

*Los discursos sociales sobre caminos
y senderos en Andalucía (España).
Revalorización del patrimonio rural,
conflictividad y gobernanza*



***David Moscoso-Sánchez (*), Manuel Tomás González-
Fernández (**), Manuel Trujillo Carmona (***),
José Antonio Cerrillo-Vidal (**)***

(*) Universidad de Córdoba, España

(**) Universidad Pablo de Olavide, Sevilla, España

() Instituto de Estudios Sociales Avanzados (IESA-CSIC), España***

DOI: 10.4422/ager.2024.03

ager

Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural
Journal of Depopulation and Rural Development Studies

**Los discursos sociales sobre caminos y senderos en Andalucía (España).
Revalorización del patrimonio rural, conflictividad y gobernanza**

Ideas clave:

1. El patrimonio viario genera hoy un gran interés social y económico en el medio rural.
2. Sus usos más demandados son el senderismo, la bicicleta de montaña y el peregrinaje.
3. Este patrimonio es fuente de conflictos entre población rural y urbana.
4. Urge afrontar la crisis de gobernanza de los recursos patrimoniales del medio rural.

Resumen: El propósito del artículo es analizar un proceso social complejo que afecta al patrimonio viario en el medio rural de Andalucía. La población urbana reclama la puesta en valor de este patrimonio para uso turístico, deportivo y recreativo, pero parte de él ha sido abandonado o usurpado. Para estudiar esta realidad, se ha llevado a cabo una investigación cualitativa con la que dilucidar las posiciones sociales respecto a este patrimonio. Los resultados muestran la atribución social de valor ambiental, cultural y económico hacia este patrimonio, pero también numerosos conflictos en torno a él entre población rural y urbana. Los hallazgos del proyecto pueden contribuir a orientar las políticas públicas y la gobernanza del patrimonio viario.

Palabras clave: Patrimonio viario; desarrollo rural; economía verde; cambio cultural; articulación de intereses.

**Social Discourses on Path and Trails in Andalusia (Spain).
Revaluation of Rural Heritage, Conflict and Governance**

Highlights:

1. Road heritage today generates great social and economic interest in rural areas.
2. Its most popular uses are hiking, mountain biking and pilgrimage.
3. This heritage is a source of conflict between rural and urban populations.
4. There is an urgent need to address the crisis of governance of rural heritage resources.

Abstract: The purpose of the article is to analyse a complex social process affecting road heritage in rural Andalusia. The urban population demands the enhancement of this heritage for tourism, sports and recreational use, but part of it has been abandoned or usurped. In order to study this reality, qualitative research has been carried out to elucidate the social positions with respect to this heritage. The results show the social attribution of environmental, cultural and economic value to this heritage, but also numerous conflicts between rural and urban populations. The findings of the project can help to guide public policies and the governance of road heritage.

Keywords: Road heritage; rural development; green economy; cultural change; articulation of interests.

Recibido: 10 de septiembre de 2023
Devuelto para revisión: 2 de febrero de 2024
Aceptado: 26 de febrero de 2024

Cómo citar este artículo: Moscoso-Sánchez, D., González-Fernández, M. T., Trujillo-Carmona, M., Cerrillo-Vidal, J.A. (2024). Los discursos sociales sobre caminos y senderos en Andalucía (España). Revalorización del patrimonio rural, conflictividad y gobernanza. *AGER: Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural (Journal of Depopulation and Rural Development Studies)*, (39), 85-125. <https://doi.org/10.4422/ager.2024.03>

David Moscoso-Sánchez. <https://orcid.org/0000-0003-4135-1475>

Correo electrónico: dmoscoso@uco.es

Manuel Tomás González-Fernández. <https://orcid.org/0000-0003-2372-9753>

Correo electrónico: mtgonfer@upo.es

Manuel Trujillo Carmona. <https://orcid.org/0000-0002-0846-2344>

Correo electrónico: mtrujillo@iesa.csic.es

José Antonio Cerrillo-Vidal. <https://orcid.org/0000-0002-7023-0464>

Correo electrónico: jacervid@upo.es

1. *Introducción y justificación*

El patrimonio viario rural de Andalucía lo representan las vías pecuarias, las pistas forestales, los caminos rurales, los senderos deportivos y turísticos, las rutas culturales, los itinerarios naturales en espacios protegidos y las vías verdes. También las edificaciones e infraestructuras facilitadoras y complementarias (descansaderos de ganado, centros de interpretación, miradores naturales, áreas recreativas, casillas de peones camineros, etc.). Dicho patrimonio es parte integrante del dominio público viario que no sólo cumple funciones de comunicación, sino también culturales y ecológicas (Oteros-Rozas et al., 2013). Estas estructuras verdes —green infrastructure (GI)— son en sí mismas una expresión rotunda del acervo cultural y ecológico del medio rural. Además de las infraestructuras en sí mismas, hemos de tener en consideración sus usos. En efecto, actividades tradicionales de gestión de los recursos como la agricultura, la ganadería, el manejo forestal, la trashumancia o la caza, han girado tradicionalmente en torno a ellas (Albera y Lebaudy, 2001; Vidal y Castán, 2011; Mastronardi et al., 2021). En Andalucía, la mayor parte de esta infraestructura verde es pública y necesita ser protegida y conservada, o rescatada y recuperada en los casos de abandono y usurpación, 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.

Según nuestro estudio (la parte cartográfica), Andalucía cuenta con un extraordinario potencial multiplicador del valor añadido de los nuevos usos en sus espacios naturales y áreas rurales. Dispone actualmente de 21.101 kilómetros deportivos y turísticos señalizados y homologados en el medio natural. Además, alberga más de 692 kilómetros de vías verdes registradas en el inventario del Ministerio de Fomento y 32.398 kilómetros de vías pecuarias deslindadas. Igualmente, por Andalucía discurren 1.643 kilómetros señalizados de Camino de Santiago y 53.920 kilómetros de caminos forestales catalogados por la administración forestal.

La enorme red de caminos rurales públicos de Andalucía —en su mayoría, de titularidad municipal—, que según el estado actual de nuestro estudio alcanza 100.678 kilómetros, también se encuentran pendientes de sumarse a los magníficos activos turísticos y deportivos de esta región. Ciertamente, la situación de inseguridad y estado de abandono (debido a la alteración, roturación o cierre por parte de particulares) en que se presenta una parte de este patrimonio viario han de estar sometidos a normas y planes viarios 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, la comunidad autónoma puede potenciar el aprovechamiento de dicho patrimonio.

En Andalucía, esta infraestructura pública se encuentra abandonada o desatendida, cuando no usurpada, tras un largo proceso de desagrarización, abandono del campo y despoblación del medio rural, que se experimentó paulatinamente desde los años setenta. Sin embargo, en los últimos años se ha producido una creciente revalorización económica y social de este patrimonio, fruto de la emergencia de nuevos usos vinculados a la práctica deportiva (senderismo y bicicleta de montaña, principalmente), el turismo rural y otras actividades medioambientales. El renovado interés hacia este patrimonio ha suscitado una cierta presencia en la agenda pública y política. No en vano, en los últimos diez años han sido debatidas sendas iniciativas de Ley en el Parlamento de Andalucía, innumerables mociones en plenos de ayuntamientos y diputaciones provinciales y decenas de procedimientos administrativos de inventarios de caminos públicos municipales.

En este artículo pretendemos dar a conocer una realidad que afecta a otras comunidades autónomas y otros Estados (Sandell y Fredman, 2010; Robertson, 2011; Sténs y Sandström, 2014; Mastronardi et al., 2021), adquiriendo una connotación singular en los países del Mediterráneo, ya que en estos la densidad demográfica es muy reducida y la emigración del medio rural a las grandes ciudades ha sido muy importante en la última mitad de siglo. Una situación que provocó su progresiva desagrarización a la par que la intensificación agraria, la desaparición de la trashumancia, el

abandono de los pequeños pueblos y la concentración de la propiedad de la tierra. Un proceso de degeneración que ha facilitado que el patrimonio público —el viario, aunque también otros tipos como molinos, fuentes, acequias, castillos, iglesias, etc., y todo aquello que se vincula también con la noción de patrimonio agrario (Castillo, 2013)— se abandonara sin ser inventariado, propiciando su deterioro e incluso usurpación por parte de particulares. Solo cuando se ha vivido una emergente atracción entre la población urbana por realizar actividades deportivas, turísticas y recreativas en estas infraestructuras, es cuando se ha tenido constancia de que parte de sus recorridos han sido cortados o desmantelados por particulares, afectando incluso a edificaciones civiles y religiosas de pueblos enteros abandonados.

2. Bases teórico-conceptuales

Entre los agentes sociales e institucionales vinculados al ámbito agrario, medioambiental e, incluso, patrimonial, se ha venido impulsando en los últimos años la reflexión y análisis sobre el patrimonio viario en el medio rural. Así se constata en publicaciones de divulgación como el *Anuario de Agricultura Familiar en España* de 2016 —editado por la Fundación de Estudios Rurales de UPA—, en el que se recogen varias contribuciones sobre el papel de los senderos deportivos y los caminos públicos en el desarrollo rural. También en la conocida revista del Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España, *Ambienta*, con un número monográfico (número 120, publicado en 2017) sobre vías pecuarias, en el que se incorporan algunos de los debates de actualidad desde la recuperación de actividades tradicionales en el medio agrario hasta los conflictos de titularidad de los caminos públicos. E incluso la *Revista de Patrimonio Histórico* de la Junta de Andalucía publicaba en octubre de 2019 un número especial (número 98), en el que diversos autores participan con contribuciones sobre temas de interés en torno a los caminos públicos, los senderos, las vías verdes y otros patrimonios comunales.

