

**Economía diversificada e innovación en el medio rural a través de las vías
pecuarias**

Inmaculada Guaita Pradas

Baldomero Segura García del Río

Departamento de Economía y Ciencias Sociales

Universidad Politécnica de Valencia

iguaita@esp.upv.es

bsegura@upvnet.upv.es



Colóquio Ibérico de Estudos Rurais

Cultura, Inovação e Território

Coloquio Ibérico de Estudios Rurales

Cultura, Innovación y Territorio

Coimbra, Portugal

Outubro / Octubre 23-25, 2008

Resumen

La realidad económica y social del medio rural ha sufrido un gran cambio en los últimos años. Se ha producido un descenso generalizado del nivel de actividad económica que ha acelerado el descenso de la población activa, la desaparición de muchas pequeñas empresas que eran la base de la actividad principal, y el abandono de recursos que han servido de inputs en el proceso productivo agrario. Ante esta situación se demanda cada vez mas revitalizar la actividad económica en el medio rural y, ante el peligro de degradación y desaparición de muchos de los recursos y activos ambientales del sistema productivo tradicional, la necesidad de abordar acciones de desarrollo rural para regenerar y mantener su capacidad económica.

El proceso de restauración de los activos ambientales, implica la incorporación de nuevos usos que generen una demanda adicional que justifique socialmente las inversiones necesarias para mantener su estado de utilidad; también sería necesaria la creación de nuevas empresas que se dediquen a la explotación y a la restauración de los activos rurales.

Las empresas del siglo XXI deben de lograr un triple objetivo: económico, social y medioambiental. Porque solo la maximización de los beneficios a corto plazo sin un comportamiento socialmente responsable no garantizan la perdurabilidad de la empresa en el tiempo. La nueva empresa de hoy es consciente de que se puede contribuir al desarrollo sostenible orientando su actividad a fin de favorecer el crecimiento económico y aumentar su competitividad, al tiempo que garantizan la protección del medio ambiente y fomentan la responsabilidad social, mediante políticas que favorezcan los intereses de sus grupos de presión.

En el medio rural se puede dar esta nueva dimensión de la empresa, principalmente en las perspectivas del desarrollo sostenible y de respeto al medio ambiente. Y por ello sostenemos en este documento que a través de la recuperación de activos ambientales se pueden llevar a cabo acciones empresariales que propicien el desarrollo rural, que el desarrollo respete el medio natural y que incentive la inversión socialmente responsable.

Este puede ser el caso de las vías pecuarias; han sido un activo ambiental que se ha utilizado como input en procesos productivos agrarios y que las nuevas técnicas de producción en la agricultura y la ganadería han supuesto su abandono, sufriendo un proceso de degradación que puede llegar a la desaparición; perdiéndose gran parte de nuestro patrimonio natural histórico y cultural. La recuperación de esta antigua red para nuevos usos complementarios contemplados en la Ley 3/95 de vías pecuarias, puede suponer un nuevo impulso para el desarrollo rural, al tiempo que se fomenta la sostenibilidad medioambiental y la responsabilidad social de la empresa.

Palabras clave: Vías pecuarias, sostenibilidad, medio rural, desarrollo rural, patrimonio histórico y cultural, responsabilidad social.

1. Introducción

La pérdida de importancia relativa de la aportación agraria al Producto Interior Bruto (PIB) en los países desarrollados es un hecho evidente, como también lo es el descenso generalizado y envejecimiento de la Población Activa Agraria que se traduce en una reducción importante del número de empresas y en el abandono de recursos productivos que sirvieron como base de la actividad agropecuaria.

Desde muy distintos ámbitos se está buscando la revitalización económica de ciertas zonas rurales que han sufrido de forma más acusada tanto el descenso de su actividad económica, basada principalmente en la agricultura como el progresivo abandono y deterioro de los recursos naturales y ambientales vinculados estrechamente a los modelos de producción agraria tradicional. No existen modelos concretos que permitan lograr esa revitalización, pese a los diversos programas ensayados en los últimos años no se ha llegado a concretar una línea de actuación definida, sino que se ha incurrido en frecuentes cambios en los enfoques de desarrollo planteados. En los años 80 del pasado siglo se seguía un enfoque clásico con intervención sectorial y con un modelo urbano predominante; y en los 90 se pasa a un enfoque territorial e integrado. Este último enfoque se plasma en el caso de acciones de desarrollo para la Economía Rural en los programas LEADER. Estos programas, iniciados en 1991, han puesto su énfasis en la necesidad de desarrollar un tejido empresarial y elevar los niveles de empleo, de forma que se fije y atraiga la población. Por otra parte existe un acuerdo generalizado en que esta revitalización se debe de realizar de forma conjunta con la iniciativa privada y la iniciativa pública; y fomentando el crecimiento económico sostenible.

