

MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LA CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DE VÍAS PECUARIAS



CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E INTERIOR



MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LA CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

Autoría

Francisco M. Azcárate, Violeta Hevia, José A. González.

Revisión de textos

Universidad Autónoma de Madrid:

Paloma Alcorlo, César A. López Santiago, Juan E. Malo,
Cristina Mata, Paula Solascasas.

Campo Adentro:

Fernando García Dory

SEO/BirdLife

Pablo de la Nava Martínez

Comunidad de Madrid:

José Alberto Millán y Jorge Novella

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha:

Carmen Frontaura Sánchez-Mayoral, Beatriz Berlanga Zaballos,
Susana Zapata López y Nicolás Hernández Monedero

Diseño y maquetación

Noemí Alonso

Cita recomendada

Azcárate, F.M.; Hevia, V.; González, J.A.
(2024). *Manual de Buenas Prácticas para la
Conservación y Restauración de Vías Pecuarias*.
Life Cañadas.

La elaboración de este manual de buenas prácticas para la conservación y restauración de vías pecuarias ha tenido lugar en el marco del proyecto LIFE CAÑADAS (LIFE18 NAT/ES/000930), que coordina la Universidad Autónoma de Madrid. Cuenta con la contribución financiera del Programa LIFE de la Unión Europea.

Cofinanciado por la Unión Europea. Las opiniones y puntos de vista expresados son exclusivamente los del autor o autores y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o CINEA. Ni la Unión Europea ni la autoridad que concede la subvención pueden ser consideradas responsables de las mismas.

Portada Rebaño trashumante desplazándose por la Cañada Real Conquense hacia los pastos de invernada. © José A. González
Contraportada Vidal Martínez, pastor trashumante de Guadalaviar, contemplando desde Casa Tejá (Vilches) la dehesa que antiguamente ocupaban sus ovejas durante el invierno. © José A. González

01

Introducción 04

- 06 El proyecto LIFE CAÑADAS
- 08 Objetivo y destinatarios del manual

02

¿Cómo usar este manual? 10

03

Información básica 14

- 16 Qué son las vías pecuarias
- 19 Marco legal de las vías pecuarias
- 20 El buen estado ecológico de una vía pecuaria
- 20 Cómo tiene que ser una vía pecuaria
- 22 Cómo no tiene que ser una vía pecuaria

04

Manual de buenas prácticas en conservación y restauración de vías pecuarias 24

- 26 Planificación de las intervenciones
- 28 Algunos ejemplos de actuaciones
- 28 La recuperación y protección del ancho oficial
- 31 El tráfico en las vías pecuarias y la conveniencia de una pista adecuada
- 34 Eliminación de vertidos, construcciones y otras intrusiones
- 35 Recuperación de suelos
- 37 Recuperación de hábitats abiertos y pastizales
- 40 Recuperación de hábitats con leñosas
- 42 Equipamientos ganaderos
- 43 Puntos de agua

05

Intervenciones desaconsejables 44

- 47 Construcción de pistas excesivamente anchas
- 49 Uso de las vías pecuarias para plantaciones forestales
- 51 Transformación de las vías pecuarias en jardines o parques lineales
- 52 Realización de desbroces inadecuados o indiscriminados
- 54 Transformación de las vías pecuarias en cortafuegos convencionales

06

Enlaces a lecturas recomendadas y material de apoyo

01

Introducción

El Manual de Buenas Prácticas para la Conservación y Restauración de Vías Pecuarias es uno de los productos más relevantes del proyecto LIFE CAÑADAS, ya que permite transferir los conocimientos adquiridos durante su desarrollo a un ámbito geográfico más amplio. Su objetivo es proporcionar directrices claras y prácticas para la restauración de las vías pecuarias, favoreciendo su papel como corredores ecológicos.

Este manual técnico pretende ser de gran utilidad para todas las comunidades autónomas, ya que les proporcionaría una base sólida para desarrollar sus propias estrategias basadas en las directrices de la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y Conectividad y Restauración Ecológicas.





Rebaño de ovejas
trashumando a su
paso por la Cañada
Real Conquense en
el municipio de San
Lorenzo de la Parrilla
(Cuenca).

© Into the Wild
Productions

1.1

El proyecto LIFE CAÑADAS

El proyecto LIFE CAÑADAS está cofinanciado por la Comisión Europea y coordinado por la Universidad Autónoma de Madrid. Cuenta con la participación como socios de la Dirección General de Agricultura, Ganadería, y Alimentación de la Comunidad de Madrid, la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, SEO/BirdLife, y la Asociación Campo Adentro.



El proyecto LIFE CAÑADAS se ha planteado los siguientes objetivos específicos:

- Evaluar el estado de conservación de una de las mayores vías pecuarias que aún están en uso por parte de los pastores y pastoras trashumantes, así como la red de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, para identificar las áreas prioritarias de conectividad entre sitios de la red Natura 2000.