En el ámbito estrictamente académico constatamos la existencia de un repertorio emergente y diverso de investigaciones realizadas en esta última década que estudian desde un punto de vista agrario y ambiental el papel de las vías pecuarias (Oteros-Rozas, 2013), los nuevos usos sociales de las vías verdes (Luque-Valle, 2011), el impacto económico y social de los senderos deportivos (FEDME, 2012; Sánchez, 2014), o el impacto del Camino de Santiago (Morales, 2017) y las rutas culturales en el medio

rural y su implicación en el desarrollo económico y social (Monzón, 2017; Ruiz-Jaramillo et al., 2021). alguna de estas investigaciones se ha realizado desde el ámbito de la geografía, para tratar de identificar y poner en valor todo ese patrimonio viario del medio rural al servicio de nuevas actividades turísticas (Luque-Gil, 2003). Otras investigaciones han ido más allá, aprovechando la emergente difusión de esos nuevos usos sociales (en particular, el deportivo) de las infraestructuras naturales para analizar en profundidad el proceso de reestructuración rural (Moscoso, 2010). Y, de una forma mucho más afinada, otra investigación se ciñe al estudio de los problemas de recuperación, puesta en valor y vigilancia de los caminos públicos (Campillo, 2001).

Así, por ejemplo, la investigación de Otero-Rozas (2013) explora el papel de las prácticas agrarias tradicionales en la generación de servicios de los ecosistemas y sus implicaciones para la sostenibilidad y resiliencia de los agroecosistemas de la cuenca mediterránea. Los estudios de Vidal y Castán (2011), llaman la atención sobre como la trashumancia ha demostrado ser en el pasado una estrategia adaptativa en sí misma (basada en la movilidad) y un reservorio de conocimiento ecológico tradicional valioso con vistas a la adaptación al cambio global.

Luque-Valle (2011) realizó un estudio centrado en los hábitos, comportamientos y actitudes de los usuarios de las vías verdes en Andalucía. Entre sus resultados, merece reseñarse que la mayor parte de los usuarios de esta infraestructura la constituye la población local, ocho de cada 10. Según el autor, la propia vía verde y sus equipamientos anexos (áreas de descanso, centros de visitantes, museos, áreas de juegos infantiles y de mantenimiento físico, pistas deportivas, miradores, etc.) proporcionan un especial atractivo para la práctica de actividades deportivas, turísticas y formativas ligadas al medio natural y, por supuesto, a la salud. Actividades todas ellas de las que se beneficia la población rural, al encontrarse estas vías próximas a sus pueblos y también a entornos naturales de gran valor paisajístico. Junto a las citadas actividades, los usuarios las utilizan como lugares de esparcimiento, paseo y convivencia. Con lo cual, a través de esta investigación se comprueba que infraestructuras tradicionales como ésta se han convertido también en un eje vertebrador de dinamismo social, ofreciendo beneficios sociales y, en consecuencia, mejorando las condiciones de vida de la población rural.

De forma complementaria, la investigación de Luque-Gil (2003) ayudó a diseñar una propuesta metodológica desde la perspectiva de la geografía —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 de su trabajo comenzaba por proporcionar claves para la puesta en valor de estas infraestructuras naturales, tales como caminos y senderos,

para uso turístico y recreativo, con criterios de desarrollo sostenible. En su desarrollo metodológico, la investigadora proponía los criterios de restricción, adaptabilidad e impacto, así como sus correspondientes factores y variables, para un total de 12 actividades turístico-deportivas integrantes del llamado "turismo activo", especialmente el senderismo, la bicicleta de montaña y la equitación.

A colación, la investigación de Monzón (2017) demuestra que la recuperación y valorización de los caminos tradicionales puede ser una alternativa razonable como vehículo dinamizador del desarrollo local, y que, para ello, es necesario emprender procesos de rescate, conservación y mantenimiento realizados con criterio técnico, en los que, asimismo, es fundamental que se produzca la implicación de las comunidades del entorno. A lo largo de su investigación, este autor reveló la falta de un criterio único a la hora de intervenir en el patrimonio de los caminos tradicionales en las Islas Canarias. Con este trabajo, aportó una propuesta metodológica de intervención en los caminos tradicionales que pudiera emplearse como referencia para su puesta en valor.

En lo que atañe al estudio sobre el impacto económico y social de los senderos señalizados en el desarrollo rural sostenible, el estudio de FEDME (2012) se centró en indagar en los factores que impulsan los procesos de desarrollo de las poblaciones que atraviesan los senderos señalizados. El desarrollo de esta investigación puso de relevancia que un buen planteamiento del proceso de impulso de redes de senderos tiene múltiples efectos. En primer lugar, recupera el patrimonio viario tradicional, así como el patrimonio rural asociado a él, articulando los atractivos del entorno, y apoya las iniciativas de protección en todos los campos generando sinergias con la red de senderos. En segundo lugar, 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 que se basa en la revalorización de lo autóctono. En tercer lugar, 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 la investigación de Moscoso (2010), que se basa en la difusión de estos nuevos usos en torno a las infraestructuras naturales y tradicionales del medio rural. Analiza cómo con los nuevos usos de este patrimonio ha ido configurándose un renovado marco de relaciones sociales en el medio rural que ha alterado los roles tradicionales en el mismo. Ello ha producido un escenario de conflictividad que exige proporcionar claves para una adecuada articulación colectiva en este medio. Un modelo de articulación de intereses o gobernanza que ya no pone en la arena del pacto social a grandes, medianos y pequeños agricultores, y campesinos, sino a pobla-

ción rural y población urbana, deportistas, ecologistas, cazadores, agricultores, gestores ambientales y empresarios del sector turístico.

Por último, de forma similar al trabajo anterior, la investigación de Campillo (2001) analiza en profundidad los conflictos que se generan en torno al patrimonio viario público en el medio rural. Debido al progresivo abandono del medio rural español desde los años cincuenta, este territorio ha experimentado como la conjugación del abandono de la actividad agraria en numerosos territorios y la concentración de tierras entre grandes propietarios, han conducido al abandono o desatención de su patrimonio viario, produciéndose situaciones de difícil comprensión en torno al mismo. Un motivo destacado de la conflictividad se encuentra asociado a los litigios de propiedad, tanto en lo que concierne tanto a la identificación del propietario de viales, cuanto a sus usos y la ordenación de estos. Una situación que se da, justamente, por la ausencia de regulación precisa, vigilancia y cumplimiento de las normas existentes.

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 (Campillo, 2001). Actualmente, el mapa de conflictos sociales que se dibuja en el medio rural ya no es como en otros tiempos (el de la lucha del campesinado contra los grandes propietarios, o el de los pequeños agricultores frente a los grandes). Hoy los conflictos emergen 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 del medio rural. En particular, una concepción de carácter privativo frente a otra concepción pública sobre su acceso y usos. Una nueva conflictividad que urge a la realización de estudios multidisciplinarios, capaces de proporcionar claves sobre una mejor gestión de estos recursos mediante un modelo de gobernanza apropiado (Torre et al., 2020).

3. *Objetivos y metodología*

El objetivo principal del estudio fue conocer la opinión y valoración de diversos agentes sociales, políticos y económicos, que permitieran determinar cualitativamente la incidencia económica, efectos sociales y servicios ecosistémicos que pueden derivarse de la recuperación, puesta en valor, mantenimiento y protección, del patrimonio viario de las áreas rurales; y realizar un mapeo social de las posiciones de interés

material y simbólico que se articulan en torno al valor y los usos del patrimonio viario de las áreas rurales, determinando los elementos en común y puntos de conflicto entre los diferentes actores sociales.

Para el cumplimiento de los anteriores objetivos, se llevó a cabo un estudio sociológico consistente en la realización de un conjunto de entrevistas individuales semiestructuradas a informantes cualificados. Si bien el diseño inicial tenía previsto desarrollar focus group y entrevistas individuales, tomamos la decisión de modificar ese diseño preliminar, por problemas ocasionados por las sucesivas oleadas de COVID y cuarentenas. Y, por otro lado, por la mayor facilidad para abordar este asunto directamente con informantes representativos de los distintos grupos de actores identificados en el diseño muestral del proyecto.

Optamos por un diseño muestral de tipo intencional, en los términos en que recomienda Ruiz Olabuénaga (2009), donde la elección de los informantes es la que mejor representa la situación a estudiar. Y, a su vez, sobre la base de un criterio estratégico: conocer de una forma amplia, en profundidad, a nivel diacrónico y a nivel sincrónico al mismo tiempo (de acuerdo con los distintos roles de los informantes que coinciden en un asunto común, pero desde posiciones diferentes). Todos los informantes entrevistados pueden ser considerados "informantes cualificados", porque cuentan con experiencia directa y contrastada sobre el objeto de estudio.

El propósito era triangular las posiciones de los informantes desde distintos vértices. De manera que, para alcanzar una visión amplia del objeto de estudio, se requería someter a la recogida de información opiniones y posturas variadas y complementarias, de diferentes perfiles sobre el patrimonio viario. Esto implicaba tener en consideración la opinión de actores vinculados a las organizaciones profesiones agrarias, la administración local, provincial y autonómica, los grupos de desarrollo rural, las federaciones deportivas, las organizaciones ecologistas y las asociaciones culturales, entre otras. La población y muestra estuvo representada por 22 representantes, cuyos perfiles se detallan en la tabla 1.