En este contexto consideramos necesario considerar las iniciativas que tratan de volver a poner en valor los activos naturales y ambientales que siendo inputs necesarios de los procesos productivos agrarios tradicionales, están en una situación de abandono y degradación como consecuencia tanto del descenso en la actividad productiva como los cambios en la tecnología de los procesos productivos que los ha marginado.

En este trabajo nos centramos en el caso de las vías pecuarias, que constituyen una importante red de comunicación en el medio rural y que puede ser base para el establecimiento de empresas que permitan su recuperación, mantenimiento y explotación económica de usos alternativos que el nuevo entorno de la situación económica les puede facilitar. Estas nuevas empresas las planteamos como agentes activos para conseguir el desarrollo sostenible de la empresa en el mundo actual para lo que consideramos imprescindible que surjan en el marco de la responsabilidad social de la empresa (RSE).

En esta ponencia presentamos la importancia del activo ambiental en el ámbito del desarrollo rural y las cuestiones relativas a la RSE que nos permiten establecer las líneas de desarrollo empresarial adecuado para la puesta en valor de las vías pecuarias y sus usos alternativos.

2. Las vías pecuarias como activo ambiental degradado.

1.1.- Las vías pecuarias: su historia

Las vías pecuarias nacen como consecuencia de la necesidad de habilitar espacios que faciliten los desplazamientos del ganado en busca de pastos, recorriendo cortas distancias (transterminencia) o largas distancias (trashumancia). Dejamos de un lado el origen de la trashumancia que es objeto de estudio de historiadores principalmente, y si nos centramos en el origen de la red de vías pecuarias en España, se observa que está ligado a la actividad ganadera, su desarrollo y su auge económico en España desde principios del siglo XIII hasta finales del siglo XVIII.

En 1273 el Alfonso X fundó el Honrado Concejo de la Mesta, organización gremial de ganaderos del reino que contaba con una serie de privilegios y disposiciones reales, como son el derecho de tránsito por vías pecuarias y terrenos comunales y libre pasto en realengos y comunes (García Martín, 1990), que sientan las bases para impulsar la actividad trashumante. De esta forma quedan bien definidos los pilares fundamentales de la trashumancia:

- El Honrado Concejo y otras mestas suponen la organización cooperativa de los ganaderos en defensa de sus intereses.
- Los monarcas de la época proporcionan un marco legal e institucional apropiado para su adecuado funcionamiento.
- La explotación del ganado ovino de raza merina, autóctona de España y productora de una lana de excepcional calidad que se exportaba en grandes cantidades al resto de Europa, suponía una de las actividades más prósperas y rentables de la economía del momento.
- Las vías pecuarias constituyen así el soporte territorial para la práctica de la trashumancia. Durante el reinado de Alfonso X se crea la figura de los Alcaldes Entregadores para vigilar la red de vías pecuarias y penalizar las infracciones y se determina la anchura legal que deben de tener:

DENOMINACIÓN	ANCHURA LEGAL
Cañadas	90 varas (75.22 m.)
Cordeles	45 varas (37.61 m.)
Veredas	25 varas (20.89 m)
Coladas	Anchura variable
Descansaderos	Anchura variable

Esta inusual anchura es debida, no tanto a la necesidad de canalizar el paso de millones de animales como al hecho de que el camino tenía que proveer suficiente pasto para el ganado durante los viajes de 4 ó 5 semanas a través de la península.

El transporte del ganado a través de las vías pecuarias, favoreció la pervivencia de animales carroñeros y predadores como buitres y lobos; y una rica flora de plantas herbáceas que se desarrolló al seno de las cañadas, contribuyendo a la biodiversidad entre hábitats separados geográficamente.

La institución de la Mesta tuvo una influencia notoria sobre la organización social y económica del pueblo español y hasta sobre el aspecto físico de la península (Klein, 1920). Desde finales del siglo XVIII se inicia la decadencia de la trashumancia tradicional motivada por la desaparición o el debilitamiento de sus soportes principales entre los que podemos destacar:

- El nuevo modelo político y económico que Carlos III (1759) impone primando la agricultura y la ganadería no trashumante, frente a la trashumante.
- La eliminación de las Cortes de Cádiz en 1812, de los privilegios que ostentaba el Honrado Concejo: La Mesta queda abolida definitivamente e 1836, siendo sustituida por la Asociación de Ganaderos del Reino.
- En el último tercio del siglo XVIII se legaliza la exportación de ganado merino desde España al resto de países del mundo que, hasta entonces había sido rigurosamente prohibida.
- La trashumancia, a su vez, va perdiendo importancia como actividad económica ante el progreso que supone la actividad agrícola e industrial, la expansión del mundo urbano y la articulación de una infraestructura de transportes por ferrocarril y por carretera (Klein, 1920).

