

# LAS VÍAS PECUARIAS COMO PATRIMONIO RURAL EN SU ADAPTACIÓN HACIA NUEVAS FUNCIONALIDADES DEL TERRITORIO

---

DOMINGA MÁRQUEZ FERNÁNDEZ Y ANA MARÍA GARCÍA LÓPEZ

Departamento de Geografía Humana  
Universidad de Sevilla

## RESUMEN

La red nacional de vías pecuarias constituye un patrimonio territorial de gran valor tanto histórico y cultural como natural. Su indudable riqueza paisajística y medioambiental puede jugar un determinante papel en la nueva apuesta hacia la multifuncionalidad que desde el mundo rural se requiere.

El declive de la actividad ganadera en España, así como la pérdida y paulatina desaparición de formas de vida tradicionales a favor de otros modelos de desarrollo económicos alejados del tradicional nos obliga a replantearnos los usos de las vías pecuarias de ayer y de hoy. Ya en la Ley nacional de 1995 se reflejaba la consideración de estas vías no sólo como caminos destinados a la trashumancia sino como elementos de importancia tanto para el aprovechamiento y la utilización del territorio, como para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la conservación del medio ambiente.

En Andalucía, desde hace una década (Reglamento de Vías Pecuarias, 1998), la administración viene estableciendo los mecanismos necesarios para lograr la adecuada defensa y protección de las vías. Su objetivo es dotarlas de una dimensión de utilidad pública donde destaquen los valores de la continuidad, la funcionalidad ambiental y el carácter de dominio público, tratando de paliar los efectos de su pérdida funcionalidad original. En la actualidad, el Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía ha establecido cuatro tipos de Usos para las mismas: Ganadero, Ecológico, Ecológico-Corredores para Lince y Turístico-Recreativo.

## ABSTRACT

The national network of Vías Pecuarias is a territorial heritage of great value both historical and cultural and natural. His undoubted wealth landscape and environment can play a decisive role in the new bet toward multifunctionality that from the rural world is required. The decline of farming in Spain, as well as the loss and gradual disappearance of traditional lifestyles in favour of other models of economic development away from traditional forces us to rethink the uses of vías pecuarias of yesterday and today. Already in the National Act of 1995 reflected the consideration of these tracks not only as ways to transhumance but as elements of importance both for the development and utilization of the territory, to improve the quality of life of citizens and conservation the environment.

In Andalusia, from a decade ago (Rules of vías pecuarias, 1998), the administration is establishing the mechanisms needed to achieve adequate defense and protection of vías. Its aim is to provide them with a dimension of public utility which highlight the values of continuity, functionality and character of environmental public domain, trying to alleviate the effects of lost its original functionality. At present, the management plans and recovery of the vías pecuarias of Andalusia has established four types of uses for the same: Livestock, Environment, Eco-Tourism corridors for lynx and other types of Tourism.

## 1. INTRODUCCIÓN

Las vías pecuarias son los itinerarios o caminos generados por desplazamientos estacionales del ganado trashumante que, siguiendo rutas regulares, recorrían la Península aprovechando los lugares más practicables para la comunicación entre regiones ganaderas lo que, con el tiempo, configuró una compleja red de comunicaciones que aún hoy se conserva aunque ha disminuido, considerablemente, su utilización. Las vías pecuarias recorren espacios diversos y variados, paisajes de montaña, dehesas, olivares o campos de cereales dejando en su discurrir unas huellas indelebles a través del tiempo y que con el paso del mismo se convierten en unos recursos potenciales para un desarrollo alternativo del territorio. Han sido y son testimonios reales de un modo de aprovechamiento del espacio y de un desarrollo socioeconómico basado en la cabaña ganadera y utilizando, a su vez, los recursos endógenos que el medio natural proporcionaba.

Las cañadas, cordeles, veredas y coladas, junto con los abrevaderos, descansaderos, majadas, etc., han ido modelando el paisaje dando como resultado unas líneas de identidad cultural (ibéricas, dólmenes y verracos, fuentes y castros, calzadas, santuarios, puentes, etc.) que son exponentes de unas actividades intensas en el pasado y que, por tanto, se deben mantener y potenciar en el presente como patrimonio rural de las distintas regiones y culturas del país.