LIFE CAÑADAS ha realizado acciones de conservación y restauración ecológica en vías pecuarias de la Comunidad de Madrid y en la Cañada Real Conquense (Castilla-La Mancha) para recuperar su papel ecológico y mejorar la conectividad entre espacios de la Red Natura 2000.

- Restaurar la conectividad y la funcionalidad de las vías pecuarias para mejorar su papel como reservorios de la biodiversidad y corredores ecológicos entre áreas de la Red Natura 2000.



- Recuperar las actividades de pastoreo extensivo tradicional, preferiblemente a través de la trashumancia, en áreas donde la gestión de los herbívoros es crítica para mantener la diversidad y la funcionalidad de las vías pecuarias.
- Definir los criterios prioritarios de gestión para incorporar a una futura Estrategia de Infraestructura Verde en España que incluya la red de vías pecuarias y un marco institucional adecuado para su gestión sostenible.
- Concienciar a la sociedad y mejorar la percepción de los agentes locales implicados sobre la importancia de las vías pecuarias en la conservación de la biodiversidad y la conectividad del paisaje.



Andrés Belenchón,
pastor trashumante
de Guadalaviar
(Teruel).

1.2 Objetivo y destinatarios del manual

Este manual está dirigido a **técnicos/as, gestores/as, ganaderos/as, asociaciones ciudadanas y particulares** que tengan interés en el **manejo, conservación y restauración de las vías pecuarias españolas.**

Es una propuesta que hacemos desde el proyecto **LIFE CAÑADAS**, en la que hemos intentado sintetizar las principales conclusiones y aprendizajes recogidos tras casi **15 años de experiencia en vías pecuarias.**

Durante la duración de este proyecto hemos tenido la oportunidad de visitar vías pecuarias en muy distintos estados de conservación, hemos sido testigos del resultado de diversos tipos de intervenciones, y hemos podido dialogar con representantes de los distintos sectores sociales que interactúan en su día a día con las vías pecuarias.

Nuestra propuesta asume el **enfoque de la restauración ecológica**, que entendemos como la aproximación idónea para abordar la gestión de estos corredores.



Ello implica que debe partirse de la realización de diagnósticos ecológicos rigurosos y del establecimiento de referentes adecuados, implementando acciones que respeten el principio de mínima intervención, y priorizando la reactivación de procesos y la recuperación autónoma del sistema.

Partimos del convencimiento de que el buen estado ecológico de una vía pecuaria debe entenderse desde la **multifuncionalidad**, que se alcanza en la medida en que su papel principal como corredor para el movimiento de ganado se acompañe de una adecuada capacidad para suministrar servicios de los

ecosistemas, conectividad ecológica y conservación de hábitats y biodiversidad; en definitiva, de un estado general resiliente y sostenible ecológica y socialmente. Estas funciones no deben entenderse como distintas opciones o alternativas, sino que son claramente interdependientes: **las vías pecuarias con un adecuado uso ganadero son las más valiosas desde el punto de vista ecológico**, y la buena conservación de los espacios y hábitats propios de la vía pecuaria son la mejor garantía para que los rebaños dispongan de alimento, agua, y el espacio necesario para realizar la trashumancia en condiciones

idóneas. Una red de vías pecuarias comprendida, valorada y utilizada adecuadamente por la sociedad podrá mantenerse en el tiempo de una forma sostenible ecológica y económicamente. En suma, se trata de poner en marcha un modelo de gestión que prime la multifuncionalidad de la red, recuperando su integración en el territorio y en la sociedad.

Os animamos a explorar este manual, a aplicar sus propuestas y a reflexionar sobre la responsabilidad compartida de preservar nuestras vías pecuarias como elementos vitales de nuestra herencia ambiental y cultural, y como estructuras esenciales para el buen funcionamiento de nuestro territorio.

02

Cómo usar este manual

Este manual ha sido diseñado para ofrecer una guía clara y práctica para la conservación y restauración de vías pecuarias. A continuación, se proporciona una breve descripción de cómo aprovechar al máximo la información contenida.





Rebaño trashumante utilizando uno de los abrevaderos existentes en la Cañada Real Conquense. © Into the Wild Productions



Ganadero trashumante con su rebaño, sus mastines y su carea.

Capítulo 03

Constituye la **base informativa del manual** y se sumerge en aspectos clave relacionados con las vías pecuarias. En concreto, se ofrece una definición clara y concisa de las vías pecuarias, destacando su importancia histórica y ecológica. Se detalla cómo debería ser una vía pecuaria ideal en un buen estado ecológico, estructural y funcional. Así mismo, se incluyen pautas para intentar preservar la integridad de estas estructuras de alta importancia ambiental, social y cultural.