1.2. Situación actual de las vías pecuarias

Las vías pecuarias están formadas por una amplia red de caminos de distinta anchura que conecta la geografía peninsular española, llegando a una longitud de aproximada 125.000 Km (75.46% de la red nacional total de carreteras) y una superficie de 422.000 hectáreas por el ámbito espacial de 40 provincias (85% del territorio peninsular) y por su peculiar distribución geográfica son y han sido un elemento primordial para la estrategia y planificación territorial. Su extensión supone un 0,83% de toda la superficie española (Cazorla y Merino, 1994), hecho que remarca la importancia de conectividad ambiental y sociocultural, junto con su trascendencia económica e histórica en España. En el artículo 1.1 y 1.2 de la Ley 3/95 de 23 de marzo de vías pecuarias se salvaguarda la utilización de las vías pecuarias atendiendo al uso tradicional, el paso del ganado trashumante, y al respeto medio ambiental.

Las vías pecuarias se han convertido para España un importante patrimonio natural y cultural. La evolución tecnológica en los procesos productivos ganaderos, con la progresiva intensificación de las producciones y racionalización de la alimentación, unido a la incorporación de medios de transporte alternativos a la trashumancia, sobre todo en la que se refiere a las grandes distancias, ha supuesto un progresivo abandono de la red existente y pese a la protección legal, su extensión se ha visto

progresivamente reducida por la ocupación de terrenos no solo para uso agrícola o forestal, que en principio permitirían una reversión fácil al empleo original, sino también urbano, industrial o por la propia red de transporte convencional, que dificulta radicalmente la reversión de usos.

Ante esta situación de facto las administraciones afectadas han planteado la necesidad de enfrentarse al reto de desarrollar modelos de uso compatibles con su utilización principal, el desplazamiento del ganado; y conservando el alto valor histórico, económico, sociocultural y ambiental que tienen en la actualidad; esta importancia se refleja en la Ley 3/95 de 23 de marzo de vías pecuarias donde se define la naturaleza jurídica de las vías pecuarias artículo 2: “Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.”

Uno de los aspectos claves del proceso de reconversión de usos de la vías pecuarias es el relativo al valor atribuible a las mismas, esta extensa red de transporte y comunicación está expuesta a una vertiginosa desaparición en todos sus niveles de integración por una falta de internalización de los costes y de los beneficios sociales que originan, de hecho no existe un indicador económico, tipo precios de mercado de las vías pecuarias, que reflejen el verdadero valor social de las mismas.

La conservación del medio ambiente se ha convertido en un tema de actualidad, de tal forma que desde múltiples instancias se coincide en señalar que las reglas básicas de funcionamiento que caracterizan la economía social de mercado, dominante en la mayoría de países avanzados, debía ampliarse incorporando el mantenimiento de un orden medioambiental compatible con el crecimiento económico. En este proceso de búsqueda de puntos de encuentro entre la ecología y la economía de mercado, la intervención pública desempeña un papel muy relevante en cuanto al objetivo que nos ocupa, el desarrollo rural, y las vías pecuarias pueden ser una herramienta en este campo, de tal forma que se pueden alcanzar varios objetivos económicos y medioambientales.

1.3. Usos de las vías pecuarias

La Ley 3/1995 de vías pecuarias define en los artículos 16 y 17 los usos que se le puede dar a la red de vías pecuarias. Su uso principal es el tránsito ganadero, aunque permite otros usos compatibles y complementarios siempre con prioridad del tránsito ganadero.

Los usos compatibles se relacionan con los usos tradicionales que son los agrícolas, siempre priorizando el tránsito ganadero. Los usos complementarios que se consideran en la Ley 3/95 son usos relacionados con el turismo rural, deportivo y ecológico como los paseos, el senderismo, la cabalgada o el ciclismo.

La Ley aclara que incluso se pueden montar instalaciones para estos fines siempre que sean fácilmente desmontables para que de nuevo las vías pecuarias puedan ser utilizadas para su uso principal.