La extensa red de vías pecuarias, constituye un patrimonio que hay que conservar tanto por su indudable riqueza natural y productiva, como por su significado cultural, pero plantea el reto de encontrar nuevas fórmulas de gestión y organización de las mismas para los nuevos usos y las nuevas funcionalidades que la sociedad actual demanda y que, a su vez, completen los usos estrictamente ganaderos. Ello puede suponer una revalorización del territorio, del patrimonio rural, tanto desde el punto de vista cultural como turístico (Márquez, 1999).

Desde otra óptica, las vías pecuarias son importantes corredores biológicos, con paisajes variados y peculiares a los que se les ha asociado una flora y una fauna característica. Esta variedad paisajística junto con la presencia de elementos culturales, constructivos y recreativos, constituyen un soporte importante para el desarrollo de actividades enfocadas hacia un turismo ecológico respetuoso con el entorno (Foronda, 1997).

Con el devenir del tiempo el aprovechamiento ganadero trashumante impidió que muchos terrenos fueran roturados, evitando con ello la erosión de los suelos frágiles de amplia zona de la Península. Al mismo tiempo, el pastoreo del ganado es fundamental para favorecer la fertilización del terreno, abonándolo con su estiércol y aportando la materia orgánica que beneficia la infiltración del agua en profundidad y evita la erosión, limitando el desarrollo excesivo del matorral y contribuyendo al control de los incendios forestales. La diversidad de plantas en estos pastos naturales es alta y se calcula que en un metro cuadrado existen más de 40 especies diferentes. De ellas depende también una gran número de invertebrados y pequeños vertebrados, como liebres y conejos, de los que se alimentan a su vez especies de mayor porte como el Lince Ibérico y el Águila Imperial.

## **2. PASADO Y PRESENTE DE LAS VÍAS PECUARIAS SEGÚN LA LEGISLACIÓN**

En la medida en que las vías pecuarias han ido perdiendo su función con el descenso de la trashumancia del ganado, se ha ido produciendo una ocupación ilegal de las mismas. Unas veces por cultivos, edificaciones, cercado de fincas, etc, y otras, por el vertido de escombros y basuras, la circulación incontrolada de vehículos motorizados o aprovechamiento de ganado estante, poniendo en riesgo derechos inalienables e incluso la propia funcionalidad de las mismas. Todo ello hace necesario la puesta en valor del patrimonio rural, ligado a la actividad ganadera tradicional como motor de desarrollo rural durante décadas.

Estas razones llevaron a la Administración, propietaria de estos espacios, a establecer unas normas legales que dieran respuesta a los problemas planteados en el uso de las vías pecuarias. Nuevas propuestas de actuación integradoras de las actuales demandas sociales y medioambientales que han surgido en las últimas décadas.

Como punto de partida de la legislación ganadera del siglo XX, citaremos el *Real Decreto de 5 de Junio de 1924* (coincidiendo con la Dictadura de Primo de Rivera), donde se agrupa en un sólo texto la legislación existente hasta el momento sobre vías pecuarias.

En el mismo se manifiesta un carácter fuertemente intervencionista que deriva de considerar que la Administración, para cumplir su cometido de custodia de cañadas y servidumbres, necesitaba "conservar íntegras sus facultades". Al mismo tiempo, cabe destacar el establecimiento de un plan de declaración de utilidad o inutilidad de las vías pecuarias, en el que se propone la posibilidad de enajenación de algunas vías en desuso como fuente de recursos económicos para el Estado.

Ante las querellas existentes entre agricultores y ganaderos se determina con toda exactitud la extensión de las vías pecuarias en función de su servicio a la comunidad. La aportación que el Real decreto realiza se resume en los siguientes temas:

- Definición y clasificación de las vías pecuarias.
- Establecimiento de la anchura de las mismas.
- Delegación a la Asociación de Ganaderos de la custodia de las cañadas, veredas y cordeles. Este tema será el más controvertido, siendo anulado por el gobierno siguiente.

