



PATRIMONIO VIARIO Y NUEVOS ESCENARIOS DE DESARROLLO Y CONFLICTIVIDAD EN LOS TERRITORIOS RURALES

UN ANÁLISIS DEL CASO DE ANDALUCÍA

David J. Moscoso Sánchez
Universidad de Córdoba

Resumen

El turismo deportivo de naturaleza ha experimentado una inusitada difusión en las últimas décadas. Se puede decir metafóricamente que una de las últimas revoluciones vividas en el mundo rural ha sido la colonización de sus pueblos y entornos naturales por las actividades recreativas y de ocio, transformando lugares aislados y remotos en paisajes masificados y economías de especulación turística. A este proceso de cambio social y económico han contribuido las políticas europeas de desarrollo rural (LEADER), que han reinventado el espacio rural atribuyéndole nuevos significados (tranquilidad, aventura, calidad de vida...) y promoviendo nuevas actividades económicas. Al tratarse de un proceso artificial que transforma un espacio, unos significados y unos modelos de economía ya asentados (la agricultura, la ganadería, la explotación forestal, la caza...), también genera conflictos de intereses entre los viejos y los nuevos actores del medio rural. El presente artículo aborda este proceso, con la finalidad de proporcionar claves para una adecuada ordenación del turismo deportivo de naturaleza basada en la concertación social.

Abstract

Nature sports tourism has seen unprecedented growth in recent decades. One of the latest revolutions roiling the rural world can be metaphorically likened to the colonisation of its towns and natural surrounds by recreational and leisure activities that are transforming remote isolated enclaves into heavily transited landscapes and hubs of tourism-speculation economies. European rural development policies (LEADER have been contributing to this social and economic change, reinventing rural areas by infusing new values (tranquillity, adventure, quality of life...) and promoting new economic activities. As an artificial process that transforms already established areas, values and economic models (agriculture, livestock farming, forestry development, hunting...), this trend is also generating conflicts of interest between old and new players in the rural world. The article examines this process with the aim of providing keys for successful regulation and planning of nature sports tourism based on social consensus.

1. Introducción

El patrimonio viario rural de Andalucía lo representan, fundamentalmente, las vías pecuarias en toda su diversidad (cañadas reales, cordeles, veredas...), así como las pistas forestales. También los caminos rurales, los senderos de uso deportivo y turístico, los caminos de uso cultural, los itinerarios naturales en espacios protegidos y las vías férreas en desuso o recuperadas como «vías verdes». A ello habría que añadir las edificaciones e infraestructuras facilitadoras y complementarias de sus diversos usos (descansaderos de ganado, centros de interpretación, miradores naturales, áreas recreativas, casillas de peones camineros...).

Ese patrimonio es parte integrante de un dominio público viario que no solo cumple funciones de comunicación, sino también culturales y ecológicas (Oteros-Rozas *et al.*, 2013). Estas estructuras verdes (*green infrastructure*) son en sí mismas una expresión rotunda del acervo cultural y ecológico del medio rural, ya que la agricultura, la ganadería, el manejo forestal, la

trashumancia o la caza, en tanto actividades tradicionales de gestión del territorio, han girado en torno a dicho patrimonio. La mayor parte de esta infraestructura verde es pública y necesita ser protegida y conservada, o rescatada y recuperada en algunos casos, a fin de intervenir en su mejor ordenación y gestión para que cumpla con sus funciones sociales, culturales, económicas y ecológicas en el desarrollo sostenible del medio rural.

Por la relevancia que suscitan los nuevos usos sociales, es necesario señalar que el patrimonio viario también tiene por función satisfacer la demanda de uso deportivo, recreativo y turístico de la población, más aún a raíz de la crisis epidemiológica de la COVID-19 que ha hecho aumentar de forma significativa este tipo de actividades. La última edición de la *Encuesta de Hábitos Deportivos en España* (EHDE) (2021) así lo pone en evidencia: el 58 % de las personas que han realizado actividad física y deportiva durante la crisis del coronavirus lo han hecho caminando por las zonas verdes, por las áreas periféricas de nuestros pueblos y ciudades o por el campo.

Los estudios realizados demuestran que estos nuevos usos, en constante expansión, pueden ofrecer por sí mismos —si se encuentran adecuadamente regulados y gestionados— un recurso valioso para sostener una economía rural viva, favoreciendo la oportunidad de contribuir a la fijación de la población al territorio, la diversificación de la actividad económica, la dinamización de la sociedad rural y la conservación del paisaje tradicional (González Fernández, 2002; Moscoso y Moyano, 2006; Moscoso, 2009; Oteros, 2013; FEDME, 2014).

Dada la relevancia de este patrimonio y, en especial, la importancia atribuida a los caminos y senderos rurales por sectores cada vez más amplios de la sociedad, estas infraestructuras verdes han adquirido un especial protagonismo en los últimos años en la agenda política. En 2017 el Parlamento de Andalucía aprobó la *Ley 3/2017, de 2 de mayo, de Regulación de los Senderos de la Comunidad Autónoma de Andalucía*, y en 2018 tramitó la *Proposición de Ley 10-18/PPL-000011 relativa a los Caminos Públicos Rurales de Andalucía*¹, situándose esta Comunidad Autónoma a la vanguardia de otras normas del mismo rango sobre esta materia y que se han generado posteriormente fuera de Andalucía. Así, meses después, el Parlamento Balear aprobaría la *Ley 13/2018, de 28 de diciembre, de Caminos Públicos y Rutas Senderistas de Mallorca y Menorca*, y la Asamblea Regional de Murcia daría su visto bueno a la *Ley 2/2019, de 1 de marzo, de los Senderos Señalizados de la Región de Murcia*.