Así podemos decir que los usos básicos de las vías pecuarias son:

- Usos vinculados a las actividades agropecuarias y que son la base de su origen: el transporte del ganado o la trashumancia y, de forma más general, el transporte de factores o productos agrarios.
- Usos vinculados al turismo rural, y que son contemplados en la Ley 3/95 como usos complementarios como son: senderismo, cicloturismo, rutas a caballo, paseos cortos, footing etc.
- Usos vinculados al mantenimiento y disfrute del patrimonio histórico y cultural que se representan a través de visitas y otros medios como la fotografía.
- Usos vinculados a la función social que las vías pecuarias tienen en la sociedad actual como conexión entre el mundo rural y el mundo urbano.

A ello habría que añadir los usos vinculados a la gestión forestal y del medio natural, como son:

- Efectos positivos sobre la conservación de la naturaleza y la biodiversidad.
- Mejora en la gestión de Recursos Naturales, ya que las vías pecuarias están integradas desde el punto de vista medio ambiental.
- Corredores ecológicos: las vías pecuarias ayudan a la conservación de la flora y de la fauna autóctona conectando áreas valiosas que de no existir las vías pecuarias quedarían aisladas.
- Conexión entre enclaves naturales.
- Protección de especies de interés ecológico: las vías pecuarias cumplen la función de corredores ecológicos al ser limítrofes entre distintos enclaves naturales.
- Las vías pecuarias también forman parte de espacios protegidos, y su pérdida o desaparición también podría afectar a la cubierta autóctona del espacio protegido, de la misma forma que su conservación mejora el estado medioambiental de ésta cubierta. Y si las vías pecuarias se transforman en senderos de la naturaleza como canalizador de visitas a los espacios naturales, además cumplirían otra función como canalizador de visitas a los espacios protegidos.

3. El nuevo paradigma de la gestión empresarial: la Responsabilidad Social de la Empresa.

La responsabilidad social de la empresa (RSE) es un sistema de gestión que permite a las empresas que la adoptan integrar voluntariamente acciones éticas, sociales y ecológicas en sus actividades comerciales y en la relaciones con sus interlocutores. La principal función de una empresa consiste en crear valor con la producción de bienes y servicios que respondan a la demanda de la sociedad y generar de este modo beneficios para sus propietarios y accionista, así como bienestar para la sociedad en general. Sin embargo, las nuevas presiones sociales y de mercado han transformado progresivamente los valores y las perspectivas de la actividad empresarial. Hoy en día las empresas están cada vez más convencidas de que el éxito comercial y la perdurabilidad a largo plazo no se

obtienen con una maximización de los beneficios a corto plazo, sino con un comportamiento socialmente responsable.

Las empresas son conscientes de que pueden contribuir al desarrollo sostenible orientando sus operaciones a favorecer el crecimiento económico y aumentar su competitividad, al tiempo que garantizan la protección del medio ambiente y fomentan la responsabilidad social, mediante políticas que favorezcan los intereses de todos sus stakeholders.

Las empresas del siglo XXI deben de tratar de lograr el triple objetivo: económico, social y medioambiental, manteniendo un equilibrio natural, y debe de informar de los sistemas empleados, políticas emprendidas, y resultados obtenidos a todos los agentes sociales implicados de una forma transparente, cuantificable y verificable.

La RSE se enmarca dentro del nuevo paradigma de desarrollo sostenible al que se dirigen los esfuerzos de los países en los últimos años con el objetivo de conseguir satisfacer las necesidades de la población actual sin poner en peligro la de las generaciones futuras.

Pese a la amplia gama de enfoques relativos a la RSE, existe un consenso generalizado sobre sus principales características:

- La responsabilidad social es consecuencia de los impactos positivos y negativos, que la empresa genera en el desarrollo de su actividad, y consiste en un conjunto de acciones que desarrolla la empresa en torno a una estrategia definida de acuerdo con sus valores y misión, y que persigue mitigar los impactos negativos sobre todos sus grupos de interés, potenciando los positivos.
- La responsabilidad social esta intrínsecamente vinculada al concepto de desarrollo sostenible: las empresas deben integrar en sus operaciones las consecuencias económicas, sociales y medioambientales que se derivan del impacto que generan en el desarrollo de su actividad.
- La responsabilidad social es algo variable en el tiempo y su aplicación dependerá de circunstancias como el contexto socioeconómico, el sector de actividad en que se encuentre incurso la empresa y otros muchos factores.
- Existe un acuerdo sobre las áreas temáticas que abarca la RSE: Social, Económica y Medioambiental. No obstante, la RSE es un concepto amplio en el que se relacionan aspectos concretos como protección medioambiental, derechos humanos, protección de la salud, ayuda a la comunidad, respeto a las reglas de mercado, desarrollo social, etc.
- Carácter global de la RSE: afecta a todas las áreas de negocio de la empresa y en todas las áreas geográficas donde opere. Afecta a toda la cadena de valor necesaria para el desarrollo de su actividad. Por lo tanto la RSE afecta a la propia gestión de la empresa.