Capítulo 04

Se describen dos grandes apartados: **i) Planificación de las intervenciones**, donde se detallan los pasos necesarios para diseñar intervenciones efectivas, asegurando la conservación y restauración sostenible de las vías pecuarias; **ii) Algunos ejemplos de actuaciones**, donde se presentan estrategias para abordar las principales problemáticas en la conservación y restauración de las vías pecuarias.

Capítulo 05

Describe algunas intervenciones frecuentes en vías pecuarias, pero que no resultan apropiadas para garantizar el éxito de las iniciativas de conservación y restauración.

Capítulo 06

Proporciona información adicional y material de apoyo que **complementa el manual**, permitiendo a los usuarios profundizar en aspectos específicos según sus necesidades e intereses.

Se recomienda la lectura completa del manual para obtener una comprensión integral de todas las directrices y prácticas recomendadas.

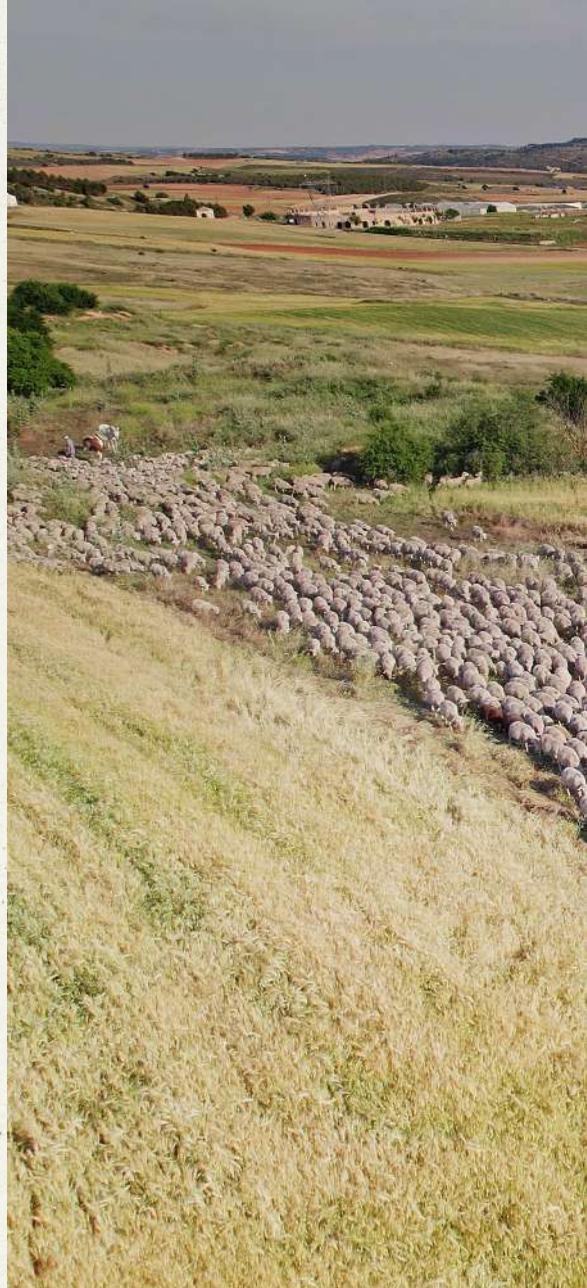


03

Información básica

Las vías pecuarias son corredores bien definidos espacialmente por los que discurre, o ha discurrido tradicionalmente, el tránsito ganadero.

En España existe una ley nacional (Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias) que protege la red y regula su uso, y en la que se cede su gestión a las comunidades autónomas, muchas de las cuales disponen de leyes propias específicas para su ordenación.





Rebaño de ovejas
usando una vía
pecuaria para
atravesar un
paisaje agrícola.
© Into the Wild
Productions

3.1

Qué son las vías pecuarias

Las vías pecuarias son las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero. Son bienes de dominio público de las comunidades autónomas

y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables. Las de más importancia y que cruzan varias comunidades autónomas se incluyen dentro de la llamada **Red Nacional de Vías Pecuarias** que, si bien son también dependientes de las comunidades autónomas, deben gestionarse de forma coordinada con el ministerio competente.

Por otro lado, tanto la Ley Nacional como las leyes autonómicas otorgan un cierto papel a los ayuntamientos para algunos procedimientos, y es bastante habitual que sean las administraciones municipales las que promuevan intervenciones en vías pecuarias, que en todo caso siempre deberán recibir autorización de la administración autonómica.