En 1932 se elabora la *Ley de Reforma Agraria* (durante el período de la Segunda República) lo que supuso "una revolución sin precedentes" para la vida rural española y entre las innovaciones que se proponen de carácter rural y más concretamente ganadero, hay que destacar la reintegración a la Administración de las facultades delegadas por el Directorio de Primo de Rivera a la Asociación General de Ganaderos. A partir de este momento es el Ministerio de Agricultura quien gestionará todo lo que concierne a las vías pecuarias.

Durante el periodo franquista se elaboró un nuevo decreto de reglamentación de las vías pecuarias (*Decreto de 23 de diciembre 1944*) necesario para la inaplicabilidad de los decretos vigentes hasta el momento y que son los referidos a los años 1924 y 1931. El articulado aporta, entre otros, los siguientes contenidos:

- Definición de las vías pecuarias como bienes de dominio público para el tránsito de ganados, no susceptibles de apropiación (Art.1).
- La competencia de la Administración en el restablecimiento y reivindicación de las vías pecuarias usurpadas (Art.2).
- Competencia de la Dirección General de Ganadería, a través del Servicio de Vías Pecuarias, de la conservación, administración, explotación, mejora, custodia, clasificación, deslinde, amojonamiento y todo lo relacionado con vías pecuarias.
- Realización de un Plan anual de clasificación de las vías pecuarias (Art. 6 y 7).
- Clasificación de las vías en función de su anchura en cañadas, cordeles, veredas y coladas.

En la década de los años 70 se promulgaron dos disposiciones que afectaron muy directamente a las vías pecuarias. En primer lugar, como consecuencia de la reestructuración del Ministerio de Agricultura, se crea el Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) y se le adscribe la responsabilidad de conservar tutelar y gestionar las vías pecuarias (*Decreto-Ley 17/1971 de 28 de octubre*).

La adscripción de las vías pecuarias al ICONA para su conservación, mejora, vigilancia y gestión supone:

- Dotar al ICONA de la facultad de adquirir bienes y derechos y expropiarlos para la creación, ampliación y restablecimiento de alguna vía pecuaria.
- Realización de la clasificación de las vías pecuarias por términos municipales.
- Realización del deslinde a propuesta del ICONA por iniciativa propia o del ICONA.
- Formación en el ICONA de un fondo documental para el mejor conocimiento y gestión de las vías pecuarias.

Posteriormente, fue la *Ley 22/1974 de 27 de junio de vías pecuarias*, la que deroga todas las disposiciones anteriores. El objetivo de la citada Ley era el siguiente:

- La determinación de las vías pecuarias mediante su clasificación, deslinde y amojonamiento.
- Las modificaciones necesarias en el trazado y administración de las mismas.
- La normativa jurídica que se aplicaran en caso de infracción, actualizandose las sanciones.
- La regulación de los cauces para proceder a la enajenación de las vías innecesarias y de los terrenos sobrantes de las mismas.

En el contenido del articulado del Reglamento merecen destacar las siguientes aportaciones:

- Comienza con la definición de vías pecuarias como "bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito de ganados, imprescriptibles y no enagenables, sin poderse alegar respecto a ellos el tiempo de ocupación, para su apropiación, ni poderse legitimar las usurpaciones" (Art.1).
- Clasificación de las vías pecuarias e inventario de Abrevaderos, descansaderos y majadas: con superficie determinada en su clasificación, según los antecedentes de cada caso:
  - o Cañadas: de anchura no superior a 75 m

- o Cordeles: de anchura no superior a 37,5 m
- o Veredas: de anchura no superior a los 21 m
- o Coladas: anchura determinada en su clasificación, en función de los antecedentes que existan en cada caso, siempre menores

A partir de la aprobación de la Constitución española se determina que las competencias sobre las vías pecuarias recaigan en las Comunidades Autónomas (Art.148.23.). Así la Transferencia del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía de la función de desarrollo de la legislación básica sobre vías pecuarias, se realiza en 1984 (*Real Decreto 1.096/84*) y las funciones se asignan al IARA y la Agencia de Medio Ambiente (AMA) (*Decreto 225/1984*). En la actualidad se centraliza en la Consejería de Medio Ambiente.