Tabla 1.
Participantes en el estudio cualitativo

Representantes de administraciones públicas autonómica y estatal	<ul style="list-style-type: none"> • Subdirección General de Regadíos, Caminos Naturales e Infraestructuras Rurales, Ministerio de Agricultura (2 personas) • Organismo Público de Parques Nacionales, Parque Nacional de Sierra Nevada, Ministerio de Medio Ambiente (1 persona) • Empresa Pública AGAPA, Consejería de Agricultura, Junta de Andalucía (2 personas) • Secretaría General de Restauración del Medio Natural y Servicio de Uso Público y Fomento Socioeconómico de los Espacios Naturales, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía (2 personas) 	Madrid, Granada, Sevilla
Representantes de administraciones o entidades públicas locales	<ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Santa Ana La Real, Huelva (1 persona) • Servicio de Senderos, Diputación Provincial de Málaga (1 persona) • Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa, Córdoba (1 persona) 	Santa Ana La Real (Huelva), Málaga, Córdoba
Representantes del sector profesional y del sector privado	<ul style="list-style-type: none"> • Unión de Pequeños Agricultores (UPA) (1 persona) • Asociación de Titulares de Empresas y Cotos de Andalucía (1 persona) • Asociación Andaluza de Empresas de Turismo Activo, Córdoba (1 persona) • Ronda Cartográfica (1 persona) • Bufete de Abogados Lorenzo Palomeque (1 persona) 	Sevilla, Córdoba, Ronda, Cabra
Representantes de la sociedad civil	<ul style="list-style-type: none"> • Plataforma a Desalambrar (1 persona) • Plataforma Salvemos La Vega (1 persona) • Federación Andaluza de Montañismo (1 persona) • Federación Andaluza de Caza (1 persona) • Federación Andaluza de Ciclismo (1 persona) • Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago (1 persona) • Asociación Andaluza de Vías Verdes (1 persona) 	Archidona, Córdoba, Granada, Jerez de la Frontera

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

El guion abordó los siguientes puntos:

1. Breve explicación de las actividades que desarrolla la organización a la que representa.
2. Descripción de lo que significa y cuáles son las características atribuidas al patrimonio viario.
3. Tipos de usos del patrimonio viario, en el pasado y el presente. Usuarios y distintos momentos de uso.
4. Ventajas económicas, sociales, ambientales, y desventajas de los usos del patrimonio viario.
5. Problemas para su recuperación, puesta en valor, mantenimiento y promoción.
6. Identificación de conflictos en torno a este patrimonio.
7. Colaboraciones para con este patrimonio con administraciones públicas y otras entidades
8. Identificación de políticas de ordenación y gestión de este patrimonio. Valoración de estas.
9. Recomendaciones para la acción pública con efectos en este patrimonio.

El trabajo de campo se realizó entre los meses de diciembre de 2020 y diciembre de 2021, en el marco del primer proyecto, y primavera de 2023 en el marco del segundo. En todos los casos se solicitó autorización expresa a las informantes para registrar y utilizar sus palabras para el propósito u objetivos del estudio realizado.

Los relatos se registraron con grabadora de voz, en el caso de las realizadas de forma presencial, y de video, en el caso de las realizadas mediante videoconferencia. Las grabaciones tanto de voz como de video fueron transcritas a texto para su posterior análisis.

El tipo de análisis realizado es sobre la base de los discursos de las personas entrevistadas. Para el análisis se tuvieron en cuenta las recomendaciones de Blanchet et al. (1985). Se respetó el principio de saturación —se supone que hay una saturación de los discursos cuando nuevas observaciones no producen nueva información. Esto nos permitió considerar que se habían cubierto todos los temas posibles del estudio.

El procedimiento seguido para analizar las respuestas fue el siguiente. En la primera fase se transcribieron las entrevistas. En la segunda fase redujimos el análisis a una serie de categorías o temas. En la tercera fase interpretamos los resultados.

4. Resultados

4.1. Significados y valores del patrimonio viario

El estudio pone de manifiesto que existe una amplia heterogeneidad de concepciones, valores y significados en torno al patrimonio viario. Valores que están motivados también por los cambios producidos en la realidad del medio rural y en la relación de la población urbana con este medio. En efecto, al preguntar a los informantes qué significa para ellos el patrimonio viario, los valores y significados que le atribuyen son muy variados. Algunos de los entrevistados lo asocian con valores históricos y culturales, otros con valores económicos —pudiendo ser éstos *tradicionales* o *modernos*—, hay quien lo vincula con valores de estricto disfrute personal o social, mientras que otros lo relacionan con valores ambientales o naturalistas (ver tabla 2). En la tabla se muestra que, mientras la mayor parte de los actores comparten una visión multidimensional hacia este tipo de infraestructuras, algunos de ellos en particular (organizaciones profesionales agrarias, colectivo cazador y grandes propietarios de fincas y cotos de caza) comparten una visión muy focalizada sobre los valores económicos tradicionales. Sin duda, es un hallazgo muy interesante, que conecta con los siguientes resultados (funciones del patrimonio viario), donde estos últimos actores tienen una visión más instrumental.

Tabla 2.
Diferentes valores producidos en torno al patrimonio viario, según actores

Valores	Actores que comparten los valores	Orientación de los valores
Valores Históricos y Culturales	Amigos del Camino de Santiago	Multidimensional
Valores Económicos Modernos (turismo)	Federación Andaluza de Montañismo Federación Andaluza de Ciclismo	
Valores Lúdicos, Deportivos y Recreativos	Asociación Andaluza de Vías Verdes	
Valores Ambientales	Asociaciones Ecologistas Plataformas Ciudadanas de Defensa de Caminos Públicos	
Valores Económicos Tradicionales	Grupos de Desarrollo Rural Ayuntamientos Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía AGAPA Colectivos Trashumancia Ministerio de Agricultura	Focalizada
Valores Económicos Tradicionales	Organizaciones Profesionales Agrarias Federación Andaluza de Caza Grandes Propietarios de Fincas y Cotos de Caza	

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

Los relatos evidencian la relación entre los cambios del valor atribuido a este patrimonio y las transformaciones experimentadas en la sociedad rural. Cambios que a veces se han propiciado con las propias experiencias de las actividades que se han ido incorporando a la realidad del medio rural, como el desarrollo del turismo, la llegada de nuevos residentes o las nuevas demandas de ocio de la población urbana. La propia experiencia que ha girado sobre estas infraestructuras ha incidido en el cambio de concepción (y de valor y funcionalidad) de las mismas; incluso en la relación de los propios usuarios con estas infraestructuras. Cambios en los que han intervenido, recientemente, acontecimientos históricos como la crisis sanitaria de la COVID-19.

"[...] Eso fue lo primero que hizo valorizar los senderos, darle algo que hacer al turista. Lo primero fue el sendero. Entonces, bueno, ahí con eso empezó. La gente vio que turísticamente era importante tener ese tipo y empezó a cuidarlo, verlo y ya empezaron a meterle insumos [...] Y después ya hubo un cambio.

¿Pero un cambio por qué? [...] No hubo un mensaje, sino que empezaron a ver que era un tema social [...] y, aparte, un tema económico [...] Se llena, se llenan. El tema ha cambiado, ha cambiado (...) hubo un boom con lo del Covid en el año 2020 uuuu Todo el mundo al campo, bueno, pero se ha mantenido, pero ya venía de antes [...] ¿Cómo han cambiado nuestros pueblos? Que ya no es un aldeucho [...] El cambio de los pueblos ha sido importante. ¿Que esto ha venido para quedarse? Yo creo que sí, yo creo que sí”.

(E8: Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa).

En la atribución de valores y significados a los caminos y senderos también se produce una desigual clasificación en función de su *naturaleza jurídica* ('público' y 'no público'), *rango administrativo* ('municipal', 'provincial', 'autonómico' o 'estatal'), *usos y fines*, tipos según sus usos ('vías pecuarias', 'vías verdes', 'senderos deportivos', 'senderos históricos', 'caminos rurales', 'caminos naturales', 'caminos forestales', etc.), además de su *graduación y subtipo* ('mesta', 'cordel', 'cañada real', 'sendero local', 'sendero de gran recorrido', etc.). Asimismo, en algunos casos esta diferenciación o clasificación conlleva la consideración de todo un *argot* relacionado con el hecho de que este patrimonio esté '*balizado*', '*adaptado*', '*puesto en valor*', '*homologado*', '*usurpado*', etc. Y, por último, características (anchura, longitud, estado, etc.).

"[...] se puede distinguir varios usos y varias tipologías de caminos en función de su uso, ¿No? No es lo mismo un sendero señalizado que hay una oferta brutal y muchísimos usuarios, las vías pecuarias también [...] que muchas de ellas o tramos de vías pecuarias se están utilizando como puertas verdes de acceso a grandes ciudades, ¿no? que tienen también un uso público también muy importante”.

(E7: Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía).

"[...] los senderos, los caminos, son multifuncionales y de multipropiedad, es decir, no solo son municipales, sino también son públicos, algunos son de Medio Ambiente, otros del mismo Ministerio [...]”.

(E8: Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa).

"[...] una Vía Verde es un concepto moderno y básicamente en España una vía verde es una antigua línea ferroviaria, ¿de acuerdo? pública o privada, que está en desuso, entonces pues se le ha eliminado lo que es la plataforma con sus traviesas y sus railes, se ha eliminado, se ha reutilizado con fines de ocio, tiempo libre, turismo, etc.”.

(E2: Asociación de Vías Verdes de Andalucía).

4.2. Funciones y usos del patrimonio viario

A colación de este heterogéneo mapa de significados y valores, se evidencia igualmente una enorme amplitud, riqueza y diversidad de funciones sociales, culturales, económicas y ambientales que giran en torno a los caminos y senderos rurales (ver tabla 3).

"[...] Pues yo creo que tienen una vertiente múltiple, desarrollan distintas funciones, desde conectividades, espacios rurales, de vertebración del territorio rural, permiten la comunicación por medios no motorizados; por ejemplo, el desarrollo de actividades turísticas, recreativas, beneficiosas para la salud, contacto con la naturaleza, el tránsito animal, ¿no? [...] del ganado, el acceso a fincas privadas, el acceso a los medios de extinción de incendios en los montes [...] Desarrollan numerosas funciones complementarias, compatibles muchas de ellas".

(E7: Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía).

Tabla 3.