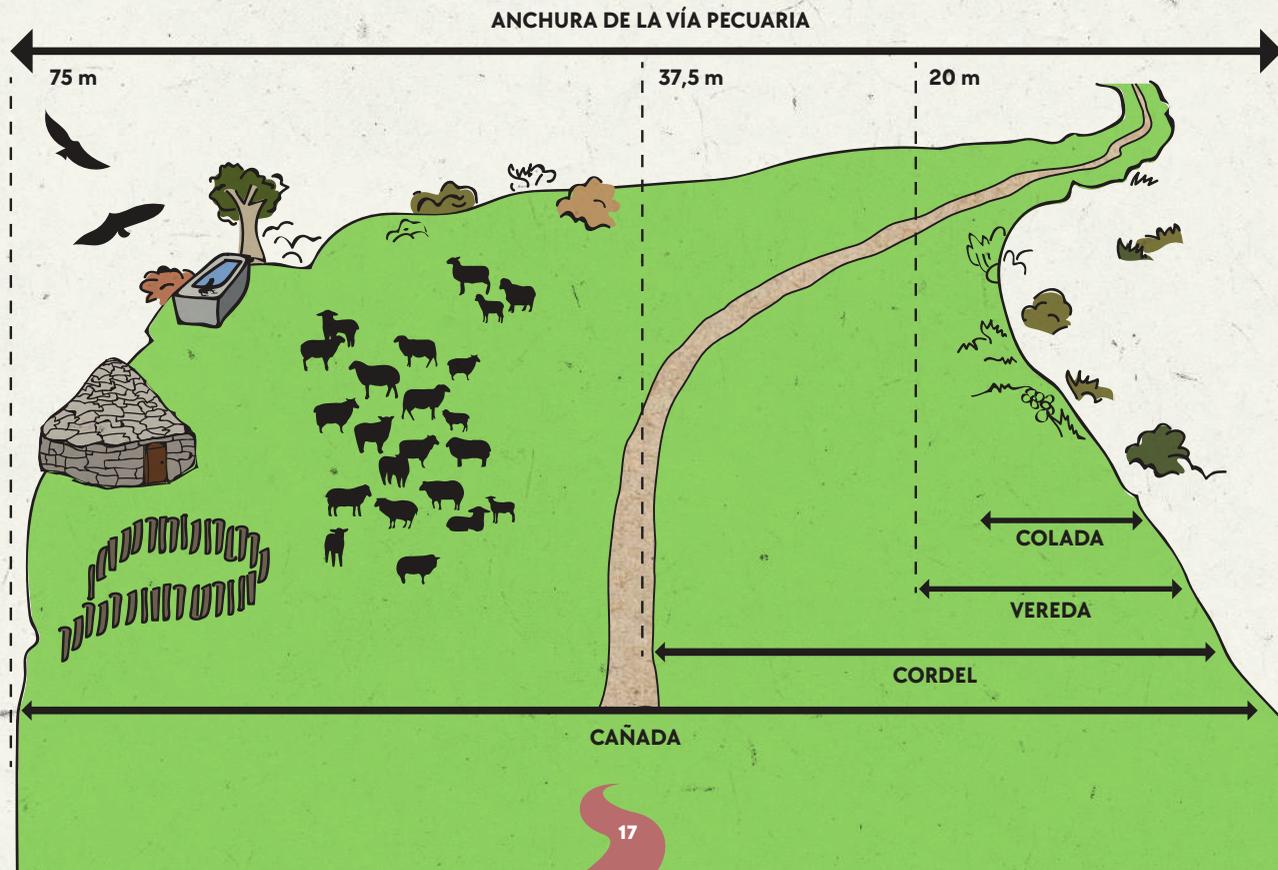
España es, probablemente, el país del mundo en el que las vías pecuarias tienen una mayor importancia histórica (uso intenso documentado desde al menos el siglo XII) y territorial (125.000 km de longitud y 421.000 ha de superficie, lo que supone casi el 1% de la superficie del país, *Mangas-Navas 1992, cuadernos de la Trashumancia*).



- Cañada Real de la Plata o Zamorana
- Cañada Real Leonesa Occidental
- Cañada Real Leonesa Oriental
- Cañada Real Burgalesa
- Cañada Real Segoviana
- Cañada Real Galiana
- Cañada Real Soriana Occidental
- Cañada Real Soriana Oriental
- Cañada Real Conquense

En función de su rango y anchura, se distinguen cuatro tipos básicos de vías pecuarias: las **cañadas**, los **cordeles**, las **veredas** y las **coladas**.

Además, existen otros espacios y lugares pertenecientes a la red, como **abrevaderos**, **descansaderos**, **majadas**, etc. cuya superficie es variable y dependiente de lo que se determine en el acto de clasificación.





El uso ganadero, y especialmente el tránsito de rebaños, es la función prioritaria de las vías pecuarias, si bien la legislación contempla otros usos compatibles y complementarios, que no deberán interferir en el uso ganadero y deberán respetar el medio ambiente, el paisaje y el patrimonio natural y cultural.



© Into the Wild Productions

Entre los usos compatibles de las vías pecuarias se consideran aquellos tradicionales que, siendo de carácter agrícola, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero y no supongan ocupaciones de las vías pecuarias.

Como complementarios, se consideran el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero.