Finalmente la *Ley de Vías Pecuarias 3/1995, de 23 de marzo*, introduce un cambio de paradigma significativo en materia de procedimiento de deslinde, información pública, convenios interadministrativos, autorizaciones de ocupación temporal y definición de usos y actividades compatibles. Esta Ley permite un nuevo desarrollo reglamentario de cada Comunidad Autónoma, lo que supone nuevas perspectivas para un aprovechamiento más racional y actual de las vías pecuarias. En las motivaciones y justificación de la ley merece destacarse dos de ellas por ser la base de las nuevas funcionalidades de la red de vías pecuarias actuales.

- Ser consideradas las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres.
- Atendiendo a la demanda social creciente de espacios de esparcimiento, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto de la población con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental.

El nuevo régimen constitucional ha propiciado el cambio de paradigma hacia una "nueva forma de ver" las vías pecuarias. (Alenza, 2001)

La misma Ley en su Título II define los usos compatibles y complementarios de la red, siempre en relación con el tránsito ganadero, pero pone a las vías pecuarias al servicio de la cultura y el esparcimiento ciudadano y las convierte en un instrumento más de la política de conservación de la naturaleza. Una última novedad que introduce esta Ley es la creación de la Red Nacional de Vías pecuarias y la enumeración de infracciones administrativas y de las sanciones que se han de imponer a los infractores de dicha normativa.

**Tabla 1. Síntesis de Referencias legales y competencias en materia de gestión de Vías Pecuarias en España y Andalucía**

| Fecha | Referencias legales   | Competencias Vías Pecuarias                                    |
|-------|---|--|
| 1924  | Real Decreto de 5 de Junio de 1924  | Asociación de Ganaderos  |
| 1932  | Ley de Reforma Agraria  | Ministerio de Agricultura,<br>Dirección General de Agricultura |
| 1944  | Decreto de 23 de diciembre 1944   | Dirección General de Ganadería,<br>Servicio de Vías Pecuarias  |
| 1971  | Decreto-Ley 17/1971 de 28 de octubre  | Competencias ICONA   |
| 1974  | Ley 22/1974 de 27 de junio, de vías pecuarias   |  |
| 1978  | Constitución Española   | Competencias Comunidades<br>Autónomas                          |
| 1984  | Real Decreto 1.096/84 y las funciones se asignan al IARA y la Agencia de Medio Ambiente (AMA) (Decreto 225/1984). | Competencias Andalucía   |
| 1995  | Ley de Vías Pecuarias<br>3/1995, de 23 de marzo   |  |
| 1995  | Plan de Medio Ambiente 1995-2000  | Consejería de Medio Ambiente,<br>Junta de Andalucía            |
| 1998  | Reglamento Autonómico Vías Pecuarias<br>Decreto 155/1998, de 21 de julio  |  |

Fuente: elaboración propia.

### 3. LAS VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

En la Comunidad Autónoma de Andalucía la gestión de las vías pecuarias recae en la actualidad en la Consejería de Medio Ambiente cuyas estrategias quedaron ya hace años recogidas en el Plan de Medio Ambiente (1995-2000). Dicho documento fue la expresión de un proceso de planificación estratégica, trazando objetivos, asignando recursos y articulando, de manera armónica con otras figuras de planificación, un proyecto futuro basado en el desarrollo sostenible. Posteriormente el Reglamento autonómico de Vías Pecuarias, aprobado por el Decreto 155/1998, de 21 de julio es quien introdujo los mecanismos necesarios para lograr la defensa y protección de este patrimonio público.

En el contexto nacional, Andalucía es una de las regiones que más avanzado tiene la clasificación municipal de las vías pecuarias como primer paso en la reivindicación y gestión de estos espacios, ya que el 83% de sus municipios tiene algún proyecto aprobado de recuperación de vías pecuarias. Los territorios que cuentan con mayor grado de clasificación son las campiñas, el valle del Guadal-

quivir y Sierra Morena. Por el contrario los que menos han avanzadas son el norte de la provincia de Almería y de Huelva, ámbitos tradicionalmente muy deprimidos social y económicamente.