Diferentes funciones atribuidas al patrimonio viario, según actores

Funciones de Comunicación	Comunicación entre vecinos/as Comercio local Acceso a propiedades de fincas Compartir servicios Participar en fiestas populares Tener más vida social	Todos los actores
Funciones Económicas Tradicionales	Labores agrícolas Actividad ganadera, trashumancia Caza, actividad cinegética Actividades forestales Otras actividades vinculadas con la tierra (minería, apicultura, setas, etc.)	Organizaciones Profesionales Agrarias Propietarios de Fincas Grupos de Desarrollo Rural Ayuntamientos Cazadores
Funciones Económicas Modernas	Actividad turística Práctica del deporte en la naturaleza Ocio y recreación Artesanía Gastronomía	Ayuntamientos y Diputaciones Administración autonómica Ministerio de Agricultura Federaciones deportivas Empresarios/as y profesionales del sector turístico Grupos de desarrollo rural Gestores de espacios naturales Artesanos/as Asociaciones de peregrinaje
Funciones Ambientales	Reservorios de biodiversidad y corredores verdes Educación ambiental Extinción de incendios	Gestores de espacios naturales Colectivos ecologistas Plataformas de caminos Administración agrícola Ministerio de Agricultura Administración autonómica Federaciones deportivas Grupos de desarrollo rural Asociaciones de peregrinaje
Funciones Sociales	Producen sensación de bienestar Contribuyen a la salud de las personas Permiten realizar deporte, andar, correr, ir en bicicleta Favorece el dinamismo social, la movilidad psíquica, de la población Puede contribuir a la atracción de nuevos residentes Transmite valores culturales Fomenta la igualdad social	Ayuntamientos y Diputaciones Grupos de desarrollo rural Federaciones deportivas Asociaciones de peregrinaje Asociaciones de vías verdes Ministerio de agricultura Plataformas de caminos públicos y colectivos ecologistas

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

Funciones de comunicación: una función esencial que exponen algunos de los informantes es que los caminos públicos tradicionales han ofrecido la oportunidad histórica a los pueblos de comunicarse y propiciar el comercio, evitando así su aislamiento. No reconocer ese valor, a su juicio, es negar la oportunidad de movilidad de los propios vecinos del medio rural. Es una mirada que a los ojos de un urbanita puede parecer estrecha y limitada, pero, para quien vive en un territorio extenso y, a la vez, aislado, los caminos y senderos son de vital importancia para moverse en libertad por su medio, sus explotaciones y las aldeas y pueblos colindantes, en suma, su *'territorio'*.

"[...] En los pueblos de sierra una de las características fundamentales era el aislamiento, la dificultad de conexión con núcleos más grandes, ¿no? [...] entonces a través de los caminos no solamente se accedía a otros núcleos para comprar o para intercambiar algunos productos de huerta [...] Pues, bueno, se traía información reciente de la vida social, la vida cultural, la vida política, en fin, se establecían relaciones comerciales entre unos y otros y yo creo que han sido fundamentales para evitar ese aislamiento tradicional [...] y para el desarrollo de nuestros pueblos".

(E3: Ayuntamiento de Santa Ana La Real).

Funciones económicas tradicionales: prácticamente todos los actores entrevistados relacionan el origen de este patrimonio con la existencia de actividades económicas tradicionales en el medio rural, esto es, el acceso a las explotaciones y el desarrollo de la agricultura, la ganadería, la actividad cinegética o la actividad forestal. No obstante, el discurso es mucho más contundente cuando se trata de organizaciones profesionales agrarias, colectivos de caza, propietarios de grandes fincas e incluso el sector de la agroecología.

"[...] para eso servían los caminos, para el traslado y, además, tenían prioridad sobre cualquier otro uso que se hiciera de estos caminos [...] Desde un punto de vista económico [...] si no tenemos tránsito entre fincas, difícilmente podemos sacar una producción fuera de donde se produce y realmente [...] estos productos hay que sacarlos de la finca".

(E11: Plataforma Salvemos La Vega de Granada).

"[...] para nosotros los caminos públicos son esenciales, son esenciales para movernos por el campo como cualquier otro usuario".

(E12: Federación Andaluza de Caza).

Entre algunos de esos actores la concepción de las funciones que se derivan de esas infraestructuras de caminos y senderos rurales es muy estrecha y limitada, negando cualquier uso que no sea con exclusividad el acceso a los propietarios de fincas agrarias y ganaderas y explotaciones cinegéticas.

"[...] el campo no puede ser popular, por el impacto ambiental que genera y el impacto en los robos para la agricultura, la ganadería y la actividad cinegética [...] nos llevamos mal con el uso de las vías pecuarias y los caminos públicos, sobre todo con los vehículos a motor [...] la trashumancia nos genera muchos problemas, porque hay muchas denuncias de propietarios porque los rebaños se cuelan a comer fuera de las vías pecuarias, en las propiedades privadas [...] no estamos a favor de otros usos, como el senderismo y la BTT, porque la gente pasa por donde no corresponde y eso supone un problema para la guardería de las fincas".

(E13: Asociación de Propietarios de Grandes Fincas y Cotos de Caza).

Funciones económicas modernas: llama la atención el predominio de un discurso mayoritario, con la única excepción de cazadores y grandes propietarios de fincas, de los caminos y senderos como soporte de toda una potencial economía que supera las tradicionales visiones agraristas, que ven en este tipo de infraestructura tradicional una oportunidad de desarrollo económico con gran vinculación al turismo.

"[...] nuestro objetivo último al final es el desarrollo rural [...] para un uso ciclista o senderista con el objetivo único pues de que favorezcan el desarrollo económico de las zonas rurales".

(E16: Ministerio de Agricultura. Programa "Caminos Naturales").

"[...] La gente no va a nuestra zona a quedarse en la casa. ¿Qué quiere? Ver. ¿Y para ver qué usan? Senderos, senderos, caminos [...] ¿Qué nos demandan? '¡Oye, hay pocos caminos!' Eso es lo que está demandando la gente [...] la gente va a los territorios a ver cosas, a comer sus productos, a ver su patrimonio, pero la cosa es que cuando vas a los parques naturales es a ver cuál es un buen bosque de riberas, intentar ver fauna [...] y eso sin sendero es inviable".

(E8: Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa).

"[...] gracias a la creación de este tipo de Vías Verdes pues existe un desarrollo socioeconómico en el territorio importante [...] a través de instalación o implementación de empresas normalmente de hostelería, bien sea restauración o bien sea de alojamiento de alquiler de bicicletas, triciclos y demás [...] en las estacio-

nes ferroviarias pues tenemos centros de visitantes, tenemos centros expositivos, centros culturales, restaurantes, alojamientos, etcétera".

(E2: Asociación de Vías Verdes de Andalucía).

Funciones ambientales: entre otras, se alude al papel que ejercen los caminos como reservorios de especies de plantas y animales autóctonos o incluso de corredores ecológicos. También se señala que ofrecen la oportunidad de un acercamiento seguro y sostenible al medio natural, favoreciendo la *educación ambiental* y la *conciencia de valor patrimonial de este medio*. Por último, se advierte de su utilidad y necesidad para prevenir y atajar incendios, lo que requiere que los servicios y medios de extensión de incendios puedan acceder donde se produzcan éstos.

"[...] desde el punto de vista ambiental pues estamos reutilizando una infraestructura que estaba abandonada, la estamos reutilizando para un fin distinto [...] se lleguen a convertir en corredores verdes [...] E incluso en algunos puntos se han utilizado o se han instalado miradores, observatorios pues de fauna, fundamentalmente, pero también de flora, e incluso de geología".

(E2: Asociación de Vías Verdes de Andalucía).

"[...] cuando hay incendios, la llegada de todo el tema de medidas de protección ante ellos, que estén los caminos en condiciones, no estén cortados, es básico".

(E8: Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa).

Funciones sociales: algunos informantes hacen referencia a su papel generador de salud y bienestar, otros a su función cultural y de espiritualidad, en otros casos se menciona su labor en el dinamismo social de los pueblos rurales, también lo relacionan con la práctica deportiva.

"[...] Desde el punto de vista de la salud es [...] un valor añadido a la ciudad o al territorio donde estén estas Vías Verdes porque es [...] una infraestructura que llama, que atrae a la sociedad para hacer actividades deportivas, el andar, el pasear, el correr, en patines, en bicicleta, en caballo incluso [...] en el sitio donde se crea una vía verde, automáticamente se convierte [...] en el famoso recorrido, que se decía antiguamente, el recorrido del colesterol".

(E2: Asociación de Vías Verdes de Andalucía).

"[...] el camino es acogida y espiritualidad en el sentido amplio".

(E1: Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago en Andalucía).

"[...] el contacto con el campo, respirar aire puro, disfrutar de los sonidos del campo, en fin, disfrutamos de otras cosas que, si no es a través de los senderos, al final no van a poder utilizarlos ni los mismos que vivimos aquí".

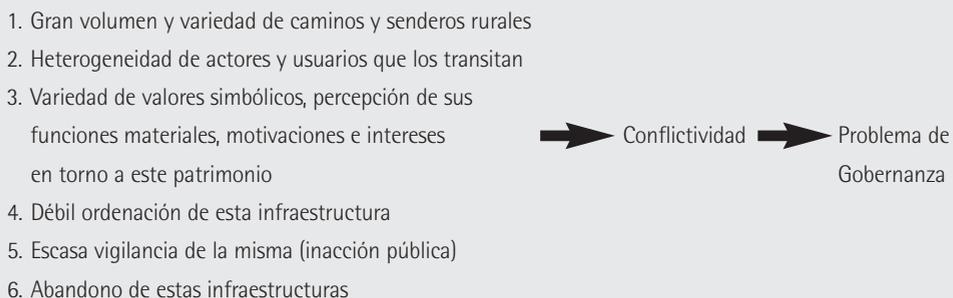
(E3: Ayuntamiento de Santa Ana La Real).