Marco legal de las vías pecuarias

La red española de vías pecuarias es uno de los elementos especialmente considerados en la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (Orden PCM/735/2021, de 9 de julio) dado el papel que, como corredores ecológicos, juegan en el paisaje. La citada orden ministerial aplica así lo establecido en la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, que señalaba que las vías pecuarias debían ser incluidas como parte de la Estrategia. Dos décadas antes, la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, ya las consideraba como "corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres", de forma compatible y en buena medida dependiente de su uso ganadero prioritario.

Las vías pecuarias están también recogidas en el Plan estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017 (RD 1274/2011, de 16 de septiembre; en revisión), como parte de los corredores ecológicos prioritarios que deberán establecer y proteger las Administraciones.

Esta estrategia, a su vez, atiende a lo ya establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que indicaba que las vías pecuarias debían incorporarse a la planificación ambiental y a los planes de ordenación de los recursos naturales de forma prioritaria,

Todo ello, unido a la enorme extensión de la red, hace que sea prioritario el desarrollo de conocimientos científicos sobre su funcionamiento ecológico, y que este debe ser tenido en cuenta en la toma de decisiones en relación con la gestión de la red, para una efectiva protección de la biodiversidad que albergan las vías pecuarias y los territorios que conectan o sobre los que influyen.



mencionando de nuevo su papel como corredores ecológicos.

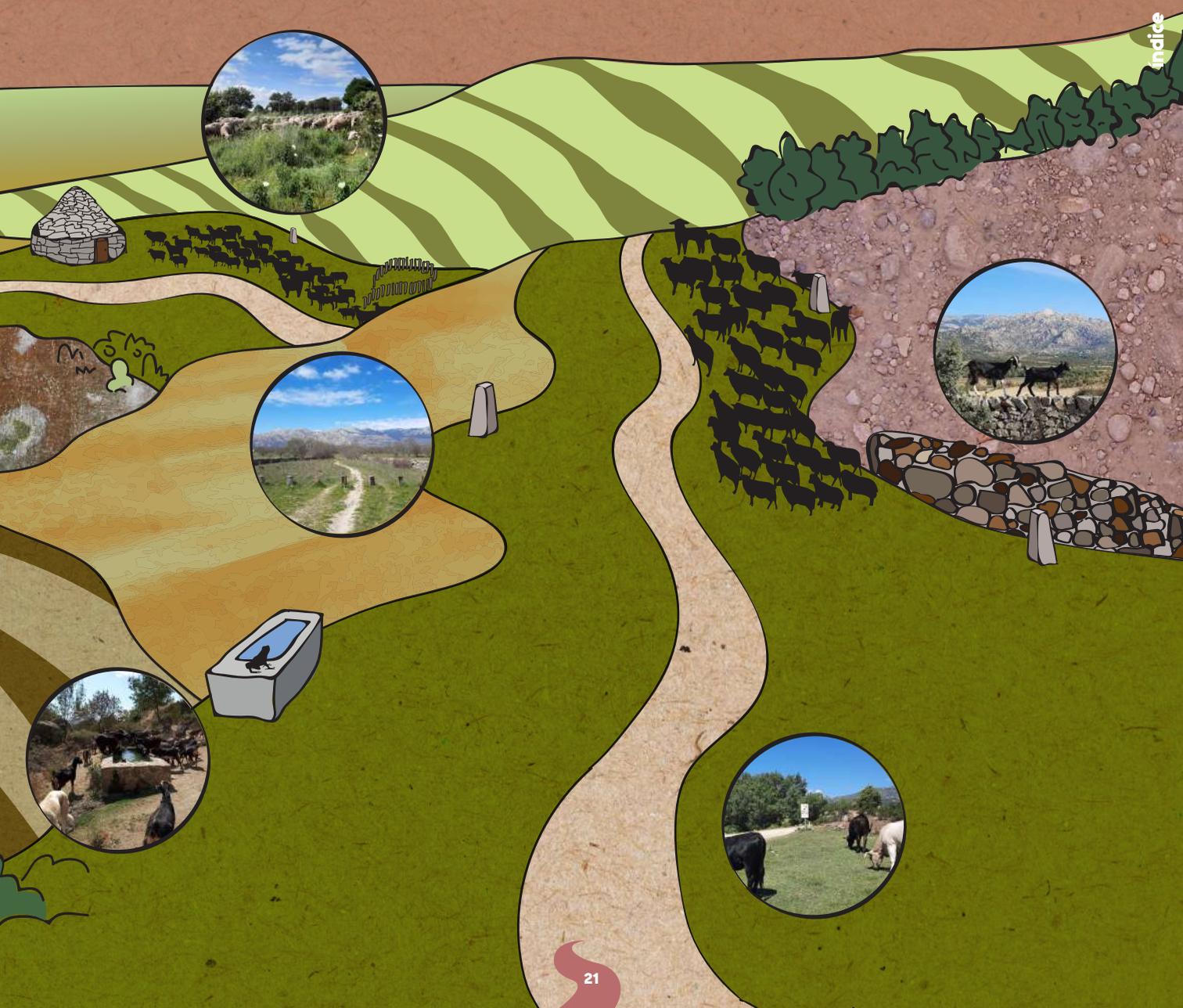
La conservación de las vías pecuarias está contemplada también en la línea de acción 11.2 del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 del MITECO, dado el interés estratégico de conservar el pastoralismo como parte de la adaptación climática.