Los principales objetivos que persigue la responsabilidad social son:

- Promover la participación del sector privado de forma activa en proyecto de desarrollo sostenible.

- Facilitar la ejecución de programas socialmente responsables.
- Vincular a empresas, Estado y organizaciones de la sociedad civil.

Existen a nivel internacional algunas iniciativas para fomentar la RSE y definir un marco normativo para ella como el Pacto Mundial sobre Responsabilidad Social (2000) promovido por las Naciones Unidas, las directrices de la OCDE para empresas multinacionales (2000), la declaración tripartita de la OIT sobre empresas internacionales y política social, la SA-8000 promovida por la agencia acreditadora del Council on Economic Priorities, o la ISO 26000, guía que aún se encuentra en proceso de debate.

Todas estas iniciativas muestran la relevancia que está adquiriendo la preocupación por la RSE entre consumidores e inversores. Para las empresas multinacionales las directrices de la OCDE constituyen el conjunto más exhaustivo de normas acordadas internacionalmente, para las empresas comunitarias una forma de promover las RSE consistirá en demostrar y divulgar la adhesión a dichas normas en todo el mundo.

En este sentido la Unión Europea ha apostado por un modelo de desarrollo sostenible y por la RSE como herramienta idónea para su consecución, y así lo ha expresado en diversas ocasiones:

- En la Cumbre Europea de Lisboa del año 2000, en su conclusión 39, dice literalmente: “El Consejo Europeo hace un llamamiento especial al sentido de responsabilidad social de las empresas con respecto a las prácticas idóneas en relación con la formación continua, la organización del trabajo, la igualdad de oportunidades, la integración social y el desarrollo sostenible”.
- En la Agenda Social Europea adoptada en la Cumbre de Niza en diciembre del 2000, incluye también una referencia cuando dice, en el punto d) del apartado II: “apoyar las iniciativas relativas a la responsabilidad social de las empresas y a la gestión del cambio, por medio de una Comunicación de la Comisión”.
- En el 2001 con la publicación del Libro Verde de la RSE: “Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas”; en esta misma línea está el Libro Blanco sobre “Responsabilidad Ambiental” donde se tratan las posibilidades de configurar un régimen de responsabilidad ambiental, para así mejorar la aplicación de los principios ambientales recogidos en el Tratado de la CE y la legislación ambiental, tratando de garantizar la conservación del medio ambiente.
- En el año 2002 la Comisión publica su primera Comunicación relativa a “La responsabilidad social de las empresas: Una contribución empresarial al desarrollo sostenible”. Con este reconocimiento surge la necesidad de realizar actuaciones que favorezcan la difusión e implantación de políticas empresariales encaminadas a incrementar la RSE, aumentar el nivel de información de la sociedad en materia de buenas prácticas empresariales encaminada y que se valore por los inversores las ventajas competitivas y el éxito empresarial de las empresas socialmente responsables.

- La segunda Comunicación sobre la RSE de la Comisión Europea se produce en marzo del 2006, y se aboga por una RSE voluntaria, donde las empresas son las protagonistas, independientemente de su tamaño, pero subrayando la relevancia de este tipo de actuaciones por parte de las pequeñas empresas.

Siguiendo la línea de la UE, en España también hay iniciativas para promover y respaldar la RSE de las empresas. Para facilitar el trabajo del Gobierno, un foro de expertos en RSE ha elaborado un Informe que fue publicado en julio del 2007 en el que se definen la naturaleza, los objetivos, y las posibles líneas de actuación en cuanto a políticas públicas de la RSE.

La Subcomisión Parlamentaria de RSE en el Congreso como órgano de diálogo multilateral, permanente y asesor del Gobierno para potenciar el impulso de la RSE en las empresas desde el ámbito público, publicó en julio de 2006 en el Boletín Oficial de las Cortes Generales el Informe de la Subcomisión a través de un libro blanco en el que dedica un apartado a los actores involucrados en la RSE, proponiéndose el fomento de la RSE para las PYMES: “Es importante insistir en que muchas empresas pequeñas la RSE no tiene porque significar asumir obligaciones nuevas, sino simplemente mostrar el modo de hacer negocios que ya desarrollan habitualmente corresponde a criterios de responsabilidad y, si no es así, modificar progresivamente alguno de esos hábitos. No hay la menor duda de que muchas PYME pueden dar ejemplo de responsabilidad a otras organizaciones”.