4.3. Conflictos en torno al patrimonio viario rural

En la tabla 4 se recogen los factores que influyen en la conflictividad en torno al patrimonio viario. Estos han trascendido de las entrevistas, pero también coinciden con los aparecidos en trabajos previos, como los de la tesis doctoral de Campillo (2001), la tesis doctoral de Moscoso (2010) y los distintos trabajos publicados por Trujillo (2016, 2019). Todos ellos apuntalan la idea de que existe un problema real de gobernanza en torno al patrimonio viario (ver tablas 4 y 5). Son muchos y muy variados estos viarios, como se constata en la introducción de este artículo, también son múltiples y cada vez más heterogéneos sus usuarios. Y, por tanto, también lo son sus concepciones e intereses. Siendo así, parece lógico que se apueste por una ordenación adecuada de viarios y usos de carácter interadministrativa.

Tabla 4.

Factores que influyen en la conflictividad en torno al patrimonio viario



Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

Tabla 5.
Conflictos en torno al patrimonio viario y consecuencias derivadas de ellos

Conflictos sobre la propiedad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usurpación del viario 2. Instalación de barreras de paso (prohibición) 3. Alteración deliberada y sin regulación del recorrido original del viario 4. Uso de señalética falsa disuasoria para el paso 5.- Invasión de la propiedad privada
Conflictos de usos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Corte de caminos y senderos públicos en el entorno de cotos de caza 2. Confrontaciones de senderistas y ciclistas con usuarios que transitan con medios motorizados 3. Conflictos entre ciclistas y senderistas 4.- Conflictos entre empresas de turismo activo y clubes deportivos 5. Conflictos en espacios que experimentan masificación 6. Conflictos derivados de causas de impacto ambiental 7. Conflictos por la compañía de animales domésticos (perros) con gestores ambientales y ganaderos

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

4.3.1. Conflictos sobre la propiedad: usurpación y prohibición de paso por caminos públicos

De todos los conflictos identificados en los relatos de las personas entrevistadas, el más destacado, por repetido y preocupante, es el de la propiedad, tanto por las denuncias de los usuarios de *usurpación del viario público*, cuanto por la *alteración del recorrido original* o la *instalación de barreras que impiden su paso*. Sobre estos asuntos son numerosas las denuncias que se producen, no sólo entre los actores propios del ámbito ecologista o plataformas de defensa de caminos públicos, o bien senderistas o cicloturistas, sino incluso por ayuntamientos, grupos de desarrollo rural, agricultores y cazadores, que acusan a los grandes propietarios de fincas de apropiarse de caminos históricamente públicos.

“[...] El dueño de la finca no permitía el paso por ahí. No había otra posibilidad ni para nosotros ni para nadie. Ni para nadie te digo que incluso el Seprona [...] Total, que nos denunció, nos puso una denuncia a la Guardia Civil, nos apercibieron. Que no podíamos pasar por ahí, que cortaban y dije: ‘¡Ostia, por aquí entonces no pasa nadie! El peregrino entonces tiene un problema serio! O sea, eso es lo que está pasando con los caminos”.

(E1: Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago en Andalucía).

"[...] Podemos comentar múltiples ejemplos de pequeños ayuntamientos luchando por sus caminos [...] tienen que ir contra grandes propietarios, los cuales ellos cortan los caminos y hay que ir al juzgado y para ganar esos caminos [...] el tema es delicado. Ellos [los grandes propietarios] van con su bufete [de abogados] a tope. Hemos sido incapaces de ganar ciertos pleitos, que son evidentes [...] hay tíos que cortan y ponen la valla, y ya empieza el follón [...] Hay que demostrar si es suyo o no es suyo y te vas a meter en un follón".

(E8: Grupo de Desarrollo Rural Sierra Morena Cordobesa).

Algunos de los actores entrevistados achacan estas situaciones al abandono de ese patrimonio, que habría conducido a que, ante la falta de tránsito, hubiera ocasiones en que propietarios colindantes acabaran cerrándolos e incorporándolos a su propiedad. Cuando esto ocurre, reestablecer la naturaleza pública de la propiedad es un problema de gran magnitud, incluso cuando es la propia administración la que inicia expedientes sancionadores, porque con frecuencia los grandes propietarios contratan bufetes de abogados con importantes recursos para ralentizar los procedimientos, existiendo expedientes que llevan más de 10 años en curso. También se achaca esta usurpación o prohibición de paso por los caminos y senderos rurales a la inacción pública para su adecuado ordenamiento y vigilancia, pues la Ley de Patrimonio les obliga a inventariar y dar de alta en el registro civil todo el patrimonio público, inclusive sus caminos; pero no se ha hecho tradicionalmente.

4.3.2. Conflictos provocados por los diversos usos de los caminos públicos y senderos

Junto a la usurpación y la prohibición de paso por parte de propietarios privados, existen otros muchos conflictos de uso en torno a este patrimonio.

"[...] tenemos problemas de conciliación de los usos en el campo [...] queremos que, al igual que nosotros tenemos que respetar al ciclista y al senderista, al espeleólogo [...] a quien sea, pues que también se nos respete a nosotros"

(E12: Federación Andaluza de Caza).

Uno de los conflictos más frecuentes es el corte de los caminos que transitan por los cotos existentes en propiedades públicas y privadas en jornadas de caza. Un tema que, según todos los entrevistados que se pronunciaron al respecto, tendría una fácil solución tratando de informar a través de medios digitales de las fechas y lugares de batidas, con los consiguientes cortes de caminos, para evitar enfados y viajes en balde por usuarios que se desplacen hasta el medio rural para caminar.

Otro de los conflictos de usos tiene que ver con los medios motorizados, porque éstos pueden resultar peligrosos para personas que se desplazan a pie, en bicicleta o a caballo, y porque muchas veces invaden caminos particulares o incluso fincas privadas, pudiendo provocar daños a cultivos y plantaciones. A veces los conflictos con practicantes de bicicleta de montaña son asimilados a los que se producen con los medios motorizados, cuando hablamos de senderistas, porque se genera una situación muy desequilibrada en la velocidad con la que se desplazan unos y otros.

"[...] son quads, son boggies, son motos y lo que hace eso es mucho daño. Hace daño a la vía, al terreno, al territorio, pero hace daño también a la fauna".

(E5: Unión de Pequeños Agricultores).

"[...] Hay un problema también, está el tema de las motos, las motos y las bicicletas [...] La convivencia de usuarios, sobre todo de usuarios mecanizados, porque el usuario a pie y el de caballo no es muy difícil, bueno, tiene una compatibilidad que se lleva perfectamente como es creo que el tema de moto y bicicleta o quads en pistas forestales y todo eso".

(E4: Federación Andaluza de Montañismo).

Una última cuestión que puede llegar a producir conflictos es la masificación de algunos puntos muy concurridos de usuarios (ciclistas de montaña, senderistas, turistas, etc.), que pueden generar un importante impacto ambiental. En ocasiones provoca conflictos con la población local, que se queja de incivismo y de encontrarse basura por los caminos y los entornos de los ríos, y ocasionar problemas al entorno, al ganado, etc. Por último, no son menores los conflictos entre usuarios que van acompañados de sus mascotas (perros) y los ganaderos de las zonas colindantes (mayormente, porque pueden desbandar a las ovejas o cabras) y también a los gestores de espacios naturales protegidos, porque suponen una molestia para los animales salvajes.

4.4. Problemas relacionados con la gestión de caminos y senderos rurales

Al margen de los conflictos en torno a este patrimonio, sus usos o sus usuarios, existe una variada problemática que no suele generar conflictividad a menudo, pero que requiere igualmente atención, tanto por parte de las administraciones, como por los distintos actores que usan los caminos y senderos rurales, para darle respuesta y

solución (ver tabla 6). En estas páginas solo nos detendremos en los más relevantes, debido a la limitación de espacio.

Tabla 6.
Principales problemas relacionados con la gestión de caminos y senderos

1. Ausencia de inventarios de caminos públicos municipales
2. Dificultad para determinar o acordar quién ha de asumir las tareas de mantenimiento de los caminos y senderos, cuando las normas no lo dejan claro
3. Alto coste de mantenimiento de los caminos y senderos
4. Coste de los trabajos técnicos de inventariado
5. Mantenimiento de señaléticas
6. Asfaltado, alquitranado y/o usurpación de caminos por urbanización descontrolada o por la aparición de barriadas periféricas y polígonos industriales
7. Incumplimiento público de las normas de ordenación de caminos y senderos
8. Desconocimiento entre los usuarios de los riesgos y las normas de algunos usos del medio rural y natural
9. Los problemas de la suciedad que se producen por la falta de cuidado de los usuarios de los caminos y senderos
10. Los problemas de masificación en algunos lugares, la necesidad de fijar una capacidad de carga que limite el número de turistas, visitantes y caminantes
11. El vandalismo que a veces se produce con la rotura de señalética y equipamientos de los entornos de los caminos y senderos rurales

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo entre el 30/10/2021 y 15/07/2023.

4.4.1. Falta de inventariado de caminos municipales y problemas de deslinde y ordenación

En efecto, es un problema en muchos sentidos, tanto porque es origen y causa de algunos de los conflictos sobre derecho de paso e identificación de titularidad (así como la consecuente identificación de su naturaleza pública o privada), como porque es motivo también de su abandono y deterioro (al no existir oficialmente un responsable de su mantenimiento). Además, el hecho de que muchos de los caminos y senderos públicos, en su mayoría municipales, no estén inventariados, puede ocasionar que éstos acaben usurpados, adheridos a las escrituras de las propiedades colindantes e, incluso, vendidos a terceros.

