

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA



Hablar hoy en día de vías pecuarias es hablar de España y de Andalucía, pues la existencia de las mismas en nuestro territorio es una peculiaridad geográfica e histórica que nos diferencia del resto de los países de nuestro entorno.

La trashumancia en España no estaba motivada únicamente por el trasiego del ganado en busca de pastos, sino por la propia necesidad de intercomunicación, en lenguaje actual, de conectividad, del habitante de la península Ibérica, con una necesidad natural de establecer lazos con las comarcas vecinas.

Tras el reparto competencial derivado de la Constitución de 1978, las Comunidades Autónomas que acceden a la autonomía por el proceso más breve, Cataluña, País Vasco, Galicia y Andalucía, son las únicas que tuvieron atribuidas, desde el primer momento y de forma exclusiva en sus Estatutos, las competencias en vías pecuarias.

Y fue la Ley de Vías Pecuarias de 1995 la que proporcionó un escenario distinto y permitió a las Comunidades Autónomas el desarrollo de políticas ambientales que incluyeran las vías pecuarias dentro de una estrategia global en la que el uso por los ciudadanos iba a ser el eje fundamental. El artículo 1.3 de esta Ley, abrió el campo a otros usos de las vías pecuarias que fueran complementarios y compatibles con sus fines y naturaleza originaria.

La confianza en ese marco jurídico estatal que perfiló la Ley de 1995, movió a nuestra Comunidad Autónoma a optar por un Reglamento aprobado en 1998. Entre sus fines está “proteger” y “recuperar” las vías pecuarias como Patrimonio Público de Andalucía. Tras ello, había que enfocar su uso por los ciudadanos como complemento a su propia calidad de vida, como instrumento de desarrollo sostenible en las zonas rurales y como herramienta al servicio de la conexión entre los espacios naturales protegidos y, en la medida de lo posible, de éstos con los núcleos urbanos.

Nuestro Reglamento de Vías Pecuarias nace con vocación de compatibilidad y tratando de no provocar colisiones con otras áreas de actuación. Por eso se apuesta por la desafectación de aquellos tramos de vías pecuarias que discurran por suelos clasificados como urbanos o urbanizables y se opta por la búsqueda de trazados alternativos.

El Reglamento contempló la redacción del llamado Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red Andaluza de Vías Pecuarias, que fija los criterios básicos. En primer lugar, la continuidad de la Red y su integración en la Red Nacional; además, la búsqueda de la utilidad real. La vía pecuaria debe ser un beneficio para la ciudadanía, nunca un problema en sí mismo. No cabían planteamientos

radicales si queríamos contar con la complicidad de todos.

Además, se reconocía un criterio primordial: “el valor ecológico y la importancia como corredor para la biodiversidad e intercambio genético de las especies faunísticas y florísticas” y la “potencialidad para su uso público y enlace entre espacios naturales de interés”. Estos cimientos hicieron posible nuestro Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias, que contempla una inversión total de cerca de 204 millones de euros durante veinte años.

La recuperación de las vías pecuarias, tanto en Andalucía como en otras regiones, está abriéndose camino tras haber sufrido la incomprensión generalizada en una primera fase. Esto ha sido posible gracias, sobre todo, a la visualización de acciones concretas. Hoy disponemos de corredores ecológicos, caminos y veredas habilitados para el discurrir del turismo rural que han puesto a disposición de los visitantes una riqueza paisajística y unas vivencias en el medio natural desconocidas para casi todos.

La Consejería de Medio Ambiente, tras una primera depuración, integró a la Red andaluza de vías pecuarias, 24.087 km. lineales de los 33.000 existentes. Tras ello, se continuó la labor con la calificación de determinadas vías pecuarias como “de actuación preferente” y pensando en la propia utilización futura de la vía. No tendría sentido la recuperación de un patrimonio como éste si luego no va a ser objeto de uso integral.

Tampoco podemos olvidarnos de la incidencia que puede tener sobre las ciudades, la promoción de una red de vías verdes que facilite el contacto con las zonas naturales próximas a los núcleos urbanos. El europeo del siglo XXI no puede restringir su vida a un ambiente de asfalto, polución y estrés. Siguiendo este axioma, en Andalucía, como prioridad de esta legislatura, estamos desarrollando un programa de ‘puertas verdes’ en las ciudades de más de 50.000 habitantes, que sirvan de acceso real de los ciudadanos a la naturaleza más cercana.

Si conseguimos que las vías pecuarias estén en pleno funcionamiento y sean utilizadas con asiduidad por los ciudadanos, o cumplan su función ganadera o de corredor ecológico, no habremos recuperado sólo un Patrimonio Público. También habremos recobrado otra forma de entender la calidad de vida, y contribuiremos a lograr lo que realmente buscamos los que apostamos por el progresismo en libertad: un Hombre unido a su Patrimonio Natural y a su Biodiversidad, que no hipoteca su propio futuro y el de próximas generaciones, por conseguir el siempre tentativo beneficio inmediato. ☞