Además, merece también resaltarse por su importancia otras leyes y decretos de las CC. AA. dirigidos a proporcionar herramientas administrativas de ordenamiento y puesta en valor de este patrimonio, especialmente con fines turísticos, deportivos y ambientales. Es el caso de la *Ley 3/1996, de 10 de mayo, de Protección de los Caminos de Santiago*, de la Xunta de Galicia, y la *Ley 5/2003, de 26 de marzo, Reguladora de la Red de Itinerarios Verdes de La Rioja*, de la Comunidad Autónoma de La Rioja, esta última articulando todo el tejido de itinerarios deportivos, turísticos, culturales y naturales, puestos en valor en dicha Comunidad. Otras,

¹ Esta cuestión ha sido tratada nuevamente en la Comisión de Trabajo sobre la Estrategia Andaluza ante el Reto Demográfico del Parlamento de Andalucía el 6 de octubre de 2019. En ella, la recuperación de los caminos rurales fue objeto de debate parlamentario, actualizado con la participación de agentes sociales sobre el tema.

como País Vasco, Asturias, La Rioja, Comunidad Valenciana, Canarias, Navarra y Aragón, también han venido regulando en los últimos años los senderos de uso deportivo y turístico en el medio rural.

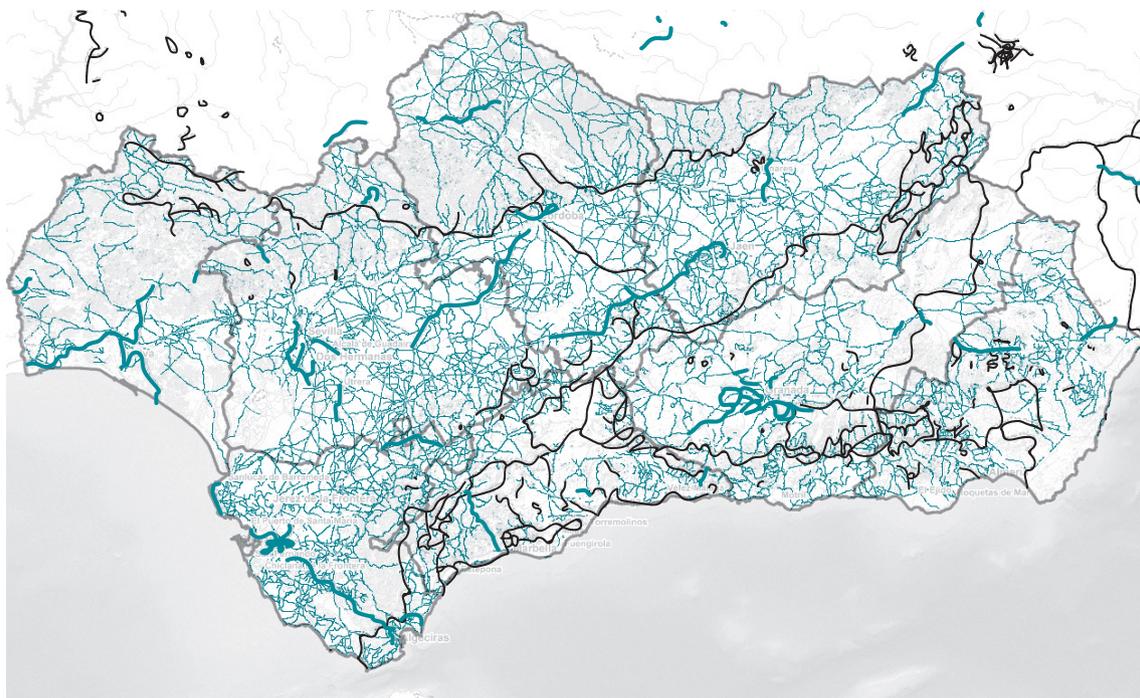
Todas estas normas revelan la importancia del patrimonio viario rural en nuestros días, fruto de una creciente demanda de usos sociales entre la población. Pero también reflejan las demandas de la propia población rural y de determinados sectores sociales —en particular, pequeños y medianos agricultores y ganaderos y colectivos ecologistas— que en las últimas décadas han venido reclamando a las administraciones públicas mayor preocupación por la adecuada ordenación de este patrimonio, así como por su mantenimiento, puesta en valor y vigilancia.

Además de la anterior legislación, existen a nivel estatal otras normas más afianzadas y con vocación de recuperar, proteger y ordenar este patrimonio viario característico del medio rural. Entre ellas cabe destacar la *Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias* —mediante transferencia a las comunidades autónomas, o bien a los ayuntamientos—, sobresaliendo la *Ley 7/1985, de 2 de abril, de base de las Bases de Régimen Local*, cuyos desarrollos autonómicos contemplan disposiciones referentes a competencias en materia de deslinde, ampliación, señalización, mantenimiento, regulación de uso, vigilancia, disciplina y recuperación, que garanticen el uso o servicio público de los caminos, vías pecuarias y/o vías verdes.

2. Algunas cifras sobre el potencial del patrimonio viario

En este marco, Andalucía cuenta con un extraordinario potencial multiplicador del valor añadido de esos nuevos usos en sus espacios naturales y áreas rurales, gracias a la citada *Ley de Regulación de los Senderos*, y gracias también a su desarrollo mediante el *Decreto 67/2018, de 20 de marzo, por el que se regulan los senderos de uso deportivo en Andalucía*, contando actualmente con más de 10.000 kilómetros señalizados y homologados. Además, la Comunidad Autónoma andaluza alberga más de 500 kilómetros de vías verdes registradas en el inventario del Ministerio de Fomento y 8.000 kilómetros de vías pecuarias deslindadas, que podrían llegar a ser muchos más, a tenor de que el inventario histórico asciende a 31.000 kilómetros. Igualmente, ha de valorarse el hecho de que por Andalucía discurran 1.116 kilómetros señalizados del Camino de Santiago, y 23.000 kilómetros de senderos forestales catalogados como tales por la Consejería con competencias en materia de medioambiente (Mapa 1).

Mapa 1. Patrimonio viario en Andalucía



Nota: En color verde claro, las vías pecuarias; en color negro, los senderos de senderismo homologados; y en trazo verde, las vías verdes.