Además también se apunta a que este sector representa el 90% del tejido empresarial, y si se pretende la generalización de la RSE es necesario orientar hacia él acciones pertinentes, por lo que se apuesta por el apoyo decidido de las Administraciones Públicas no solo en materia informativa, sino también para ayudarle a implementar buenas prácticas.

Desde el sector de la certificación y la auditoría de la RSE se confía en que la RSE no sea solo una opción sino un elemento integral de la gestión del negocio para las PYME, y estas vean claro que la RSE es un factor de competitividad e innovación.

Es básico contar también con las patronales y las asociaciones empresariales para que la canalización de la RSE sea plenamente efectiva.

Finalmente, se ha publicado en febrero del 2008 un Real Decreto 221/2008 por el que se crea y regula el Consejo Estatal de RSE, siendo de carácter asesor y consultivo del Gobierno. Este órgano estará encargado del impulso y fomento de las políticas de RSE y se constituye el marco de referencia para el desarrollo de esta materia en España.

Desde la UE y desde el Estado Español se justifica la necesidad y la iniciativa política de la RSE y se fundamenta en las oportunidades que para la mejora de la sociedad supone la RSE en términos de equidad y cohesión social. Así mismo desde el punto de vista del desarrollo rural y del desarrollo

sostenible, es el marco más adecuado para que las empresas que se dediquen a la revitalización económica de ciertas áreas cuenten con el factor de competitividad e innovación que facilita la RSE. De esta manera se asegura no solo la continuidad de la empresa en el tiempo sino también la sostenibilidad medioambiental, sin olvidar la económica.

4. Conclusiones.

Teniendo en cuenta la necesidad desarrollo económico de determinadas zonas rurales en España que cuentan con activos medioambientales susceptibles de ser explotados; y la necesidad de la conciliación de las iniciativas públicas y privadas para proporcionar la senda más adecuada para que el desarrollo sea sostenible, proponemos como instrumento la creación de empresas que cumplan con el objetivo de la sostenibilidad,. De esta manera se pueden llegar a alcanzar varios objetivos del Estado, como son el desarrollo rural, la recuperación de activos ambientales como son las vías pecuarias y la satisfacción de preocupaciones sociales y medioambientales.

La puesta en valor de activos ambientales requiere el desarrollo de un tejido empresarial que sea capaz de rentabilizarlos y de proporcionar un desarrollo sostenible. Por ello entendemos que las empresas que formen este tejido deben de introducir criterios que engloben la responsabilidad en la gestión y respondan satisfactoriamente a las expectativas que sobre su funcionamiento tienen los distintos grupos de interés.

Un camino apropiado para conseguir estos objetivos es la creación de nuevas empresas que acepten como código de conducta empresarial la responsabilidad social. La RSE ya no es solo una premisa para empresas multinacionales o empresas inversoras en el Tercer Mundo, la sociedad actual demanda también empresas en el mundo desarrollado que aseguren la sostenibilidad medioambiental y procuren prácticas empresariales con preocupaciones sociales, laborales y de respeto a los derechos humanos.

Defendemos la idea de que la utilización de las vías pecuarias enmarcadas en sus nuevos usos previstos por la Ley 3/95 así como su adecuación y su mantenimiento pueden ser soportes en los que se puede basar el desarrollo rural.

Por una parte, es importante remarcar que, dentro de los usos complementarios asociados a las vías pecuarias, tres de ellos están vinculados al turismo rural de una manera directa o indirecta. Los usos como el senderismo o cicloturismo están reconocidos expresamente en el artículo 17 de la Ley 3/95 como usos complementarios, porque aunque la Ley expresa explícitamente la prioridad de uso al tránsito ganadero, la reversibilidad de los usos relacionados con el turismo rural hace que la Ley los reconozca como susceptibles de ser realizados en pro del mantenimiento de la red de vías pecuarias.

Los usos vinculados al mantenimiento y disfrute del patrimonio histórico y cultural y los usos vinculados a la función social que las vías pecuarias tienen en la sociedad actual como conexión entre

el mundo rural y el mundo urbano; están relacionados con la posible utilización de las vías pecuarias como método de atracción de la creciente demanda de turismo rural, ya que pueden articular un nuevo eje de desarrollo de este tipo de turismo. Se puede realizar una vinculación de la demanda a actividades turísticas con las vías pecuarias; esta vinculación puede ser de carácter deportivo como el ciclismo, o de carácter medioambiental como rutas de la naturaleza. Con ello se pueden dar a las vías pecuarias nuevos usos.