3.2 El buen estado ecológico de una vía pecuaria

¿Cómo tiene que ser una vía pecuaria?

Una vía pecuaria en buen estado es aquella que mantiene su **integridad territorial** y es capaz de desempeñar adecuadamente sus **funciones ganaderas** (pastoreo y movimiento de animales), a la vez que proporciona otros **servicios, funciones y beneficios ecológicos y sociales**. A partir de esta definición general, en cada territorio, con sus peculiaridades climáticas, geológicas, biogeográficas, sociales, etc. deberemos identificar qué modelos se adecúan a un buen estado, y por tanto en qué situación se encuentran las vías pecuarias sobre las que podemos intervenir.





¿Cómo no tiene que ser una vía pecuaria?

Aunque los problemas de las vías pecuarias presentan una casuística muy amplia, y son muy dependientes de las condiciones locales y regionales, podemos citar entre los factores de degradación más comunes la **usurpación del espacio** por parte de cultivos y otros usos (incluyendo a veces urbanos e industriales), la **degradación de la vegetación y el suelo** por el tránsito de vehículos fuera de pista, la **proliferación de vertidos** de escombros y basura, el **deterioro de los puntos de agua** y otras infraestructuras ganaderas o la **acumulación excesiva de biomasa vegetal** por pérdida del pastoreo, lo que conduce a la **pérdida del valor ecológico y ganadero** de los pastizales.



