilusión han accedido dos nuevos fiscales que «poco han hecho en este proceso». Dos cambios que se han sucedido en apenas tres meses, según los ecologistas, y que «hacen un flaco favor al esclarecimiento del proceso».

Los ecologistas consideran que «debería haber una mayor implicación del fiscal en el caso para que, de una vez, se pueda llegar al final del asunto» porque «no se está prestando la atención que merece al proceso cuando se supone que es el fiscal quien debe apoyar la causa».

Mundo Ilusión y aeropuerto

En estos momentos, y tras las distintas declaraciones de los testigos, a las que «sólo han acudido los representantes legales de la Conselleria y los de los ecologistas, además del juez», se está a la espera de las distintas pruebas periciales que se han solicitado, así como al esclarecimiento de la vinculación del vial

Una cronología marcada por dos paralizaciones

- **Mayo 1998.** La Conselleria de Medio Ambiente dictó D.I.A. del proyecto básico.
- **Abril 1999.** Cumpliendo con las exigencias de la D.I.A., se aprobó el proyecto de restauración paisajística de la zona, y se nombró una dirección de obra ambiental.
- **Junio 1999.** En junio se licitaron las obras y se adjudicaron en diciembre, con un plazo de ejecución de 30 meses.
- **Junio 2000.** Mediante Resolución de 27 de junio se procedió a la suspensión temporal parcial de las obras a fin de elaborar

- una modificación del proyecto que recogiera el cambio de estructuras sobre la A-7, de acuerdo con las instrucciones del Ministerio de Fomento, así como estudiar en profundidad la opción de trazado más conveniente en el tramo 9,400 y 11,200. El 30 de junio el Juzgado nº 9 de Castellón dictó auto por el que acordaba la paralización provisional de las obras en el tramo comprendido entre el p.k. 6 al 12.
- **Julio 2000.** El 12 de julio, el mismo juzgado dictó auto archivando las actuaciones por considerar que no existía indicio alguno de delito. El auto fue recu-

- rrido por el ministerio fiscal, el recurso de reforma fue desestimado por el juzgado de instrucción y el de apelación fue estimado parcialmente por la Audiencia Provincial.
- **Junio 2001.** El 13 de junio la Conselleria remite a la Conselleria de Medio Ambiente para su análisis medioambiental un documento resumen del Proyecto Modificado nº 1 para evitar la intromisión de la carretera Cabanes-Oropesa en el paraje Natural del Desert de Les Palmes.
- **Febrero 2002.** El 26 de febrero, la directora General de Planificación y gestión del Medio dicta Resolu-

- ción favorable al modificación.
- **Agosto 2002.** El 26 de agosto se aprobó el proyecto modificado.
- **Octubre 2002.** El juzgado de 1ª instancia nº 6 de Castellón dicta auto de sobreseimiento provisional de las actuaciones.
- **Septiembre 2003.** Se dio la orden de continuación de los trabajos.
- **Enero 2004.** El Juzgado de 1ª instancia nº 6 de Castellón dictó Auto por el que se declara no haber lugar a la reapertura del procedimiento instada por el Ministerio Fiscal.

- **Enero 2004.** El Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales (GECEN) presenta una denuncia ante el juzgado de guardia de Castellón. Una vez abierto este procedimiento, se han venido practicando por parte del Juzgado nº 2 de instrucción de Castellón, las diligencias previas nº 22 / 2004. Fruto de estas diligencias se han pedido varios informes a expertos.
- **Enero 2005.** El juzgado nº 2 de Castellón emita auto con fecha 25 de enero en el que paraliza las obras del vial Cabanes-Oropesa entre los puntos kilométricos 7 y 13.

«¿Dónde está el fiscal?»

El GECEN denuncia «desidia» de la Fiscalía por «no estar presente en las últimas declaraciones» de un proceso con 5 jueces y otros tantos fiscales

con otras actuaciones como el aeropuerto de Vilanova o el paraje de Mundo Ilusión.

Respecto a las pruebas periciales que los ecologistas esperan que se practiquen las pruebas que pretenden evidenciar, de un lado, la conexión del sistema

hidrológico entre el Prat de Cabanes y la Albufera de Oropesa. Para ello, el juez autorizó una prueba de tinte inócuo. Del otro, se debe acceder a la cueva del Ullal de Miravet para conocer su profundidad y hasta dónde alcanza. En esta prueba pericial,

EU defiende nueve yacimientos

El diputado de EU en las Cortes Valencianas Ramón Cardona reclamará que se protejan los nueve yacimientos arqueológicos del vial Cabanes-Oropesa.

Cardona ha pedido a las Cortes el proyecto de intervención arqueológica del vial Cabanes-Oropesa para garantizar la protección de los yaci-

mientos arqueológicos de la Mollonada I y II, Casa del Curro, Mas de Bernardino II, Rincón de Caños III, IV V y VI y Mas de la Marquesa.

muy complicada por su peligrosidad, es necesaria la participación de espeleólogos experimentados.

Desde el GECEN se reitera que la intención del grupo ecologista es «únicamente defender la riqueza natural de la zona por donde se quiere construir una carretera». «No estamos en contra del vial Cabanes-Oropesa sino de que su trazado atraviese por lugares de alto valor medioambiental como el Desert de Les Palmes o la fauna de la zona.

Desde el GECEN se insiste en «el poco interés de la Conselleria por proteger la zona» después de dos paralizaciones judiciales y las pruebas que «demuestran que hacer el vial por la alternativa norte sería menos costosa económica y medioambientalmente». Sus integrantes reiteran el deseo de que «esto acabe cuanto antes porque ni nosotros ni la Conselleria podemos estar en esta situación».

Hasta que llegue ese momento los ecologistas, como en estos siete años precedentes, seguirán dando guerra.



Los ecologistas han interrumpido las obras de la carretera Cabanes-Oropesa en varias ocasiones. / PACO BELTRAN