Los 93.000 kilómetros de caminos rurales de Andalucía —en su mayoría, de titularidad municipal— también se encuentran pendientes de sumarse a los magníficos activos de esta Comunidad, ante la eventual tramitación de la mencionada iniciativa de ley. Ciertamente, ante la situación de inseguridad y estado de abandono (debido a la alteración, roturación o cierre por parte de particulares) en que se encuentra una parte del patrimonio viario andaluz (caminos, vías pecuarias, cordeles, cañadas reales, senderos, veredas, o incluso antiguas vías de ferrocarril...), ha de estar sometidos a normas y planes que velen por el interés general y su aprovechamiento público (Trujillo, 2016). En efecto, con esta riqueza patrimonial y una gestión eficiente y coordinada de dichos recursos, Andalucía puede potenciar el aprovechamiento de dicho patrimonio, favoreciendo su puesta en valor y mantenimiento como estrategia de cohesión territorial, fijación de población rural y conservación del medioambiente.

En relación a su uso, en este momento existen en España más de 7,5 millones de personas que practican senderismo de forma habitual (CSD, 2021), 16 millones de visitantes anuales a espacios naturales protegidos (Junta de Andalucía, 2021) y casi 12 millones de pernoctaciones en alojamientos rurales (INE, 2021), entre los que el uso y disfrute de los caminos y senderos rurales se ha convertido en una de las principales demandas. Es este un uso que genera un importante valor en las principales economías europeas, destacando Reino Unido, donde

según la Comisión Europea produce un impacto económico de 6.500 millones de euros al año (MAGRAMA, 2014). En este sentido, se debe valorar la oportunidad que suponen los 100 millones de usuarios de estos viales (turistas, senderistas, ciclistas, peregrinos...), que se estiman actualmente en Europa, para la generación de empleo de calidad y la dinamización económica del entorno rural. Y eso no solo como oferta complementaria y redistributiva del turismo —al ser este un sector estratégico en nuestro país—, sino también como una iniciativa que encaja en la actual agenda de «economía verde» de la Comisión Europea (Vidal, 2020; Vidal y Sánchez, 2019; Sánchez, 2020; Moscoso y Nasarre, 2019; Luque-Gil *et al.*, 2018), así como en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030, en especial el objetivo 11 (ciudades y comunidades sostenibles), el objetivo 13 (acción por el clima) y el objetivo 16 (vida de ecosistemas terrestres).

Desde este punto de vista, la recuperación, puesta en valor y promoción del uso de este patrimonio, también puede representar una oportunidad para hacer frente al gran problema que supone la despoblación en el medio rural español. Bien es cierto que no creemos tan relevante el fenómeno de la «despoblación» de las áreas rurales, como su «abandono», por ser conscientes de que «los modelos de asentamiento y ocupación del espacio en los que moramos son pueblos hechos en otra época, aunque hoy, en el siglo XXI, subsisten pese a que no cumplen las funciones por las que tuvo lugar su origen; lo hacen no ya como forma de supervivencia, sino aprovechando otras oportunidades» (Camarero, 2017, p. 185). Por lo tanto, «la desaparición de esos pueblos no es en sí mismo el principal problema de la España rural como sí lo es su abandono» (Moyano, 2018). Y es que, en efecto, como apunta el citado autor, «puede haber comarcas en declive demográfico, pero en las que sus campos están bien cultivados, sus bosques cuidados y sus pequeños pueblos bien atendidos. Son comarcas «despobladas», pero no «abandonadas». Pero también puede haber comarcas que no pierden población, sino que incluso la incrementan, aunque tengan mal cultivadas sus tierras y mal cuidados sus espacios naturales, o desatendidos sus núcleos rurales del interior. Son estas situaciones no de «despoblación», pero sí de «abandono», las que suponen para nosotros un objeto de interés científico en el vigente debate de la despoblación» (*Ibid.*, 2018).

En ese sentido, el medio rural andaluz, que supone el 64 % del territorio, 524 municipios y el 24 % de la población, y que incluye un 30 % (2,8 millones de hectáreas) de superficie protegida, necesita ser mantenido y cuidado (para y mediante la fijación de la población al territorio), a través de estrategias, propuestas y medidas, que garanticen la preservación de aquellos recursos facilitadores de sus diversos usos tradicionales y modernos. Desde ese punto de vista, la recuperación del patrimonio viario puede suponer un elemento de impulso ante la necesaria vertebración territorial, el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental del medio rural andaluz.

3. Una revisión de la literatura académica

Entre los agentes sociales e institucionales vinculados al ámbito agrario, medioambiental e, incluso, patrimonial, se ha venido impulsando de forma cada vez más recurrente en los últimos años la reflexión y el análisis sobre el patrimonio viario en el medio rural. Así se constata en publicaciones de divulgación tan diversas como el *Informe Socioeconómico de la Agricultura Familiar en España*, de la Fundación de Estudios Rurales, en cuya edición de 2016 se recogen varias contribuciones sobre el papel desempeñado por los senderos deportivos y los caminos públicos en el desarrollo rural. También puede constatarse ese interés en la conocida revista *Ambienta* del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, con un número monográfico (nº 120, 2017) dedicado al tema de las vías pecuarias, en el que se incorporan algunos de los actuales debates sobre la recuperación de actividades tradicionales en el medio rural, tales como la trashumancia o los conflictos de titularidad de los caminos públicos. E incluso la *Revista de Patrimonio Histórico* de la Junta de Andalucía publicó en octubre de 2019 un número monográfico (nº 98), titulado «Los patrimonios de la despoblación: la diversidad del vacío», en el que diversos autores participan con contribuciones sobre temas de interés en torno a los caminos públicos, los senderos, las antiguas vías férreas y otros patrimonios comunales.

En el ámbito estrictamente académico constatamos la existencia de un repertorio diverso de tesis doctorales e investigaciones realizadas en esta última década, que estudian desde un punto de vista agrario y ambiental y de modo específico el papel desempeñado por las vías pecuarias (Oteros-Rozas, 2013), así como los nuevos usos sociales de las vías verdes (Luque, 2012), el impacto económico y social de los senderos homologados (Sánchez, 2014), e incluso el impacto del Camino de Santiago (Morales, 2017) u otros itinerarios culturales (Monzón, 2017) en el desarrollo económico y social de los territorios rurales. Algunos de esos trabajos de tesis doctoral se han realizado desde el ámbito de la geografía, tratando de identificar y poner en valor todo ese patrimonio viario del medio rural al servicio de nuevas actividades turísticas (Luque-Gil, 2003). Otras investigaciones de doctorado han ido más allá, aprovechando la emergente difusión de los nuevos usos sociales de las infraestructuras naturales (en particular, el deportivo) para analizar en profundidad el proceso de reestructuración rural (Moscoso, 2007). Y, de una forma mucho más concreta, otra tesis doctoral se ciñe al estudio de los problemas de recuperación, puesta en valor y vigilancia de los caminos públicos (Campillo, 2001).