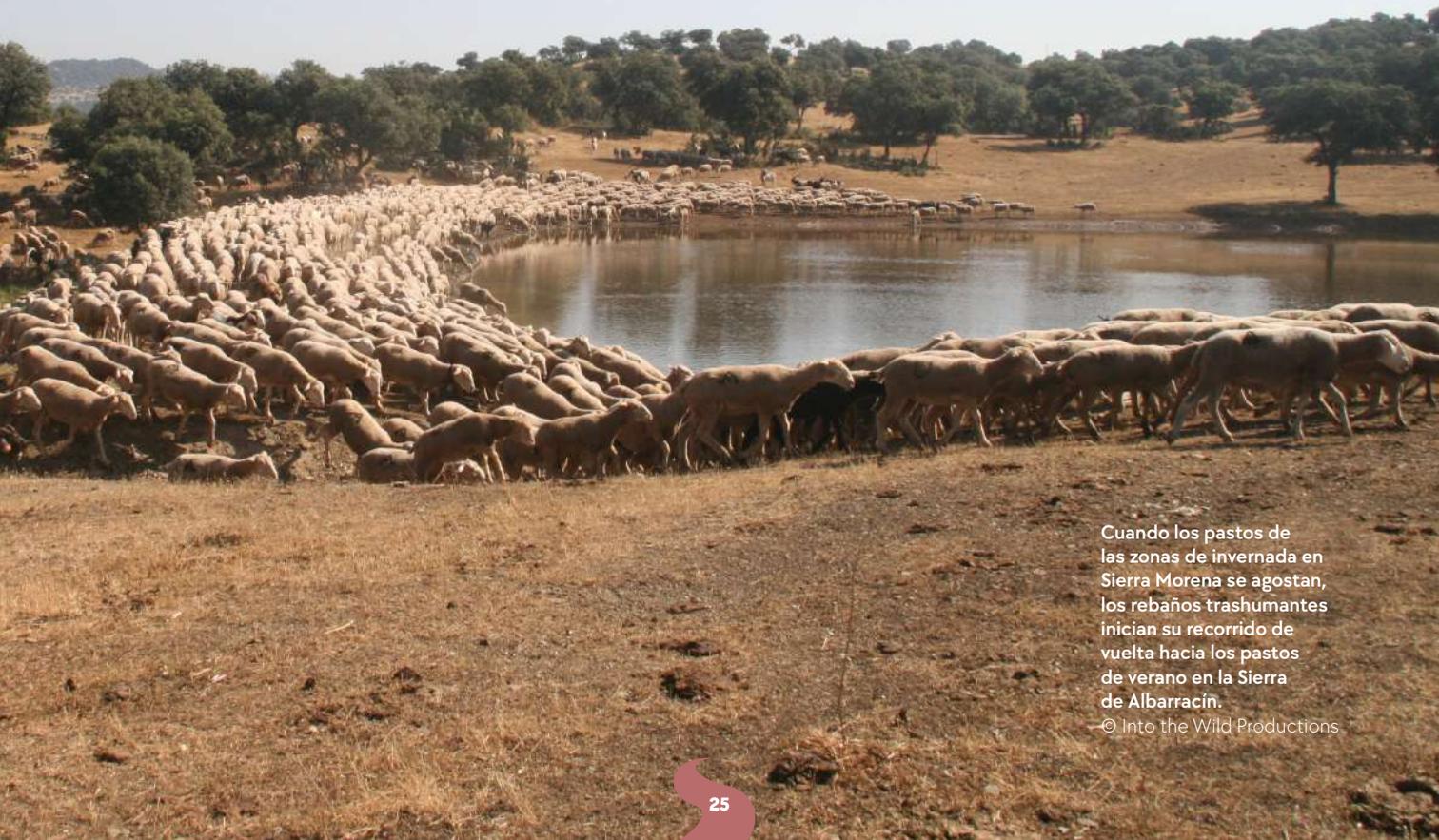


04

Manual de buenas prácticas en conservación y restauración de vías pecuarias

El Manual de Buenas Prácticas para la Conservación y Restauración de Vías Pecuarias pretende ser un recurso útil para ayudar a garantizar la integridad y funcionalidad de estas rutas tradicionales. Este apartado desarrolla algunas nociones básicas sobre cómo afrontar la planificación de las intervenciones que permitirán mejorar el estado de conservación de las vías pecuarias.





Cuando los pastos de las zonas de invernada en Sierra Morena se agostan, los rebaños trashumantes inician su recorrido de vuelta hacia los pastos de verano en la Sierra de Albarracín.

© Into the Wild Productions

4.1 Planificación de las intervenciones

La decisión de intervenir debe tomarse con un diagnóstico ecológico previo, que justifique adecuadamente cuáles son los problemas que presenta la vía pecuaria y cuáles son las causas de la degradación.

El diagnóstico debe realizarse teniendo en cuenta los contextos ecológicos (paisaje, comarca) y sociales de la vía pecuaria. Tras ello, se podrán delimitar y diseñar las acciones que sean estrictamente necesarias para que la vía pecuaria se aproxime al referente identificado.

Debe tenerse presente que la realidad de las vías pecuarias españolas no solo incluye tramos aquejados por problemas de conservación, sino que también disponemos de cañadas, cordeles, veredas y coladas

funcionales y en buen estado, en las que la gestión debe estar más encaminada a proteger y conservar el uso ganadero y estado actual del corredor que a realizar intervenciones que pueden resultar contraproducentes [ver "Intervenciones desaconsejables"](#).

Las intervenciones deben planificarse teniendo en cuenta a los usuarios y medio social cercano. Así pues, en paralelo a la realización del diagnóstico, es recomendable incluir procesos participativos con ganaderos/as y otros sectores vinculados a

la vía pecuaria sobre la que se esté trabajando. Su inclusión no solo aportará información valiosa para definir referentes multifuncionales, sino que ayudará a que la población conozca los beneficios de una red de vías pecuarias bien conservada, y permitirá tejer complicidades con la ciudadanía; lo que facilitará el buen uso y conservación de la red.

4.2

Algunos ejemplos de actuaciones

La recuperación y protección del ancho oficial

La primera medida que debe tomarse para proteger o recuperar una vía pecuaria es delimitar y proteger adecuadamente sus **límites oficiales** con los terrenos colindantes. Ello pasa por una serie de actos administrativos, ejecutados por las comunidades autónomas, que dan lugar, primero, a la correcta **clasificación**, posteriormente, al **deslinde** y, por último, al **amojonado** de la vía pecuaria. Sin embargo, y a pesar de los años transcurridos desde la aprobación de la Ley 3/1995, son aún muchos los tramos de vía pecuaria que no han completado el proceso, y no están adecuadamente

delimitados, por lo que debe pedirse a las comunidades autónomas que agilicen esta tarea.

Lamentablemente, incluso en casos en los que la vía pecuaria está correctamente deslindada y amojonada, pueden producirse invasiones y otras agresiones desde los colindantes. Esto es especialmente común en comarcas agrícolas, y en general en vías pecuarias que, más allá de que dispongan o no de mojones, carecen de tapias u otros elementos que marquen con claridad la linde.

Una forma de dificultar estas usurpaciones es incrementar la



Pág. anterior

Nidal para abejas silvestres realizado con cañas de bambú de distintos diámetros insertado en una tapia de piedra seca.

Las tapias de piedra seca y los majanos se han revelado como estructuras especialmente valiosas para reptiles e invertebrados, al proporcionar refugios y puntos de nidificación en sus

oquedades, y generan modificaciones microclimáticas (zonas de sombra, zonas más insoladas, conservación de la humedad edáfica) que pueden ayudar a la diversificación de microhábitats.





presencia de **elementos delimitadores y protectores**, que obstaculicen la expansión de los vecinos.