El Plan de Medio Ambiente (1995-2000) al que hacíamos referencia anteriormente, constó de seis planes sectoriales: plan de medio ambiente urbano, de la biodiversidad, forestal, litoral, sobre el agua y de fomento. Es en el Forestal donde se incluye el programa de "Conservación de Vías Pecuarias y Diversificación del Paisaje Rural" cuyos objetivos son:

- Conservar y proteger las vías pecuarias, fomentando usos complementarios al tránsito del ganado.
- Conservar, regenera y mejorar el paisaje protegiendo aquellos elementos que presenten valores estéticos, ecológicos o culturales y restaurando las zonas degradadas.
- Contribuir a la creación de pasillos verdes que permitan la comunicación entre poblaciones aisladas.

El Plan de Recuperación y Ordenación de la Red Andaluza de Vías pecuarias que desarrolla la Junta de Andalucía a través de la Consejería de Medio Ambiente deslindó en el año 2006 un total de 3.3667 kilómetros. La recuperación de estos espacios permitirá aprovecharlos tanto para la actividad ganadera como para los nuevos usos turísticos, culturales y medioambientales, así como potenciar la existencia de corredores ecológicos y la conexión entre distintos espacios naturales.

Se estima que en Andalucía las cañadas, cordeles y veredas suman una longitud total de 26.937 Km, lo que supone el 32% del total nacional, siendo las provincias de Sevilla y Córdoba las que cuentan con mayor número de ellas en España y en Andalucía. La superficie total clasificada en la región alcanza un total de 100.291 Has., es decir, el 34% de las 297.381 Ha. del territorio nacional y vuelve a ser Sevilla, junto con Jaén la que posee mayor superficie a nivel regional y nacional.

Hasta comienzos del siglo XIX el viario rural era la única infraestructura de comunicaciones existen en Andalucía. El centro gravitacional de Sevilla servía como punto esencial de las relaciones origen-destino en todo el valle inferior del Guadalquivir, lo que ha permitido su relativa conservación e incluso en algunos casos se ha producido una reutilización de los mismos.

Las vías pecuarias constituían unos elementos territoriales de conexión y de transporte que perviven aún como ejes varios (calles y carreteras), aunque su uso original haya en parte desaparecido. El medio rural andaluz se ha ido marginalizando paulatinamente por causas estructurales y por la incidencia en él de actividades de carácter urbano, intensificándose la estructuración del territorio, y por tanto, transformándolo.

En las infraestructuras rurales ha sido a principios de los años 90 cuando se empezó a detectar la desarticulación de la red de caminos, lo que ha perjudicado profundamente a las actividades propias de los espacios no urbanos del interior de la Comunidad, dificultando su utilización y haciendo decaer el sistema de vida rural por efecto de la segregación de esas zonas de los núcleos urbanos. El deterioro de la red de caminos rurales, tiene especial repercusión en el sistema de vías pecuarias, cuya progresiva invasión por usos agrarios o por el desarrollo urbano se han visto favorecida por la desaparición casi absoluta de sus funciones específicas.

De ahí que hoy la red de vías pecuarias, se haya convertido en un recurso decisivo para la sociedad por la importante superficie que ocupa tanto en áreas urbanas como rural, por su papel estructurante y por la facilidad de gestión derivada de su condición de dominio público, para uso turístico, medioambiental y de conexión entre las distintas poblaciones.

#### **4. NUEVAS MEDIDAS PARA EL USO DE LAS VÍAS PECUARIAS**

La pérdida de la funcionalidad histórica de las vías pecuarias hace necesaria su valorización y reutilización. Las modificaciones que han sufrido son numerosas, provocadas por la implantación de grandes infraestructuras urbanas, obras hidráulicas o transformaciones profundas de la agricultura sobre el antiguo trazado. No se puede olvidar que estos bienes son de carácter público y por tanto, pueden y deben buscarse alternativas de uso desde la planificación tanto regional como supramunicipal.