Así, por ejemplo, la tesis doctoral de Otero-Rozas (2013) explora el papel desempeñado por las prácticas agrarias tradicionales en la generación de servicios ecosistémicos y sus implicaciones para la sostenibilidad y resiliencia de los agroecosistemas de la cuenca mediterránea. Los estudios de Otero-Rozas (2013 y 2019), Vidal (2011 y 2009) y Brisebarre *et al.* (2018) llaman la atención sobre el modo como la trashumancia ha demostrado ser en el pasado una estrategia adaptativa en sí misma (basada en la movilidad) y un valioso reservorio de conocimiento ecológico tradicional (incluyendo las prácticas) con vistas a la adaptación al cambio global. Con lo cual, a juicio de Oteros-Rozas (2013), la trashumancia ha demostrado ser en el

pasado no solo una estrategia adaptativa en sí misma (basada en la movilidad), sino un reservorio de conocimiento ecológico tradicional (incluyendo las prácticas) valioso con vistas a la adaptación al cambio global. En esta investigación Oteros-Rozas (2013, p. 16) «proporciona claves sobre los escenarios de futuro, permitiendo identificar los principales impulsores de cambio que subyacen a la actual situación de la trashumancia, analizar sus efectos sobre los servicios de los ecosistemas y construir propuestas de futuro en aras a mejorar la sostenibilidad socio-cultural, económica y ecológica de la ganadería trashumante». Cuatro grandes propuestas emergen como prioritarias de su investigación: la implementación de esquemas de pago por servicios de los ecosistemas; el fortalecimiento de la coordinación institucional y el capital social entre los pastores trashumantes; la mejora de los mecanismos de comercialización, y la restauración y conservación de las vías pecuarias».

En lo que concierne a la investigación doctoral de Luque (2012), este autor realizó un estudio centrado en los hábitos, comportamientos y actitudes de las personas usuarias de las vías verdes en Andalucía, centrándose en el caso de la Vía Verde de la Subbética, que une las provincias de Córdoba y Jaén. Entre algunos de los resultados que arroja este trabajo, merece reseñarse que la mayor parte de los usuarios de esta infraestructura la constituye la población local (8 de cada 10). Según Luque, la propia vía verde y sus equipamientos anexos (áreas de descanso, centros de visitantes, museos...) proporcionan un especial atractivo para la práctica de actividades deportivas, turísticas y formativas ligadas al medio natural y, por supuesto, a la salud. Son todas ellas actividades de las que se beneficia la población rural al encontrarse esta vía próxima a sus pueblos y también a entornos naturales de gran valor paisajístico. Junto a las citadas actividades, los usuarios —entre ellos, residentes locales— las utilizan como lugares de esparcimiento, paseo y convivencia, contribuyendo a ello también los equipamientos y áreas complementarias que a veces le caracteriza (áreas de juegos infantiles, áreas de mantenimiento físico, pistas deportivas, áreas de descanso, jardines y parques, miradores...). A través de esa investigación se comprueba que infraestructuras tradicionales como esta se han convertido también en un eje vertebrador de dinamismo social de los pueblos que atraviesa, un espacio que ofrece beneficios sociales y que, en consecuencia, proporciona una mejora de las condiciones de vida de la población rural.

De forma complementaria a la citada tesis doctoral, la investigación doctoral realizada por Luque-Gil (2003) ayudó a diseñar una propuesta metodológica desde la perspectiva de la geografía —y sobre la base de técnicas de evaluación multicriterio— para la planificación de actividades turístico-deportivas en el espacio rural y, en particular, en los espacios naturales protegidos de Andalucía. El propósito del citado trabajo proporcionaba claves para la puesta en valor de dichas infraestructuras naturales, tales como caminos y senderos, con fines de uso turístico y recreativo, pero, a la vez, con criterios de desarrollo sostenible. En su desarrollo metodológico, la autora proponía los criterios de restricción, adaptabilidad e impacto, así como sus correspondientes factores y variables, para un total de doce actividades turístico-deportivas integrantes del llamado «turismo activo», especialmente el senderismo, la bicicleta de montaña y la equitación.

A colación de ese proceso, la tesis de Monzón (2017) demuestra que la recuperación y valorización de los caminos tradicionales pueden ser una alternativa razonable como vehículo dinamizador del desarrollo local. Demuestra también que, para ello, es necesario emprender procesos de rescate, conservación y mantenimiento de esos caminos, siempre realizados con criterios técnicos, en los que sea, asimismo, fundamental la implicación de las comunidades del entorno. A lo largo de su tesis doctoral, este autor reveló la falta de un criterio único a la hora de intervenir en el patrimonio de los caminos tradicionales de Tenerife. Con este trabajo, aportó una propuesta metodológica de intervención en los caminos tradicionales que pudiera emplearse como referencia entre los promotores de la puesta en valor del patrimonio caminero en otras regiones. Merece destacarse de este estudio el potencial de las rutas de turismo adaptado a diversos puntos de visita, panorámicas e información, accesibles como elemento de atracción de ese sector de la población.

En lo que atañe al estudio sobre el impacto económico y social que tienen los senderos señalizados en el desarrollo rural sostenible, el estudio de Nasarre *et al.* (2012) se centró en escudriñar los factores que impulsan los procesos de desarrollo gracias a las poblaciones que atraviesan dichos senderos señalizados. El desarrollo de esta investigación —financiada por el Ministerio de Agricultura del Gobierno de España en 2012— puso de relevancia que un buen planteamiento en el proceso de impulso de las redes de senderos tiene múltiples efectos en el desarrollo territorial, tales como la dinamización socio-comunitaria. En primer lugar, porque recupera el patrimonio viario tradicional, así como el patrimonio rural asociado a él, articulando los atractivos del entorno, apoyando las iniciativas de protección en todos los campos y generando sinergias con la red de senderos. En segundo lugar, porque facilita una nueva actividad económica en el medio rural, creando una oferta complementaria, que puede ayudar al desarrollo del sector servicios al estimular la actividad turística mediante una oferta desestacionalizada e innovadora basada en la revalorización de lo autóctono. En tercer lugar, porque potencia un modelo de desarrollo que puede ser sostenible en tanto se encuentre adecuadamente regulado desde la coordinación entre los gestores y los agentes socioeconómicos del territorio.