Otro de los instrumentos que más ha ayudado a articular el desarrollo rural ha sido el turismo y, dentro del turismo rural, cabe destacar el incremento en los últimos años el turismo natural y del histórico-patrimonial. En este punto es donde podemos encuadrar el papel que pueden desarrollar las vías pecuarias, por su valor como parte del patrimonio cultural español. Las vías pecuarias tienen valor como patrimonio histórico cultural ya que su origen se remonta a la creación de La Mesta en 1273. Esto convierte a la vía pecuaria es un elemento cultural de primera magnitud. Se trata de centenarios caminos que han pervivido a muy distintas circunstancias históricas y que coinciden en no pocas ocasiones, con el trazado de importantes ejes viarios prerromanos y romano – visigóticos. Existe incluso estudios que sostiene la existencia del fenómeno de la trashumancia en períodos protohistóricos. Además de este valor intrínseco, en ocasiones los elementos constitutivos de la vía pecuaria, o bien sobre los que se creó ésta, incrementan su notable valor. Abrevaderos, puentes, chozos de pastores, descansaderos, majadas, puertos reales, mojones, ermitas mesteñas, casas de esquileo, lavaderos de lana, etc. son elementos complementarios del sistema de vías pecuarias que las enriquecen como patrimonio histórico.

Un factor que no podemos olvidar es la extensa longitud de las vías, que en algunos casos supera los 700 Km, como la Cañada Real Soriana Oriental, que conecta va desde Soria hasta Sevilla, y cuenta con importantes bifurcaciones. Desde tierras de Yanguas (Soria) baja hasta Almazán, donde cruza el Duero y continúa por Guadalajara cerca de Sigüenza, Cifuentes, Pastrana y Mondéjar. Cruza Toledo por Villatobas, Ciudad Real por Quintanar de la Orden y atraviesa el valle de Alcudia para dirigirse primero a Córdoba capital y después a Sevilla. En un recorrido que se puede ligar con un turismo cultural y ecológico, con nuevas potencialidades de ser utilizado como atractivo turístico.

Otra función importante de las vías pecuarias es la protección de especies de interés ecológico: las vías pecuarias cumplen la función de corredores ecológicos al ser limítrofes entre distintos enclaves naturales. Cuando se está salvaguardando las vías pecuarias de su desaparición, se ayuda al mantenimiento de zonas de gran valor ecológico. El papel que les toca jugar a estas vías pecuarias es crucial, ya que constituyen excelentes franjas colchón frente a potenciales impactos que pudieran generarse sobre el enclave natural en cuestión. De ahí que sea prioritaria su vigilancia, a fin de evitar actitudes indisciplinadas que provoquen la usurpación y/o ocupación ilegal de estos espacios públicos limítrofes con áreas de interés ecológico, y que por tanto vayan introduciendo cuñas de degradación en el borde de éstos.