La recuperación y gestión de las vías pecuarias como espacios libres, de uso público, posibilitando el disfrute de la diversidad del paisaje rural, puede ser uno de los componentes fundamentales en la organización del espacio aprovechando sus posibilidades recreativas mediante su acondicionamiento para el uso público, regenerando y manteniendo el medio ambiente y facilitando la expansión y recreo de la población tanto urbana como rural.

Considerando los posibles usos de las vías pecuarias, se pueden desarrollar tres nuevas funciones:

##### a) Función de comunicación entre municipios

Las vías pecuarias constituían tradicionalmente unos elementos territoriales de conexión y de transporte, que perviven aún como ejes viarios. De aquí que una de las nuevas funciones de las mismas sea el uso para infraestructuras viarias carreteras, viario rural, etc.

Las modificaciones que han ido sufriendo las vías pecuarias por la ejecución de carreteras sobre el antiguo trazado, son importantes. Valga como ejemplo lo

ocurrido en el área metropolitana de Sevilla donde la implantación de grandes infraestructuras se produjo ante el acontecimiento de 1992, con la transformación de numerosas vías pecuarias por carreteras tanto de enlace con la SE- 30 como con carreteras comarcales, así como el uso de las mismas para el embellecimiento de las entradas de los municipios.

#### b) Medidas medioambientales

Para lograr el desarrollo estable del territorio es necesario integrar las propuestas medioambientales y económicas en las estrategias de desarrollo integral. Son dos los agentes decisivos para conseguirlo: Los poderes públicos mediante disposiciones obligatorias (normas, reglamentos) o incentivos (subvenciones, ventajas fiscales) y el mercado con la demanda creciente de productos turísticos naturales y medioambientales.

Por su parte, la gestión ecológica del espacio rural debe contar con:

- Recuperación del paisaje rural como soporte físico
- Reforestación de los paisajes más sobresalientes.
- Acondicionamiento de riberas y cauces fluviales.
- Recuperación de la arquitectura rural.

Las vías pecuarias son un espacio ideal de penetración en la naturaleza, muy adecuadas para la contemplación de ésta, dados los distintos parajes por los que discurre, poniendo en contacto unidades rurales de diversos paisajes. La protección de la diversidad biológica está potenciando el acondicionamiento de riberas y cauces fluviales que se sitúan paralelo a las vías pecuarias, esperándose la recuperación del dominio público y la restauración de la vegetación ripícola.

#### c) Itinerarios turísticos

El uso turístico de las vías pecuarias pueden servir para que la población urbana realice actividades turísticas rurales durante su tiempo de ocio, aportándoles descanso y contacto con la naturaleza, sin necesidad de alejarse a más de 30 Km. de los núcleos de población, a la vez que protege y revaloriza el medio ambiente con el desarrollo de actividades poco contaminantes deportivas y recreativas.

- Actividades deportivas: Senderismo, recorridos hípicas y cicloturismo
- Actividades recreativas-Educativas

El desarrollo del senderismo constituye una forma de rehabilitación y conservación de este tipo de vías, permitiendo a la población urbana tener un mayor

contacto y conocimiento de la naturaleza. La infraestructura vial para el senderismo debe cumplir una serie de condiciones:

- Los caminos no deben ser asfaltados ni utilizados por vehículos de motor.
- Han de ser practicables durante gran parte del año.
- Existencia de núcleos habitados, albergues.
- Acondicionamiento de alguna zona de descanso en un lugar atractivo.

Los recorridos hípicos llevan desarrollándose plenamente desde comienzo de los años 90. Estos recorridos exigen una duración superior a media o una jornada. Esta actividad tiene efectos positivos en la salud física y psíquica en todas las edades al adoptar formas diferentes (poneys para niños, caballos para adultos y coches de caballos para la tercera edad), y a la vez es una actividad respetuosa con la naturaleza sin necesidad de inversiones elevadas.

Los productos que se podrían desarrollar son:

- Cursos de iniciación a la equitación con instructor.
- Alquiler libre de caballos por horas, con o sin monitor.
- Excursiones con guía.