Una visión sobre las dinámicas sociales de la llamada «reestructuración rural» la proporciona el trabajo de tesis doctoral de Moscoso (2010), que se basa en la difusión de estos nuevos usos en torno a las infraestructuras naturales y tradicionales del medio rural en las últimas décadas. En ese trabajo se interrogaba por cómo el proceso que Marsden, Whatmore y Lowe (1990) calificaran «reestructuración rural» (*rural restructuring*) ha favorecido la entrada en escena de nuevos actores a través de nuevas actividades económicas y un nuevo ordenamiento del territorio.

Con ello, el proceso de reestructuración rural ha ido configurando un emergente marco de relaciones sociales en estos territorios, que ha alterado los roles con los que los individuos y grupos sociales establecían hasta entonces un orden preciso con el que explicaban y regulaban cualquier interacción social. Ello ha producido un escenario contingente, una situación compleja que ha de ser gestionada para hacer del desarrollo rural una solución, y no un problema, a los

desajustes que han experimentado estos espacios en el pasado. Y ello en aras de proporcionar claves para una renovada articulación colectiva en el medio rural, que ya no pone en la arena del pacto social solo a los grandes, medianos y pequeños agricultores, sino también a la población urbana en su conjunto y a otros tipos de grupos sociales implicados en el uso y disfrute de los espacios rurales (deportistas, ecologistas, cazadores, gestores ambientales, empresarios del sector turístico...).

Por último, y a colación del trabajo anterior, Campillo y Trujillo han venido analizando, tanto en la tesis doctoral del primero de ellos (Campillo, 2001), como en investigaciones posteriores (Trujillo, 2016 y 2019), los conflictos que se generan en torno al patrimonio viario público en el medio rural. Es un hecho que, debido al progresivo abandono del medio rural desde los años 1950, la «España vacía», que no es toda la España rural pero sí una parte importante de ella, ha visto cómo, de un lado, la conjugación del progresivo abandono de la actividad agraria en muchos territorios y, de otro, el afán por acumular tierras por parte de determinados propietarios, han conducido a que el patrimonio viario se vea hoy descuidado y desatendido. Ello produce situaciones que resultan incomprensibles, a saber: el cierre o alteración de pistas forestales, vías pecuarias o caminos rurales públicos por parte especialmente de los grandes propietarios de tierras; el aislamiento de pueblos abandonados cuyos descendientes no pueden acceder a las viviendas familiares por la usurpación de todo el viario público por parte de particulares; la roturación de pistas forestales y vías pecuarias en algunos puntos de la geografía rural, y la impunidad extendida en ayuntamientos ante el desconocimiento o la falta de recursos para afrontar dichas situaciones. Todo ello implica, además, la consiguiente judicialización de este problema, además de conflictos que a menudo adquieren un carácter violento entre propietarios, guardas de fincas y usuarios.

Los problemas de gobernanza del patrimonio público viario representan un ejemplo claro de la necesidad de abordar la gestión de los recursos patrimoniales del medio rural andaluz (Campillo, 2013 y 2011). Actualmente, el mapa de los conflictos sociales que se dibujan en el medio rural ya no es como en otros tiempos (basados en la lucha por la tierra, en los conflictos entre jornaleros y grandes propietarios, o en las movilizaciones de los agricultores en la defensa de una remuneración digna para sus productos). Hoy los conflictos sociales en el medio rural adquieren una dimensión nueva, emergiendo entre un conjunto de grupos de interés y agentes sociales y económicos que se disputan otros referentes simbólicos y materiales en torno a los recursos naturales (Oliva y Camarero, 2003).

En el caso del patrimonio viario del medio rural, la disputa gira sobre dos concepciones simbólicas con importante carga material sobre su acceso y uso: una de carácter privativo y otra de carácter público. Es una nueva realidad conflictual que urge la realización de estudios de carácter interdisciplinar, capaces de proporcionar claves sobre una mejor gestión de estos recursos mediante un apropiado modelo de gobernanza (Torre *et al.*, 2020).

4. El patrimonio viario, fuente de oportunidades para el desarrollo rural

El reconocimiento, catalogación, ordenación, puesta en valor, mantenimiento y vigilancia, del patrimonio viario en el medio rural, puede constituir un factor de desarrollo y diversificación económica, así como de cohesión social, fijación de la población en el territorio y sostenibilidad ambiental.

Esta tesis general se sustenta en la detección de un conjunto de funcionalidades, que se desprenden, unas, de la experiencia histórica y, otras, de las nuevas oportunidades para el desarrollo rural que ofrecen estas infraestructuras verdes. Entre esas oportunidades cabe destacar las que describo a continuación.

El patrimonio viario puede garantizar el mantenimiento de las actividades tradicionales (vinculadas a la explotación agraria, ganadera y forestal) entre pequeños y medianos agricultores, ganaderos y silvicultores, que cada vez encuentran más dificultades para el acceso a la explotación de los recursos naturales por la progresiva concentración de tierras y la matorralización y pérdida de caminos por abandono.

También puede favorecer la expansión de una «economía verde» vinculada al mantenimiento de ese patrimonio a muchos niveles: desde la reconversión del cuerpo profesional de los agentes de medioambiente, sobre todo en las tareas de vigilancia o custodia de este patrimonio, hasta la empleabilidad entre las figuras profesionales deportivas relacionadas con las actividades en la naturaleza. Tiene, además, capacidad para promover la contratación de población y empresas locales para tareas de recuperación, mantenimiento y puesta en valor de ese patrimonio. A ello también podría sumarse el potencial de mejora de explotación de los recursos naturales en fincas públicas, como la recogida de corcho o piñones, la producción de miel o el desbroce, pastoreo y limpieza de los montes. Igualmente, podría repercutir en la intensificación de una oferta ordenada y sostenible de actividad turística vinculada a las actividades deportivas, ambientales y culturales.