“[...] yo creo que hace falta lo que hablábamos antes, que los Ayuntamientos tengan realmente una red de caminos, que conozcan sus caminos, es que no los

conocen. Yo muchas veces he llegado a la conclusión de que no les interesa conocerlos porque conocer un camino y saber por dónde va y meterle mano significa enfrentarte con el vecino de al lado. Y decirle "tío, que estás metido donde no debes, salte de aquí", ¿no? o "oye, por lo menos permite el paso que abra, y ahora pon una cancela".

(E1: Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago en Andalucía).

Algunos informantes exponen que la recuperación de caminos públicos no es tan factible sin la suficiente **presión social** detrás. Una presión que, en todo caso, debe estar articulada por organizaciones de interés y que sepa transmitir el valor económico y social de este patrimonio.

4.4.2. El mantenimiento de los caminos y senderos rurales

Recuperar y poner en valor un camino o un sendero público, así como señalarlo y homologarlo, supone un coste importante. Pero no es menor el coste que conlleva su mantenimiento. Los pequeños municipios son remisos a inventariarlos y registrarlos porque supone unas obligaciones de mantenimiento. Los grandes municipios también son reacios porque, aun teniendo más recursos, también tienen más caminos y senderos que mantener. Por tal motivo, la cuestión que se reitera en los discursos es quién tiene que mantener esta infraestructura. Algunas estrategias que plantean pasan por hacerlo a nivel mancomunado o mediante consorcios, lo que supone compartir gastos comunes entre ayuntamientos.

"[...] Los ayuntamientos ponen una cuota, sobre unos 400.000 euros anuales de conservación de caminos. Tema potente, potente [...] sino al final ese recurso se deja de usar y cae en desuso y otra vez hay que arreglarlo. Entonces los mantenimientos son enormes [...] nosotros tuvimos un debate de quién paga esto. [...] Ahora mismo lo estamos pagando nosotros, las entidades locales, lo están pagando las diputaciones [...] ¡Oye, que 400.000 euros y no llegamos, eh! Llegamos a lo que llegamos".

(E9: Agencia de Gestión Agraria y Pesquera de Andalucía).

"[...] un ayuntamiento pequeño o mediano no puede mantener según cuántos kilómetros de Vía Verde. Entonces, se suele asociar o gestionar a través de consorcios, de fundaciones, mancomunidades, diputaciones, es decir, organismos supramunicipales que puedan pues favorecer el buen mantenimiento y la difusión, promoción y señalética [...] a veces nos encontramos con algún problema de falta de mantenimiento o de ausencia de regulación de mantenimiento que

requeriría este tipo de infraestructuras. Les pasa también a los caminos o a los senderos homologados, que, a veces, el mantenimiento es el punto negro".

(E2: Asociación de Vías Verdes de Andalucía).

4.4.3. La urbanización descontrolada

Algunos actores entrevistados también se manifiestan en relación al problema que acarrea la urbanización, ya sea legal o ilegal, de nuevos barrios residenciales en zonas diseminadas, o incluso de polígonos industriales. A su entender, en muchos casos la proyección de nuevas barriadas o urbanizaciones lleva aparejada la idea de que los caminos históricos o públicos pueden ser asfaltados o apropiados impunemente por particulares. Incluso hay quien los califica como "*peores que los grandes terratenientes*". En otros extremos se refieren a esta situación de descontrol urbanístico por sus efectos perjudiciales para conectar el campo y la ciudad, el medio rural y el medio urbano, sobre todo en zonas con grandes áreas metropolitanas.

[...] como está pasando aquí en la Vega de Granada, donde hay 47 municipios que cada uno quiere tener tres polígonos industriales, no sé cuántas urbanizaciones y demás y le está estorbando [...] los caminos o las vías pecuarias y le está estorbando las acequias, pues te lo están destruyendo [...] había una conexión entre el campo y la ciudad, Granada y su área metropolitana. Había una conexión total, ¡total! pero tanto desde el punto de vista físico como desde el punto de vista psíquico, porque la gente paseaba y de buenas a primeras te organizas [...] un cinturón lleno de asfalto y demás [...] rompen totalmente, rompen la conexión campo y ciudad".

(E11: Plataforma Salvemos La Vega de Granada).

4.4.4. Falta de promoción turística y de servicios en los caminos y senderos rurales

Otro de los problemas que señalan los informantes es la necesidad de que exista un plan de oferta de servicios que complemente la puesta en valor del patrimonio viario. En primer lugar, porque, de no tenerlo, no tiene mucho sentido ese esfuerzo inversor. Y, en segundo lugar, porque, de no ofrecer esos servicios, ni se garantizaría la seguridad para los usuarios, ni tampoco se facilitaría que los usuarios de caminos y senderos rurales vinculados a actividades de peregrinaje, senderismo, turismo, u otras actividades, encontraran atractivo ese recurso.

"[...] ¿De qué nos sirve que todos los ayuntamientos tengan inventarios si luego esos caminos no tienen vida, si no se les da utilidad?"

(E3: Ayuntamiento de Santa Ana La Real).

"[...] si vamos a hacer una homologación de un sendero, lo lógico es que sea un sendero que luego va a tener esa promoción y ver esa posibilidad de darle servicios, ¿no? Es decir, que evitemos crear infraestructuras por crear y que le demos un sentido global, ¿no?"

(E4: Federación Andaluza de Montañismo).

5. *Discusión*

Los relatos coinciden en que el patrimonio viario puede garantizar el mantenimiento de las actividades tradicionales, favorecer la expansión de una "economía verde", contribuir a la cohesión socioterritorial y tener un efecto multiplicador en otras actividades económicas. En este sentido, nuestro trabajo aporta evidencias empíricas sobre algunos avances realizados por Luque-Gil (2003), Luque-Valle (2011), FEDME (2012) y Sánchez (2014), quienes ya apuntaban muchos de estos beneficios, especialmente el impacto económico y social que podría darse en torno a las vías verdes y los senderos.

Tampoco ha de perderse de vista el impacto cultural, tanto desde el punto de vista patrimonial como antropológico, al que se refieren en sus tesis doctorales Morales (2017) y Monzón (2017), basadas en el estudio del impacto cultural de caminos tradicionales puestos en valor. Algo que emerge en algunos de los relatos de los informantes cualificados, sobre todo representantes de la administración local o de algún grupo de desarrollo rural.

Además, nuestros hallazgos concretan en un caso de estudio lo que plantea en su trabajo Oteros-Rozas (2013) desde el punto de vista ecológico, respecto a la idea de que el patrimonio viario, y en especial las vías pecuarias, pueden cumplir también importantes funciones ecológicas que den lugar a una serie de servicios ecosistémicos, ser una herramienta fundamental en la adaptación al cambio climático y contribuir a retener y controlar incendios. Estas conclusiones complementan las referidas en otros trabajos, especialmente el de Oteros-Rozas (2013), en el que realiza un amplio despliegue de funciones ecosistémicas de las vías pecuarias, si bien este trabajo no analiza el alcance sobre otro tipo de viarios. Aunque también es cierto que un modelo masifi-

cado de uso de este patrimonio puede volverse en su contra, como demostró el estudio de Vías et al. (2018) sobre capacidad de carga de usuarios en los caminos y senderos en el Parque Natural de la Sierra de las Nieves.

Por otra parte, la progresiva desatención y abandono del patrimonio viario en Andalucía en el pasado está asociada a una crisis de gobernanza de los recursos naturales del medio rural —no sólo del patrimonio viario—, que se expresa a través de conflictos materiales y simbólicos entre actores tradicionales vinculados al sector primario y nuevos actores sociales y económicos. Nuestra investigación recoge indicios de las siguientes circunstancias que se producen en torno al patrimonio viario. De partida, se observa una dejación de funciones por parte de las administraciones públicas, en particular por los ayuntamientos, en las labores de mantenimiento, vigilancia, inventario y sanción, en relación al patrimonio viario. Esta situación ha favorecido la acción privativa por parte de particulares, que los han vallado, roturado o desviado para sus propios usos e intereses. Hasta el punto de impedir a pequeños propietarios, agricultores y ganaderos, acceder a sus tierras. Estos resultados permiten ahondar en las más controvertidas situaciones de esta naturaleza (usurpación y alteración de caminos públicos y respuestas institucionales y jurídicas a las mismas), sumando así a otras situaciones más acotadas recogidas por Campillo (2001).

Sólo cuando la presión social ha sido lo suficiente importante, gracias al interés por el turismo rural, el senderismo, la bicicleta de montaña, la recogida de setas, la excursión familiar y en grupo al campo y la conciencia social, ha llegado esta situación a los medios de comunicación y a la agenda política. Los trabajos de Trujillo (2016 y 2019), Moscoso et al. (2022) y Moscoso (2010), complementan muy acertadamente este resultado, porque entran de lleno en cómo las plataformas ciudadanas y grupos ecologistas de defensa del patrimonio natural y cultural y las federaciones deportivas están adoptando posturas muy activas a este respecto, con resultados destacables para la recuperación del patrimonio abandonado y usurpado.

Asimismo, se constata que algunos grandes propietarios de tierra, agricultores y ganaderos y titulares de empresas y cotos de caza, fuerzan un modelo de inacción o gobernanza deficitaria en la ordenación de este patrimonio viario en el seno de la administración pública. Cuentan con recursos suficientes para apoyarse en asesoramiento jurídico que obstaculiza las demandas contra este sector por apropiarse o cerrar vías pecuarias, caminos rurales o pistas forestales. Los trabajos de Campillo (2013), Torre et al. (2020) y Trujillo (2019) se expresan en esta misma línea.