El cicloturismo constituye igualmente una actividad al aire libre cuya demanda está en continua expansión, ya que aumenta el entretenimiento, placer y beneficia la salud. Para su correcto funcionamiento es necesaria la señalización de las rutas, información y facilidad de alquiler y reparación de bicicletas.

Otro uso eminentemente educativo se oferta a través de las Sendas Ecológicas, como itinerarios de pequeña duración donde se pueden conocer los distintos paisajes que existen en el territorio, destacando sus características geomorfológicas, florísticas, ecológicas y paisajísticas debidamente señalizadas.

## 5. CONCLUSIÓN

En la actualidad, el desplazamiento del ganado trashumante ha disminuido notablemente por la incorporación de nuevas técnicas de aprovechamiento ganadero y por la utilización de distintos medios de transporte lo que, unido a la evolución del sistema económico del país, ha conllevado una diversificación productiva en general, paralela a la disminución progresiva del peso del sector ganadero en la economía nacional. A pesar de ello las vías pecuarias como elementos físicos perviven y mantienen en la actualidad, su carácter de dominio público y de componentes patrimoniales de las Comunidades Autónomas, así como el conjunto de regulaciones y servidumbres que les afectan. En consecuencia son bienes inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Al poner en contacto al mundo urbano con el medio rural y, dentro de éste, conectar diversas áreas naturales, nuestras vías pecuarias se configuran como una importante infraestructura para el desarrollo de actividades enfocadas hacia un turismo ecológico respetuoso con el entorno, en la línea propuesta e impulsada por los programas e iniciativas de desarrollo rural.

Las posibilidades que las vías pecuarias ofrecen como corredores ecológicos, itinerarios de uso público para el esparcimiento o espacios de interpretación de la naturaleza, pasan sin duda por la recuperación de las vías y se fundamentan en la necesidad de mantenerlas vivas. Su puesta en valor es una apuesta más hacia el nuevo modelo de desarrollo rural en su camino hacia la sostenibilidad territorial.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALENZA GARCÍA, J.F. (2001): *Vías pecuarias*. Edic. Civitas. Gobierno de Navarra. Madrid.
- DELGADO, M. y AUSIN, R. (1994): *Cañadas reales en bicicleta de montaña*. Edit. Penthalon. Madrid.
- FORONDA ROBLES, C. (1997): "Planificación ambiental y turística de las vías pecuarias". OLIVARES, J.; ANTÓN, S. (eds.) *Turismo y planificación del territorio en la España de fin de siglo*. Pgs. 161-166.
- Grup d'Estudis Turístics. Unitat de Geografia. Universitat Rovira y Virgili. Tarragona.
- FORONDA ROBLES, C. (2000): "El patrimonio rural como activo cultural y turístico". *Actas Turismo y Ciudad*. AGE. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. Depósito Legal: G.C. 1660-2000. Pgs. 61-66.
- GALINDO PÉREZ DE AZPILLAGA, L. (2004): "El Paisaje en la Vega Media de Sevilla Como Elemento Determinante en una Nueva Percepción de los Espacios Rurales", en XII Coloquio de Geografía Rural. Universidad de León. Pgs. 557-569.
- GARCÍA LÓPEZ, A. (2002): "Estrategias ambientales desde el mundo rural apoyadas en la iniciativa comunitaria LEADER", en MÁRQUEZ FERNÁNDEZ, D. (Coord.), *Nuevos horizontes en el Desarrollo Rural: La innovación en la articulación del territorio*, cap. 3, pp. 59-85. UNIA. Baeza. (Jaén). Colección: Sociedad, Cultura y Educación. N° 4 Ed. Akal. Madrid.
- JUNTA DE ANDALUCÍA (1991): *Las vías pecuarias en Andalucía. Oportunidades de tratamiento a nivel municipal*. Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- MÁRQUEZ FERNÁNDEZ, D. (1999): "Las vías pecuarias y sus nuevas funcionalidades", en *Extremadura y la trashumancia. Siglos XV-XX*. Pp. 163-170. Universidad de Extremadura.
- RODRÍGUEZ PASCUAL, M. (2004): *La trashumancia. Cultura, cañadas y viajes*. (5ª edición) Ed. Edilesa. León.