En relación al impacto de la empleabilidad desde la perspectiva de género, la recuperación y puesta en valor del patrimonio viario puede contribuir a ampliar la oferta de servicios relacionados con sectores en los que suelen trabajar las mujeres con capacitación profesional en el medio rural (como la gestión de la hostelería y la restauración), e incluso promover ofertas de formación relacionadas con oficios tradicionales que están desapareciendo, vinculados a la artesanía y la gastronomía. Los resultados de investigaciones precedentes (Luque Gil *et al.*, 2018) apuntan hacia la dimensión empresarial como un elemento significativo para la perspectiva de género en torno a este objeto.

Asimismo, puede contribuir a la cohesión territorial gracias al aumento de rentas y su distribución entre la población rural. La vertebración de un nuevo tejido económico podría servir para reducir las desigualdades económicas existentes en la actualidad entre

la renta per cápita de las medianas y grandes ciudades con respecto a las de los pequeños municipios rurales. Esto es algo que tendría un efecto adicional en la mejora de las posibles infraestructuras y de la oferta de servicios en torno a esas nuevas actividades en los pueblos y las áreas rurales.

El efecto multiplicador de las actividades económicas derivadas de la recuperación, puesta en valor, mantenimiento y vigilancia, y de la promoción de nuevos usos, de este patrimonio viario, podría motivar a su vez cierta fijación de la población en el territorio. Estudios precedentes constatan que existen municipios que, tras situarse en la punta de lanza de nuevas actividades económicas vinculadas a la promoción turística y deportiva de este patrimonio, acaban convirtiéndose en receptores de población (Moscoso, 2003).

Desde el punto de vista ecológico, el patrimonio viario, y en especial las vías pecuarias, puede cumplir también importantes funciones ecológicas que den lugar a una serie de servicios ecosistémicos. Algunos de los estudios ya señalados (Oteros-Rozas, 2013) han demostrado su potencial en este sentido: constituyen un reservorio de biodiversidad, al ser hábitat y guardería para especies, sobre todo cuando la matriz adyacente está menos naturalizada; acoge polinizadores que mejoran la productividad de los campos de cultivo de girasol adyacentes, además de ser esenciales en el funcionamiento de los ecosistemas; cumplen una importante función de conectividad para especies entre manchas de bosques y diferentes ecosistemas en el actual contexto de fragmentación del paisaje; y pueden ser estratégicos, tanto en las labores de prevención, como en las de extinción de incendios.

Finalmente, desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental, puede ser una herramienta fundamental para la adaptación al cambio climático: por la disponibilidad de corredores ecológicos para especies que ven desplazado su nicho ecológico, y por el cuidado y mantenimiento de suelos a través de la ganadería extensiva, especialmente la trashumante. Tanto la Política Agraria Común (PAC) en el Horizonte 2020, como las políticas europeas de conservación, miran con interés la conservación de prácticas agrarias de baja intensidad que, a la vez de producir alimentos, apoyen la conservación de la biodiversidad. Por ese motivo, el mantenimiento de este patrimonio viario y el desbroce natural del pasto en las llamadas áreas marginales en épocas estivales, ayudarían a mantener la cubierta natural, representando a su vez una infraestructura privilegiada para retener y controlar incendios, que solo en 2019 afectaron a 70.000 hectáreas de todo el país.

En suma, todas estas oportunidades que se identifican en la funcionalidad del patrimonio viario invitan a profundizar en el conocimiento con el que medir el impacto real que este ejerce —o puede ejercer— en la configuración de las actividades económicas y en la cultura del medio rural. Por ello deben ser analizadas como un factor de desarrollo rural, diversificación económica, cohesión social y fijación de la población en el territorio contribuyendo a la lucha contra la despoblación rural. Además, debe reconocerse su importancia en la gestión de los nuevos conflictos derivados de sus diversos usos por la ausencia de un modelo de gobernanza en torno a estas infraestructuras tradicionales.

5. Un nuevo modelo de gobernanza del medio rural

La progresiva desatención y abandono del patrimonio viario ha generado una crisis de gobernanza de los recursos naturales del medio rural —no solo del patrimonio viario—. Es una crisis caracterizada por un escenario de conflictos materiales y simbólicos entre, de un lado, los actores tradicionales vinculados al sector primario y, de otro, los nuevos actores sociales y económicos. Esta realidad requiere proporcionar herramientas que orienten la acción pública para el restablecimiento de la oportuna gobernanza que brinde mayor estabilidad social y ambiental al medio rural.

Algunos de los estudios citados (Campillo, 2001, 2013 y 2011) ponen de manifiesto que los grandes propietarios de tierra, los agricultores y ganaderos y los titulares de empresas y cotos de caza, fuerzan un modelo de inacción o de gobernanza ineficiente en la ordenación de este patrimonio viario desde las administraciones públicas. Cuentan, además, con recursos suficientes para apoyarse en el asesoramiento jurídico capaz de obstaculizar las demandas contra este sector por apropiarse o cerrar vías pecuarias, caminos rurales o pistas forestales, con todo lo que ello conlleva desde el punto de vista de la explotación de los recursos naturales.

Asimismo, algunos pequeños y medianos agricultores y, muy especialmente, las asociaciones ecologistas, las plataformas ciudadanas de defensa de caminos públicos, las asociaciones y federaciones deportivas que desarrollan su actividad en el ámbito del senderismo, ciclismo de montaña y equitación, las asociaciones culturales y de peregrinaje, así como otros colectivos diseminados de defensa del patrimonio comunal (por ejemplo, antiguas vías férreas, acequias, fuentes y descansaderos de animales, cuando poseen valor arquitectónico, histórico o social), se articulan desde hace tiempo de forma organizada en la reivindicación social y la presión política (Trujillo, 2016 y 2019).

