

LA DISTRIBUCIÓN ACTUAL DE LA ESPECIE ESTÁ DIVIDIDA ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

# Un estudio identifica los pasillos para unir las poblaciones oseras

● Uno transcurre desde Caso a Lena y el otro, más al sur, en la provincia de León

JUDIT SANTAMARTA  
jsantamarta@lavoz.esperiódico.com  
OVIEDO

Desde el límite del concejo de Lena con la provincia de León hasta el municipio leonés de Puebla de Lillo hay algo más de 30 kilómetros. Esa sería, en línea recta, la distancia que separa a las dos poblaciones oseras, la occidental, un poco más recuperada y con una población de unos 100 ejemplares, y la oriental, más mermada, con sus poco más de 30 osos. La unión de ambas sería vital para la recuperación de la especie. Por ello, un estudio de la Fundación Oso Pardo (FOP), la Fundación Biodiversidad y Caixa Catalunya, ha identificado cuáles serían las mejores rutas para lograr esta comunicación y analizando las mejoras que podrían hacerse en ellas.

En concreto, los pasos más adecuados serían dos, según explica Fernando Ballesteros, biólogo de la FOP y uno de los autores del estudio: «Uno más al norte, en Asturias, que pasaría por Caso. Aller y Lena y que destaca por el buen estado de su vegetación», comenta Ballesteros. El otro sería el que ellos llaman «subcantábrico», unos cuantos kilómetros al sur del límite entre ambas comunidades. «un paso muy interesante porque tiene bastante alimento, sobre todo bellotas». De todas formas, Ballesteros señala que «estos serían, según nuestros estudios, los pasos más aptos, pero evidentemente no son los únicos, y a la hora de la

## CORREDOR ENTRE LAS POBLACIONES



VICKY SOUSA / FOTO: FUNDACIÓN OSO PARDO

verdad, un oso luego puede ir por otro lado».

Cuando la FOP y la Fundación Biodiversidad se pusieron manos a la obra para realizar este estudio, se dieron cuenta de que era preciso analizar el corredor ecológico inter-poblacional para el oso pardo en el Cantábrico, basándose en variables ambientales y de presencia humana. «El fin era identificar estos pasi-

llos más favorables», explican. Habría que determinar las zonas de mayor importancia y valor para el funcionamiento del corredor o aquellas que limitan el funcionamiento y requieren algún tipo de actuación de mejora y gestión e interpretar la importancia y el papel de los factores ambientales y humanos en la calidad del hábitat para el oso dentro del corredor.

Ballesteros explica que para poder hacer una evaluación de los pasos se valieron de un programa informático y de cinco variables claves: «La posibilidad de cobijo, la existencia de alimentos, la rugosidad u orografía de la zona, el grado de fragmentación entre ambas y la presión humana». A través de modelos espaciales, «basados en estas variables ambientales, se han trazado a

una escala regional las vías de paso más probables que conectan localizaciones recientes de osos con crías de las dos poblaciones», explicaron desde la Fundación Oso, y añadieron que «estas rutas constituyen un menor coste de desplazamiento para los animales en términos de su supervivencia, de manera que discurren por las zonas de mejor calidad ambiental y evitan áreas en las que existe una mayor presión humana». Además, según dijeron, valoraron especialmente la existencia de la barrera impermeable que representa la autopista del Huerna, estableciendo como únicos pasillos posibles de paso para los osos los tramos en que dicha autopista discurre por túneles.

**SOBRE EL NEGRÓN** # A este respecto, Ballesteros explica la ventaja que supone que el Huerna tenga túneles para el paso de los coches. «El túnel del Negrón, por ejemplo, son un total de cuatro kilómetros y por arriba discurre un paisaje muy interesante, buenos valles y buenas posibilidades de tránsito», comenta Ballesteros. Con este estudio se realiza por primera vez un análisis global del corredor de la Cordillera Cantábrica a gran escala, «un punto de partida para ahora concretar más las actuaciones», dice Ballesteros.

¿A que se refiere el biólogo con estas actuaciones? «Ahora tenemos que ir más allá, por ejemplo, analizaremos uno a uno los pasillos más aptos, y veremos que ha pasado. Por ejemplo, si hubo un incendio que corta en dos un paso, lo reforestaremos, o si vemos que una zona muy adecuada carece de alimentos, podemos trabajar sobre ese punto», comenta. Además, la Fundación Oso trabaja para tratar de minimizar el impacto de las grandes infraestructuras. Un ejemplo sería el asesoramiento que ofrecen a la empresa Ferroviaria en sus trabajos de realización del túnel para el tren de alta velocidad, y «se está colaborando con Adif para evaluar el impacto y ofrecer recomendaciones sobre la línea de ferrocarril que atraviesa el puerto de Pajares», concluyeron. ■