Por último, los pequeños y medianos agricultores y ganaderos y, muy especialmente, las asociaciones ecologistas, las plataformas ciudadanas de defensa de cami-

nos 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, se organizan —generalmente, a través de plataformas ciudadanas— en la reivindicación social y la presión política. Y esto lo hacen mediante concentraciones frente a ayuntamientos o lugares simbólicos (incluso han realizado acciones en el Parlamento Europeo) y realizando recorridos semanales multitudinarios en aquellos caminos rurales públicos que han sido cortados o usurpados por particulares. La tesis doctoral de Campillo (2013) y el trabajo de Trujillo (2016) recogen ejemplos de estas prácticas.

6. Conclusiones

El análisis de los relatos sobre los usos del patrimonio viario hace pensar que el mundo rural debe volver a revisarse académicamente, puesto que han sido muy relevantes los cambios experimentados en las últimas dos décadas. En dos sentidos: primero, desde el punto de vista de la gobernanza, analizando qué actores intervienen en la actualidad 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 —algo que ya vaticinaban tiempo atrás Camarero et al. (1993) y que posteriormente demostraron Oliva y Camarero (2003) a través de estudios de territorio.

En este sentido, se requiere revisar el modelo de articulación de intereses en este medio, que ya supera el tradicional tamaño de los propietarios de la tierra (grandes, medianos y pequeños agricultores). Segundo, desde el punto de vista de valor socio-económico, dado que la estructura de población ocupada en las actividades tradicionales (agricultura, ganadería, etc.) es cada vez más reducida, merece revisarse qué peso ejercen nuevas actividades socio-económicas en torno a la puesta en valor de recursos endógenos del medio rural, para incardinar la acción pública desde la verificación del potencial de aquellas.

En cuanto a los conflictos y la articulación de intereses que tiene lugar en el medio rural en torno a su patrimonio viario, estos ponen de relieve la integración y profunda conexión del rural con el conjunto de la sociedad. En ese sentido, destaca que el eje de la tensión de posiciones simbólicas y materiales en torno a este patrimo-

nio se movilice en el medio urbano, aunque se materialice en el medio rural. 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 los fondos de inversión financiera que adquieren grandes propiedades para su explotación, teniendo su sede fiscal o administrativa a miles de kilómetros de dichas propiedades) y, al mismo tiempo, los actores sociales que luchan por la preservación y acceso libre al patrimonio público viario residen físicamente en ciudades.

Un proceso de conciencia social que no sólo 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. Y es que no hemos de perder de vista que, en la actualidad, no se puede seguir manteniendo la representación de un "mundo" rural aislado y cerrado, ni puede decirse que las áreas rurales se encuentren dibujadas sólo por agricultores y ganaderos, sino más bien por un amplio elenco de agentes sociales y económicos que nada tiene que ver con los 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 desdibujada de la estructura tradicional de la sociedad que residía en estos lugares o que gestionaba sus recursos.

En ese marco, estudiar esta realidad 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 y no en el campo —se puede decir que adquiere una dimensión global—, sirviendo ello para reflexionar sobre el modo como el medio rural debe seguir gobernándose.

Cabe pensar que nuestros hallazgos pueden ser de utilidad pública ante las necesarias medidas a adoptar para la adecuada regulación normativa del patrimonio viario del medio rural de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aunque estamos convencidos de que también pueden servir de ayuda para otras muchas regiones mediterráneas o con estructuras agrarias y de propiedad similares. En particular, pueden ofrecer soluciones a los conflictos sobre sus usos entre diversos actores sociales y económicos en el medio rural. Así lo han demostrado otras investigaciones que revisamos anteriormente (Vías et al., 2018; Torre et al., 2020; Ruiz-Jaramillo et al., 2021). Algunas de las soluciones que consideramos que pueden contribuir a conocer, dotar de valor y ordenar el patrimonio viario son las siguientes:

- En primer lugar, es esencial que todos los ayuntamientos y las administraciones autonómicas de Andalucía tengan inventariada su infraestructura viaria en el medio rural, como bienes públicos que son; al igual que los colegios, los hospitales o las calles y plazas públicas.
- En segundo lugar, deben establecerse mecanismos de coordinación entre administraciones, de cara a ordenar usos compatibles sobre estas infraestructuras, para determinar el modo de evitar conflictos. En específico, es necesario coordinar las normativas de uso deportivo, turístico, agrícola, ganadero y de protección ambiental.
- En tercer lugar, igualmente es fundamental velar por el mantenimiento de esta infraestructura, a través de planes viarios, y desarrollar una función de vigilancia permanente, para evitar que puedan producirse situaciones fuera de la ley.
- En cuarto lugar, las actuaciones públicas dirigidas a la recuperación, puesta en valor, promoción, mantenimiento y vigilancia de esta infraestructura, deben favorecer su impacto sobre la población rural.

7. Orientaciones futuras

Entre las principales limitaciones de nuestra investigación, consideramos que está la necesidad de realizar estudios de carácter cuantitativo que contribuyan a ampliar la información sobre el impacto económico del patrimonio viario en el medio rural. Aunque el estudio sociológico que hemos realizado ofrece indicios positivos sobre la repercusión económica y social de este patrimonio, un estudio económico proporcionaría datos adicionales para contrastar nuestras evidencias cualitativas. La segunda limitación es la dificultad de obtener colaboración de algunas administraciones, puesto que no todas ellas muestran una buena disposición y, además, ha de tenerse en cuenta que Andalucía es una de las comunidades autónomas más extensas de España. Para finalizar, consideramos que, dado el interés social que despiertan los nuevos usos del patrimonio viario, animamos a la comunidad científica a replicar este estudio en otros territorios y desde otras perspectivas científicas.

8. Agradecimientos

El presente artículo se sustenta en dos proyectos que representan la continuación de un mismo trabajo: "Recursos patrimoniales y turísticos vinculados al senderismo, el cicloturismo y la recreación en Andalucía. Fuentes de desarrollo rural y claves para su ordenación", financiado por el Plan de Excelencia de la Junta de Andalucía, Convocatoria de Subvenciones a Proyectos de I+D+i a Universidades y Entidades Públicas de Investigación en Andalucía (Ref. PROYEXCELL_00477) y fecha de ejecución diciembre 2022 a diciembre de 2025; y "Recuperación y puesta en valor de caminos rurales y senderos, fuentes de desarrollo rural y lucha contra la despoblación en Andalucía", financiado en el marco de la Convocatoria de Proyectos de Investigación de la Fundación Centro de Estudios Andaluces de la Junta de Andalucía (PRY 020/19), con fecha de ejecución marzo 2020 a febrero 2022.

Queremos agradecer a todos los y las participantes en las entrevistas su buena disposición por colaborar, así como a las entidades y administraciones a las que representan.

9. Referencias

- Albera, D., y Lebaudy, G. (2001). *La routo. Sur les chemins de la transhumance entre les Alpes et la mer*. Primalpe.
- Blanchet, A., Giami, A., Gotman, A., y Léger, J. M. (1985). *L'entretien dans les sciences sociales. L'écoute, la parole et le sens*. Dunod.
- Camarero, L., Mazariegos, J. V., y Rodríguez, F. (1993). Los campos de conflictividad en la España Rural. *Documentación Social*, (90), 181-196. Recuperado de: https://www2.uned.es/dpto-sociologia-I/departamento_sociologia/luis_camarero/conflic.pdf
- Campillo, X. (2001). *La gestión de la red de caminos en zonas de montaña*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Campillo, X. (2013). El dictamen pericial de caminos y servidumbres de paso. *Diario de La Ley*, No. 8014.

- Castillo, J. (dir.) (2013). *Carta de Baeza sobre patrimonio agrario*. Universidad Internacional de Andalucía.
- Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME) (2012). *Senderos señalizados y desarrollo rural sostenible*. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Luque-Gil, A. M. (2003). La evaluación del medio para la práctica de actividades turístico-deportivas en la naturaleza. *Cuadernos de Turismo*, (12), 131-150. Recuperado de: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/19111>
- Luque-Valle, P. (2011). *Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas*. Universidad de Granada.
- Mastronardi, L., Giannelli, A., y Romagnoli, L. (2021). Detecting the land use of ancient transhumance routes (Tratturi) and their potential for Italian inner areas' growth. *Land Use Policy*, 109 (105695). <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105695>
- Monzón, F. (2017). *Las redes camineras tradicionales como factor de desarrollo local*. 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*. Universidad de Santiago de Compostela.
- Moscoso, D. (2010). *Deporte, territorio y desarrollo rural en Andalucía*. Colección de Estudios, Ministerio de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural.
- Moscoso, D., Nasarre, J. M., Trujillo, M., González, M. T., Luque, A., Sánchez, V., y Vidal, P. (2022). Historic public paths in rural areas: engine of development and origin of new conflicts. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 1-17. <https://doi.org/10.1108/JCHMSD-01-2022-0010>
- Oliva, J., y Camarero, L. (2003). *Paisajes sociales y metáforas del lugar. Una exploración de la ruralidad itinerante en Navarra*. Universidad Pública de Pamplona.
- Oteros-Rozas, E. (2013). *Análisis de una práctica tradicional en la cuenca en la cuenca mediterránea desde una perspectiva socio-ecológica: la trashumancia en la Cañada Real Conquense*. Universidad Autónoma de Madrid.
- Robertson, H. (2011). Public Access to Private Land for Walking: Environmental and Individual Responsibility as Rationale for Limiting the Right to Exclude. *Georgetown International Environmental Law Review*, (23), 211-262. Recuperado de: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1874046
- Ruiz Olabuénaga, J. I. (2009). *Metodología de la investigación cualitativa*. Universidad de Deusto.
- Ruiz-Jaramillo, J., García-Pulido, L. J., Montiel-Vega, L., Muñoz-Gonzalez, C. M., y Joyanes-Díaz, M. D. (2021). The potential of defensive architectural heritage as a resource for proposing cultural itineraries. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*, 13(2), 288-316. <https://doi.org/10.1108/JCHMSD-01-2021-0007>