Este escenario de conflictos y articulación de intereses que tiene lugar en el medio rural en torno a su patrimonio viario, ha de valorarse como novedad en el ámbito de las ciencias sociales por un rasgo importante, a saber: que el eje de tensión de las posiciones simbólicas y materiales en torno a este patrimonio se articula de manera sobresaliente en el medio urbano, por más que se materialicen en las áreas rurales. Ciertamente, cada vez más encontramos situaciones en las que los medianos y grandes propietarios de tierras no tienen vinculación familiar ni residencial con los territorios donde se encuentran sus propiedades (son cada vez más patentes los casos de fondos de inversión que adquieren grandes propiedades para su explotación, encontrando su sede fiscal o de gestión a miles de kilómetros de dichas propiedades) y, al mismo tiempo, los actores que luchan por la preservación y acceso libre al patrimonio público viario residen físicamente en ambientes urbanos. Es un proceso de conciencia social que no solo afecta a la defensa de este tipo de patrimonio, sino que es fácilmente reconocible en otros terrenos de la vida rural con efectos en la sociedad urbana, como, por ejemplo, los modelos productivos de agricultura y ganadería, la gestión de los recursos hídricos y la seguridad alimentaria.

El argumento que se eleva sobre la conciencia de ese presumible sector urbano que reclama la preservación de este patrimonio viario consiste en que, al igual que la sociedad no entendería que ninguna persona se apropiara de colegios, calles o museos en la ciudad, tampoco debería existir quien tolerara el que alguien se apropie del patrimonio público viario en el medio rural.

Y es que no hemos de perder de vista que, en la actualidad, no puede decirse que las áreas rurales se encuentren dibujadas solo por agricultores y ganaderos, sino más bien por un amplio elenco de agentes sociales y económicos, muchos de ellos con escasa o ninguna relación con las actividades tradicionales. Desde los gestores de espacios naturales protegidos, agentes de desarrollo local y rural, pasando por los emprendedores en el sector de las energías renovables, la agricultura ecológica y los empresarios del sector turístico hasta los turistas y deportistas que visitan este medio, todos forman parte de una realidad sociológica mucho más compleja y abierta, que poco tiene que ver con la cerrada estructura tradicional de la sociedad que residía en estos lugares o que gestionaba sus recursos.

Incluso entre los propios agricultores, la realidad muestra características sociológicas muy diferentes entre los que, de un lado, han incorporado la innovación tecnológica y la modernización en sus explotaciones, gestionando los cultivos desde su casa o el despacho en una mediana ciudad, y los que, de otro lado, trabajan directamente sus tierras, destinadas al abastecimiento local con sistemas convencionales o ecológicos de cultivo.

En ese marco, estudiar la nueva realidad, compleja y abierta del mundo rural, puede ser útil para comprobar hasta qué punto la disputa simbólica y material en torno al patrimonio viario (al igual que atañe a otros tipos de recursos) tiene lugar en la ciudad, pero se materializa en el campo, sirviendo ello para reflexionar sobre el modo como el medio rural debe seguir ordenándose y gobernándose.

6. Conclusiones

La exploración en nuestros días de los usos que tienen lugar en torno al patrimonio viario hace pensar en la idea de que el mundo rural requiere una revisión acerca del modelo de gobernanza que lo ha caracterizado tradicionalmente, o al menos de su adecuación a los tiempos presentes.

En este artículo hemos defendido la idea de que el mundo rural debe volver a revisarse desde el punto de vista académico, puesto que han sido muy relevantes los cambios experimentados en las últimas tres décadas². Y esto debe hacerse en dos sentidos. En primer lugar, desde el tema de la gobernanza, analizando qué actores intervienen realmente en el establecimiento del valor material y simbólico en torno a los recursos del medio rural, y cómo emergen nuevas normas (formales e informales) a partir de ello. En este sentido, se requiere revisar el modelo de

² Cambios, en todo caso, que ya se vaticinaban con especial brillantez décadas atrás, como ocurriera en la obra de Camarero (1993).

articulación de intereses en el medio rural, que ya supera el protagonizado por los propietarios de la tierra (grandes, medianos y pequeños agricultores).

En segundo lugar, desde el tema socio-económico, dado que al ser cada vez más reducida la población ocupada en las actividades tradicionales (agricultura, ganadería...), debe revisarse qué peso ejercen las nuevas actividades en la puesta en valor de los recursos endógenos del medio rural, de tal modo que pueda incardinarse la acción pública desde la verificación del potencial de aquéllas.

Cabe pensar que el aumento del conocimiento en torno a este asunto puede ser de utilidad para los poderes públicos ante las necesarias medidas a adoptar para la adecuada regulación normativa del patrimonio viario del medio rural andaluz y del español en general. Y puede serlo, sobre todo, para buscar soluciones al problema conflictual y, por ende, de gobernanza, que surge en torno a este patrimonio, en aras de amortiguar la tensión que sobre sus usos tiene lugar entre los diversos actores sociales y económicos que componen hoy el medio rural.

A este respecto, un estudio coordinado actualmente por quien suscribe estas líneas, financiado por la Fundación Pública Centro de Estudios Andaluces (PRY020/19) y realizado desde una triple vertiente (jurídica, sociológica y cartográfica) gracias a un equipo amplio y multidisciplinar, aspira modestamente a ofrecer respuestas a algunas de las incógnitas aquí manifestadas.

