

climática. En cuanto a la temperatura, según los diferentes Modelos de Circulación General elegidos, escenarios de emisiones y climas del pasado, el incremento de la misma oscila entre los 3,9°C a 1,6°C. Esta tendencia al alza se producirá precisamente en las estaciones más cálidas.

Respecto a las precipitaciones, el estudio predice que las lluvias disminuirán de manera generalizada en todos los modelos y escenarios estudiados. En algunos casos, este descenso llegaría al 26,6%. Por otro lado, estos escenarios locales de cambio climático pronostican qué climas propios del territorio andaluz se verán más o menos favorecidos. Por ejemplo, el aumento de días de calor condenará prácticamente a la desaparición del clima mediterráneo subtropical, que junto con el sub-continental de inviernos fríos serán dos de los más perjudicados. Este último con una reducción del 10,7% se concentrará en zonas concretas de Sierra Morena.

FRAGMENTACIÓN DE HÁBITATS POR INFRAESTRUCTURAS LINEALES DE TRANSPORTE EN ESPAÑA

Resumen: Principales conclusiones de un Informe del Ministerio de Agricultura de España relativo a la fragmentación de hábitat por infraestructuras lineales de transporte en España

Palabras clave: fragmentación, territorio, hábitat, infraestructuras , transporte

Abstract: Main conclusions of a Report of the Department of Agriculture of Spain relative to the fragmentation of habitat for linear transport infrastructures in Spain

Key words: fragmentation, territory, habitat, infrastructures, transport

La fragmentación de los hábitats se ha estudiado desde los años 60 bajo dos fundamentos teóricos: la teoría biogeográfica de islas (MacArthur y Wilson , 1967) y la teoría de metapoblaciones (Levins, 1969).

La fragmentación siempre está asociada a los efectos negativos derivados de las acciones antrópicas que conllevan a una modificación intensa del territorio y que se traduce en una pérdida importante de hábitats naturales, en la disminución e incluso en la extinción de especies.

13

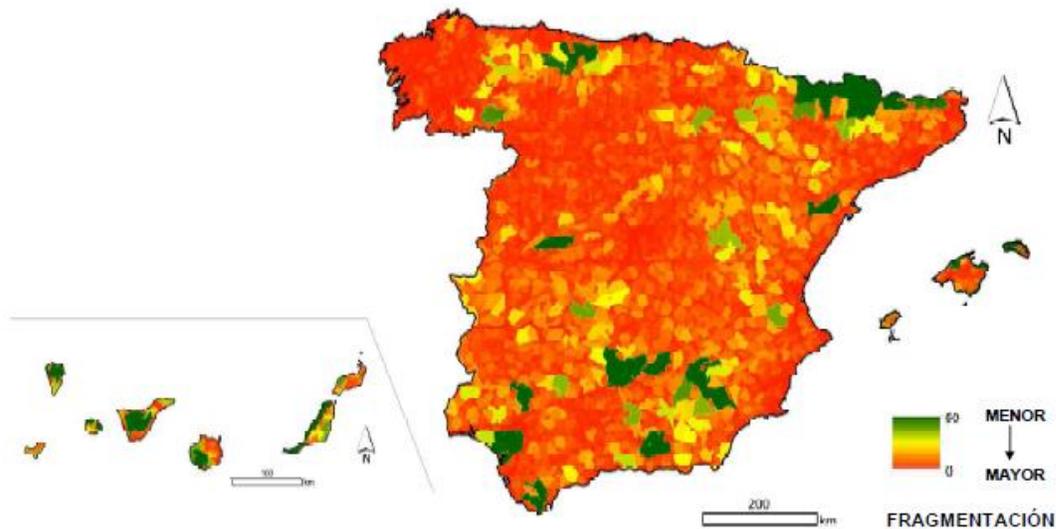
La fragmentación de hábitats es uno de los principales procesos que conducen a la pérdida de diversidad biológica (OECD), siendo las infraestructuras de transporte por carretera y ferrocarril un factor determinante, tal y como se muestra en el informe Landscape Fragmentation in Europe (EEA-FOEN report Nº 2/2011) de la Agencia Europea de Medio Ambiente, la cual utiliza este indicador para la evaluación ambiental en Europa.

El indicador “tamaño efectivo de malla” considera la distribución de tamaños de las áreas resultantes de la fragmentación del territorio por la red de infraestructuras de transporte. Cuanto mayor sea la heterogeneidad de tamaños de las áreas (p.ej. una única área inmensa y múltiples áreas minúsculas), menor será la fragmentación del hábitat causada por la red de infraestructuras, ya que en la mayor parte de las ocasiones dos organismos situados al azar se encontrarán en el área grande y podrán encontrarse sin atravesar ninguna infraestructura.

En España, un informe publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación recoge la situación en España- quedan aún amplias superficies con un bajo grado de fragmentación (alto tamaño efectivo de malla) en comparación con el resto de Europa. Entre ellas, destacan las zonas de montaña y una amplia franja de territorio que se extiende de norte a sur, desde Pirineos a Cádiz, por el interior mediterráneo. En España los niveles más altos de fragmentación (pequeño tamaño efectivo de malla) se encuentran localizados en Galicia, en la costa y pie de monte del Cantábrico, en el litoral de levante, en el núcleo de la submeseta norte y en las grandes metrópolis y su entorno. Una importante fragmentación aparece en prácticamente todas las islas, particularmente en las Baleares. La superficie con bajos niveles de fragmentación es reducida, incluso en las zonas de montaña, restringiéndose a unos pocos espacios naturales protegidos, y solapando con la mayor parte de la superficie en la que se producen una mayor coincidencia de espacios naturales protegidos por distintas figuras de protección (Figura 1)

Figura 1. Tamaño efectivo de malla ($m_{\text{eff}}^{\text{CBC}}$)

Fuente: MAGRAMA



Entre los países de Europa occidental, España, junto con Gran Bretaña, son los países que presentan menor fragmentación del paisaje causada por infraestructuras de transporte, aunque tendiendo a la media (EEA, 2011: Landscape Fragmentation in Europe).

Exceptuando el caso más extremo de Galicia, todas las comunidades autónomas presentan un amplio rango de valores de fragmentación en su territorio. A nivel provincial, destacan de menor a mayor fragmentación: Lleida, Huesca, Jaén, Granada, Sevilla, Huelva, Asturias, Girona, Almería, Salamanca, Madrid, Alicante, Lugo, Vizcaya, Valladolid, A Coruña y Pontevedra, presentando estas dos últimas provincias una situación de fragmentación claramente destacada respecto de las anteriores.

Fuente: MAGRAMA