- Sánchez, V. (2014). *El fenómeno senderista en España. Análisis por un panel de expertos*. Universidad de Valencia.
- Sandell, K., y Fredman, P. (2010). The Right of Public Access – Opportunity or Obstacle for Nature Tourism in Sweden? *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(3), 291-309, DOI: 10.1080/15022250.2010.502366
- Sténs, A., y Sandström, C. (2014). Allemansrätten in Sweden: A Resistant Custom. *Landscapes*, 15(2), 106-118. DOI: 10.1179/1466203514Z.00000000029
- Torre, M., Ghislanzoni, M., y Trujillo, M. (2020). The disappearance of public paths in Spain and its impact on landscape justice. *Landscape Research*, 45(5), 615-625. DOI: 10.1080/01426397.2020.1736532
- Trujillo, M. (2016). Situación de las vías pecuarias y los caminos públicos y su defensa ciudadana. *Agricultura Familiar en España*, 2016, 164-170. Recuperado de: https://www.upa.es/upa/_depot/_uploadImágenes00/Situacion%20de%20las%20vias%20Opecuarias.pdf
- Trujillo, M. (2019). A Desalambrar los caminos públicos para luchar contra la despoblación. *Revista de Patrimonio Histórico*, (98), 196-209. DOI: 10.33349/2019.98.4419
- Vías, J., Rolland, J., Gómez, M. L., Ocaña, C., y Luque-Gil, A. (2018). Recommendation system to determine suitable and viable hiking routes: a prototype application in Sierra de las Nieves Nature Reserve (southern Spain). *Journal of Geographical Systems*, (20), 275-294. DOI: 10.1007/s10109-018-0271-8
- Vidal, P., y Castán, J. L. (2011). *Trashumancia en el Mediterráneo*. CEDDAR.

Contribuciones de los autores

	David Moscoso-Sánchez	Manuel Tomás González-Fernández	Manuel Trujillo Carmona	José Antonio Cerrillo-Vidal
Conceptualización	60 %	20 %	15 %	15 %
Tratamiento de datos	0 %	0 %	0 %	0 %
Análisis formal	0 %	0 %	0 %	0 %
Acceso a financiación	100 %	0 %	0 %	0 %
Investigación	40 %	20 %	20 %	20 %
Metodología	25 %	25 %	25 %	25 %
Gestión del proyecto	100 %	0 %	0 %	0 %
Recursos	0 %	0 %	0 %	0 %
Software	0 %	0 %	0 %	0 %
Supervisión	80 %	20 %	0 %	0 %
Validación	0 %	0 %	0 %	0 %
Visualización	40 %	20 %	20 %	20 %
Redacción (borrador)	50 %	15 %	10 %	25 %
Redacción final (revisión y edición)	30 %	25 %	15 %	30 %

Para más información, ir a CRediT: <https://casrai.org/credit/>

Extended abstract

1. Introduction and justification

Livestock routes, forest tracks, rural roads, sports and tourist trails, cultural routes, natural itineraries in protected areas and greenways represent Andalusia's rural public path network. Also, the facilitating and complementary buildings and infrastructures (livestock resting areas, interpretation centres, natural viewpoints, recreational areas, etc.) This heritage is an integral part of the public road domain that fulfils communication functions and cultural and ecological ones (Oteros-Rozas et al., 2013). These structures are a resounding expression of the cultural and ecological heritage of the rural environment. Indeed, traditional resource management activities, such as agriculture, livestock, forest management, transhumance or hunting, have traditionally revolved around them (Mastronardi et al., 2021; Vidal & Castán, 2011; Albera & Lebaudy, 2001). In Andalusia, most of this green infrastructure is public and needs to be protected and conserved or rescued and recovered in cases of abandonment and usurpation in order to intervene in its better organization and management so that it fulfils its social, cultural, economic and ecological functions, in order to achieve the sustainable development of rural areas.

2. Objectives, methodology and sources, areas of study

The main objective of this study is to research the function public path network plays in the economy and culture of rural areas, analyzing its potential as a factor in rural development, economic diversification, socio-territorial cohesion and the fight against depopulation, as well as conflicts derived from their diverse uses due to the absence of a governance model around these traditional infrastructures. To do so, we interviewed various social, political and economic agents, which would allow us to qualitatively determine the economic impact, social effects and ecosystem services that can derive from the recovery, enhancement, maintenance and protection of the public path network of rural areas. Also, we wanted to carry out a social mapping of the positions of material and symbolic interest that are articulated around the value

and uses of the public path network of rural areas, determining the common elements and points of conflict between the different social actors.

The sample design incorporates the following profiles: 1) representatives of regional and state public administrations; 2) representatives of local public administrations or entities; 3) representatives of the Professional Sector and the Private Sector, including agricultural professional organizations and rural and active tourism entrepreneurs; 4) representatives of civil society organizations, such as environmental collectives and citizen platforms. A total of 17 interviews were conducted, which involved the participation of 22 people. The interviews were transcribed, and the speeches were analyzed through fragment coding.

3. Results

The study shows a wide heterogeneity of public path network conceptions, values and meanings. Some informants associate it with historical and cultural values, others with economic values -traditional or modern- and some link it with values of strict personal or social enjoyment. In contrast, others relate it to environmental values. Those values are also motivated by the changes produced in the reality of the rural environment and the relationship of the urban population with this environment. New activities have been incorporated into the reality of rural areas, such as the development of tourism, the arrival of new residents, or the new leisure demands of the urban population, profoundly changing the reality of the rural environment.

The diversification of activities in rural areas also reflects a great diversity of functions of rural roads and trails: as a means of communication between population centres, as a form of access to traditional economic activities (agricultural and livestock, but also hunting), as an opportunity to develop rural and sports tourism or for its environmental usefulness, whether as a reservoir of native animal and plant species, for its role in the prevention and extinction of forest fires or for promoting awareness environmental by facilitating access to the natural environment, as well as other social and cultural functions.

Given the volume and variety of the public path network, the heterogeneity of actors that travel through them, the diversity of their interests, and the weak management, if not poor surveillance, of these road infrastructures and the activities that take place on them, it is expected that an important contentiousness emerges

around them, especially around the property and the rights of way. One piece of evidence derived from our research is the existence of a governance problem around the public path network.

In the study, we identified other issues contributing to this public path network governance problem: lack of inventory, maintenance costs, uncontrolled urbanization, the rural-urban disconnection that this entails, or the lack of promotion of tourism and other services.

4. Discussion

The informants agreed that the public path network can guarantee the maintenance of traditional activities, promote the expansion of a "green economy", contribute to socio-territorial cohesion and have a multiplier effect on other economic activities. Furthermore, from an ecological point of view, public path network, especially livestock routes, can also fulfil critical ecological functions. These conclusions coincide with those reported in other works (Campillo, 2001; Monzón, 2017; Autor; Oteros-Rozas, 2013).

On the other hand, the progressive neglect and abandonment of the public path network in Andalusia in the past is associated with a crisis of governance of the natural resources of the rural environment, which is expressed through material and symbolic conflicts between traditional actors linked to the primary sector and new social and economic actors. Our investigation collects evidence of the following circumstances that occur around the public path network:

First, there is a lack of functions on the part of the Public Administrations, particularly the City Councils, in maintenance, surveillance, inventory and sanction of public paths. This situation has favoured private action by individuals who have fenced, ploughed or diverted them for their own uses and interests. Only when social pressure has been significant enough, thanks to interest in rural tourism, has this situation come to pass the media and the political agenda (Campillo, 2013; Author; Trujillo, 2019 and 2016).

Likewise, it is confirmed that some large landowners, farmers, ranchers and owners of companies and hunting reserves force a model of inaction or deficient governance in the management of this public path network within the public administration. They have sufficient resources to rely on legal advice that hinders lawsuits against this sector for appropriating or closing livestock trails, rural roads or

forest trails. Some previous studies have also reached this conclusion (Campillo, 2013; Torre et al., 2020; Trujillo, 2019).

Finally, small and medium-sized farmers and ranchers, environmental associations, citizen platforms for the defence of public roads, sports cultural and pilgrimage associations, as well as other disseminated collectives defending communal heritage, organize themselves in social demands and political pressure. They do this through rallies in front of City Halls or symbolic places (they have even carried out actions in the European Parliament) and by carrying out massive weekly tours on those public rural roads that have been cut off or usurped by individuals (Campillo, 2013; Trujillo, 2016).

5. Conclusions

Given the changes experienced in the last two decades, the rural world must be rethought. First, from the point of view of governance, analyzing which actors are currently involved in establishing the material and symbolic value around rural resources and how new norms emerge from it. Second, from the socioeconomic value point of view, given that the traditional activities (agriculture, livestock, etc.) are increasingly smaller, while the new activities around the enhancement of endogenous resources are growing.

Our findings can be used to adopt measures for the adequate regulatory regulation of the public path network of rural Andalusia, although they can also serve many other Mediterranean regions. In this regard, we aim to contribute to improving the governance and enhancement of this heritage from the field of public action, providing keys to the situation of these infrastructures. Some of the solutions we identified include the need to carry out a complete inventory of the public path network, the establishment of coordination mechanisms between administrations in order to order compatible uses of these infrastructures to determine how to avoid conflicts, ensure its maintenance through planned roads, and develop a permanent surveillance function to prevent situations outside the law from occurring and finally public actions aimed at the recovery, enhancement, promotion, maintenance and surveillance of rural roads, to favour their impact on the rural population.

6. Next Steps

Among the main limitations of our research is that there is a need to carry out quantitative studies that contribute to expanding information on the economic impact of public paths in rural areas. The second limitation is the difficulty of obtaining collaboration from some administrations since not all of them show a good disposition; in addition, it must be taken into account that Andalusia is one of the largest autonomous communities in Spain. Finally, we consider that, given the social interest aroused by the new uses of public paths, we encourage the scientific community to replicate this study in other territories and from other scientific perspectives.