Referencias bibliográficas

- BRISEBARRE, A. M.; LEBAUDY, G., Y VIDAL, P. (2018): *Où Pâturer? Le pastoralisme entre crises et adaptations*. Avignon, Cardère.
- CAMARERO, L. A. (1993): *Del éxodo rural y del éxodo urbano: ocaso y renacimiento de los asentamientos rurales en España*. Madrid, Servicio de Publicaciones del MAPA.
- CAMARERO, L. A. (2017): «Por los senderos de la despoblación rural. Notas desde la diversidad social»; en *Documentación Social*, 185; pp. 19-36.
- CAMARERO, L. A.; CRUZ, F.; GONZÁLEZ, M.; DEL PINO, J. A.; OLIVA, J., Y SAMPEDRO, R. (2009): *La población rural en España. De los desequilibrios a la sostenibilidad social*. Barcelona, Fundación Obra Social de La Caixa.
- CAMPILLO, X. (2001): *La gestión de la red de caminos en zonas de montaña*. Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona.
- CAMPILLO, X. (2011): «La determinación de la propiedad de los caminos: entre la geografía y el derecho»; en AA.VV.: *En defensa del camins públics. Els drets de les entitats locals i ciutadanes*. Mallorca, Consell de Mallorca.
- CAMPILLO, X. (2013): «El dictamen pericial de caminos y servidumbres de paso»; en *Diario de La Ley*, 8014.
- CAMPILLO, X. y LÓPEZ-MONNÉ, R. (2017): *El libro de los caminos*. Tarragona, Arola Editors.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. T. (2002): *Sociología y ruralidades. La construcción del desarrollo rural en el Valle de Liébana*. Madrid, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- LUQUE, P. (2011): *Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas*. Granada, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada.
- LUQUE GIL, A. M. (2003): «La evaluación del medio para la práctica de actividades turístico-deportivas en la naturaleza»; en *Cuadernos De Turismo*, 12; pp. 131-150.
- MAGRAMA (2014): *Impacto económico y social del programa de caminos naturales*. Madrid, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- MARSDEN, T.; WHATMORE, S., Y LOWE, P. H. (1990): *Rural restructuring. Global processes and their responses*. Londres, David Fulton Publishers.
- MONZÓN, F. (2017): *Las redes camineras tradicionales como factor de desarrollo local*. Santa Cruz de Tenerife, Universidad de La Laguna.
- MORALES, X. (2017): *Las rutas turísticas culturales como factor para el desarrollo de las áreas rurales: análisis comparado del Camino de Santiago en Galicia (España) y el Sistema Vial Andino en Ecuador*. Santiago de Compostela, Servicios de Publicaciones de la Universidad de Santiago.

- MOSCOYO, D. (2003): *La montaña y el hombre en los albores del siglo XXI*. Huesca, Editorial Barrabés.
- MOSCOYO, D. (2010): *Deporte, territorio y desarrollo rural en Andalucía*. Madrid, Ministerio de Agricultura y del Medio Rural y Marino.
- MOSCOYO, D. (2011): «Los disputados sentidos del lugar: El deporte en la configuración del espacio rural»; en *Empiria. Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, 22; pp. 43-66.
- MOSCOYO, D. (2020): «El papel del turismo deportivo de naturaleza en el desarrollo rural»; en *ROTUR. Revista de Ocio y Turismo*, 14(2); pp. 70-87.
- MOSCOYO, D. y MOYANO, E. (2006): *Deporte y desarrollo rural*. Málaga, Instituto Andaluz del Deporte.
- MOSCOYO, D. y NASARRE, J. M. (2019): «Caminos y senderos: fuentes de desarrollo y lucha contra la despoblación rural en Andalucía»; en *Revista de Patrimonio Histórico*, 98; pp. 16-19.
- MOYANO, E. (2018): «La despoblación rural a escena»; en *Blog La Cuadratura del Círculo, Eldiario.es* (8/11/2018).
- NASARRE, J. M. (2012): *Senderos señalizados y desarrollo rural sostenible*. Madrid, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- NASARRE, J. M. (2016a): *Senderismo. 100 hitos normativos y para pensar*. Madrid, Editorial Desnivel.
- NASARRE, J. M. (2016b): «Actividades en la naturaleza y desarrollo rural»; en MOYANO dir.: *XXIII Informe Socioeconómico de la Agricultura Familiar en España*. Madrid, Fundación de Estudios Rurales; pp. 157-163.
- OTEROS-ROZAS, E. (2013): *Análisis de una práctica tradicional en la cuenca mediterránea desde una perspectiva socio-ecológica: la trashumancia en la Cañada Real Conquense*. Madrid, Universidad Autónoma de Madrid.
- OTEROS-ROZAS, E.; MARTÍN-LÓPEZ, B.; GONZÁLEZ, J.; PLIENINGER, T.; LÓPEZ, C., y MONTES, C. (2013): «Socio-Cultural Valuation of Ecosystem Services in a Transhumance Social-Ecological Network»; en *Regional Environmental Change*, 14(4); pp. 1269-1289.
- OTEROS-ROZAS, E.; RAVERA, F., y GARCÍA-LLORENTE, M. (2019): «How Does Agroecology Contribute to the Transitions towards Social-Ecological Sustainability?»; en *Sustainability*, 11(16), 4372; pp. 1-13.
- OTEROS-ROZAS, E. et al. (2019): «Biocultural approaches to pollinator conservation»; en *Nature Sustainability*, 2; pp. 214-222.
- SÁNCHEZ, V. (2014): *El fenómeno senderista en España. Análisis por un panel de expertos*. Valencia, Universidad de Valencia.

- TORRE, M.; GHISLANZONI, M., y TRUJILLO, M. (2020): «The disappearance of public paths in Spain and its impact on landscape justice»; en *Landscape Research*, 45(5); pp. 615-625.
- TRUJILLO, M. (2016): «Situación de las vías pecuarias y los caminos públicos y su defensa ciudadana»; en MOYANO, E. dir.: *XXIII Informe Socioeconómico de la Agricultura Familiar en España*. Madrid, Fundación de Estudios Rurales; pp. 164-170.
- TRUJILLO, M. (2019): «A desalambrar los caminos públicos para luchar contra la despoblación»; en *Revista de Patrimonio Histórico*, 98; pp. 196-209.
- VIDAL, P. (2020): *Hiking in european mountains. Trends and horizons*. Berlin, De Gruyter.
- VIDAL, P. (2009): «Los estudios y la investigación sobre etnografía pastoril: estado de la cuestión»; en *AGER. Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural*, 8; pp. 9-24.
- VIDAL, P. y CASTÁN, J. L. (2011): *Trashumancia en el Mediterráneo*. Zaragoza, CEDDAR.
- VIDAL, P. y SÁNCHEZ, V. (2019): «Hiking paths and intangible heritage: a quest for cultural roots. Cases in the province of Castellón, Spain»; en *Sport in Society*, 22; pp. 2065-2076.