5. Referencias Bibliográficas.

- Araña Jorge, E. y León, Carmelo J. (2006): Actualización de las preferencias en procesos iterativos de valoración contingente. Madrid Hacienda Pública Española. *Revista de Economía Pública*, 177 (2/2006), pp 83-105.
- Arnalte Alegre, E. (2000). PAC y desarrollo rural: una relación de amor-odio. *Globalización y Mundo Rural* (803, Noviembre-Diciembre), 45-60.
- Aznar Bellver, J.; y Estruch Guitart, V. (2007): Valoración de activos ambientales mediante métodos multicriterio. Aplicación a la valoración del Parque Natural de Alto Tajo. Madrid. *Economía agraria y recursos naturales*, Nº. 13, pp. 107-122.
- Bateman, I.; y otros (2002): *Economic valuation with stated preference techniques*. Massachusets. Edward Elgar Publishing.
- Birol, E.; Kontoleon, A. y Smale M. (2006): Combining revealed and stated preference methods to assess the private value of agrobiodiversity in hungarian home gardens. *International food policy research institute. Environment and production technology division*. Discussion paper 156.
- Boullon, R. (1990). *Los Municipios Turísticos*. México: Trillas.
- Cánoves Valiente, G., & Villarino Pérez, M. (2000). Turismo en espacio rural en España: actrices e imaginario colectivo. *Documents d'anàlisi geogràfica* (37), 51-77.
- Cazorla Montero, A.; Alier Gándaras, J. L., De Los Ríos Carmenao, I.; y Merino García, J. (2004): Modelo de clasificación y valoración multifuncional de una red de vías pecuarias: aplicación a dos subcomarcas madrileñas. *Estudios geográficos*, nº LXV, pp 255-295.
- Claver, A., Andreu, R., & Quer, D. (2006). El atractivo del turismo rural para la diversificación de las empresas hosteleras. En D. Blanquer (Ed.), *Turismo en Espacios Rurales. 8º Congreso de Turismo Universidad y Empresa* (págs. 503-518). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Cuesta, M. De La, y Valor C. (2004) Fostering corporate social responsibility throught public initiative: from the EU to the Spanish case. *Journal of Business Ethics* 55:3.
- Del Saz Salzar, S. (1999) Valoración Económica de espacios naturales: un fenómeno reciente. En *Segundas Conferencias sobre Medio Ambiente: Turismo y Medio Ambiente*. Castellón.
- Del Saz Salzar, S. Y Pérez Pérez, L. (1999): El valor del uso recreativo del Parque Natural de LAlbufera a través del método indirecto del coste de viaje. Madrid. *Estudios de Economía Aplicada*. Nº 11, pp 41-62.
- Del Saz Salzar, S. Y Pérez Pérez, L; y Barreiro Hurlé, J. (1998): Valoración contingente y protección de espacios naturales. Valencia. *Revista Valenciana d'Estudis autonòmics*. Nº 23, pp 355-371.
- Dredge, D. (1999). Destination Place Planning and Design. *Annals of Tourism Research* Vol 26, Nº 6, pp. 772-792.
- Espluga González De La Peña, A. P., González Algarra, E. y Arnalich Castañeda, A. (1999): Vías pecuarias: conservación y nuevos usos. *Observatorio medioambiental*, nº 2, pp 81-104.
- European Social Investmen Forum (2003): Socially responsible investment among European institucional investors. 2003 Report.
- Fernández-Bolaños .V. (2002): *Economía y política medioambiental: situación actual y perspectivas en la Unión Europea*. Madrid. Ediciones Pirámide.
- Gómez-Limón, J. A. y Barreiro-Hulé, J. (2007): Valoración de bienes ambientales complejos: una alternativa multicriterio. *Economía Agraria y Recursos Naturales*. Vol. 7,14, pp 83-107.
- González Gómez, M.; y González Martínez, X. M. (1998): Eficiencia en la intervención pública medioambiental. Aplicación a un parque natural. Valencia. *Revista Valenciana de Hacienda Pública*. Vol. 33. Nº 18, pp 73-94.
- Gunn, C. (1997). *Vacationscape*. Washington: Taylor & Francis.
- Instituto de Estudios Turísticos (IET). (2007). *Hábitos turísticos de los residentes en España*. Madrid: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio del Gobierno de España.
- León, Carmelo J. (1997): Evaluación económica del impacto ambiental: ¿medir o transferir? Madrid. *Colegio de Economistas de Madrid*, nº 74, año XV, pp 390-397.

Memorias de responsabilidad social corporativa del BBVA, BSCH, Banco de Sabadell, Banesto, Banco Popular y Bankinter (2004).

Merino García, J.; Alier Gándaras, J. L. (2004): La multifuncionalidad de las vías pecuarias españolas en el marco del desarrollo rural. Madrid. *Revista de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente*. Vol. II.

Otero Pastor, I.; González Algarra, E.; y Moreno Cuesta, E. (2001): Evaluación de la capacidad de acogida de nuevos usos por una vía pecuaria mediante el desarrollo de un modelo. Aplicación práctica.

Madrid. *Informes de la construcción*, Vol. 53, Nº. 467, pp. 53-72.

Pearce, D. W.; Turner, R. K. (1995): *Economía de los recursos naturales y del medio ambiente*. Madrid. Colegio de Economistas de Madrid – Celeste Ediciones.

Riera Micalo, P. (1994): *Manual de valoración contingente*. Madrid. Ministerio de Economía y Hacienda. Instituto de Estudios Fiscales.

Romero, C. (1997): *Economía de los recursos ambientales y naturales*. Madrid. Alianza Editorial. 2ª Edición.

UNWTO. (1997). *Rural Tourism- a Solution for Employment, Local Development and Environment*. Madrid : United Nations World Tourism Organization .

UNWTO. (2004). *Rural Tourism in Europe: Experiences, Development and Perspectives*. Madrid: United Nations World Tourism Organization.

Valdés, L., & Valle, E. (2006). Situación y estrategias del turismo rural en España. En D. Blaquer (Ed.), *Turismo en Espacios Rurales. 8º Congreso de Turismo Universidad y Empresa* (págs. 11-28). Valencia: Tirant lo Blanch.

[Acceso el 14 de mayo de 2008]. <http://www.europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/g24208.htm>

[Acceso el 14 de mayo de

2008].http://www.europa.eu.int/comm/archives/leader2/rural_europe.cfm?selected_lanf=fr.