Este papel lo pueden desempeñar estructuras antrópicas de diverso tipo, que requieran poco mantenimiento y presenten durabilidad, y que puedan conllevar beneficios adicionales para el funcionamiento de la vía pecuaria, incluyendo beneficios para la biodiversidad. Ejemplos de estas estructuras son los



posaderos para aves, las **tapias** de piedra seca, los **majanos**, los **nidales** para abejas silvestres, etc.

Otra opción es recurrir a la plantación o siembra de árboles en el lindero, si bien en este caso es importante seleccionar adecuadamente especies y técnicas, de modo que la intervención sea sostenible, y no requiera de inversiones de agua y recursos difíciles de mantener en el tiempo [ver "Intervenciones desaconsejables"](#).

También puede optarse por la incorporación de **setos**, compuestos por arbustos o por una combinación de árboles y arbustos adecuada a las condiciones del lugar y que puedan mantenerse por sí mismos [ver "Recuperación de hábitats con leñosas"](#).

En cualquier caso, es esencial que las administraciones extremen la vigilancia y las actuaciones administrativas encaminadas a preservar el ancho legal de las vías pecuarias.

El deslinde y amojonamiento debe ser una prioridad de los gestores de vías pecuarias de las comunidades autónomas y, una vez amojonadas, agentes forestales y SEPRONA deben desarrollar sus labores de vigilancia, procediendo con agilidad cuando se detecten invasiones u ocupaciones.

El tráfico en las vías pecuarias y la conveniencia de una pista adecuada

El tráfico motorizado en las vías pecuarias está restringido a los vehículos debidamente autorizados, tal y como estipula la Ley 3/1995. El desconocimiento de esta regulación por gran parte de la ciudadanía hace aconsejable que las comunidades autónomas y ayuntamientos hagan un esfuerzo por señalar esta norma. En casos en los que la entrada indiscriminada de vehículos sea especialmente problemática (molestias a rebaños o senderistas, proliferación de vertidos) puede ser necesaria la **instalación de barreras**, franqueables solo para los usuarios autorizados.

Al mismo tiempo, es importante que las vías pecuarias por las que se produzca tránsito autorizado

de vehículos dispongan de una **pista de calidad y estable**, que facilite el desplazamiento de los vehículos de ganaderos y otros usuarios. Si la vía pecuaria dispone de un vial adecuado que concentre el tráfico, se evitará que este se distribuya de forma anárquica, generando caminos duplicados, rodadas en el pastizal y los consiguientes problemas de pérdida de cobertura vegetal y erosión generalizada que se observan demasiado a menudo.

El acondicionamiento del vial principal debe verse, por tanto, como una medida adecuada para la conservación de los hábitats naturales de la vía pecuaria. Si bien el asfaltado de estos viales está expresamente



El uso indebido por vehículos a motor es una de las causas de deterioro de las vías pecuarias, especialmente cuando no existe una vía principal bien acondicionada y la circulación se produce de forma anárquica.

prohibido por la ley, sí puede ser conveniente utilizar zahorra compactada y/o estabilizantes para obtener una plataforma resistente, lo que incrementará su durabilidad. Una obra de calidad resultará más económica a largo plazo y reducirá la frecuencia de las reparaciones, minimizando así los impactos producidos por las constantes visitas de maquinaria pesada.

Las deficiencias en la evacuación de las aguas son la causa principal del deterioro de los viales, y por ello es recomendable la construcción de plataformas adecuadamente abombadas, con un drenaje hacia los laterales eficiente y progresivo, acompañado de drenajes transversales, puentecillos o afirmados en los cruces

con vaguadas o arroyos. La falta de abombamiento acaba, inevitablemente, originado encharcamientos y acarcavamientos, con la consiguiente necesidad de que los vehículos se salgan de los caminos para superar estas dificultades. **Las cunetas deben ser suaves y con una transición progresiva con la vegetación.** Las cunetas estrechas, profundas y con paredes verticales son más inestables, infiltran peor y producen caudales más erosivos, además de producir un impacto visual mayor. En general, debe primarse un diseño que priorice la infiltrabilidad del sistema y reduzca la escorrentía, evitándose al máximo flujos de recorrido largo y elevado caudal, pues estos serán los que acumulen más potencia erosiva.

Las obras de acondicionamiento de viales pueden ocasionar graves impactos en la vía pecuaria si son muy frecuentes y se planifican inadecuadamente. Es importante limitar al máximo la afección de los hábitats naturales, evitando las

extracciones de sustrato, reduciendo los puntos de colocación de acopios, y asegurando que los restos de la obra se recogen adecuadamente. Si fuera necesario, pueden programarse acciones de restauración de las zonas afectadas.



Bifurcación de pista de tierra recién descompactada para iniciar su recuperación como hábitat de la vía pecuaria.

La superficie ocupada por la pista compite directamente con la de los hábitats naturales de la vía pecuaria, y por ello su tamaño no debe ser excesivo [ver "Intervenciones desaconsejables"](#).

En una vía pecuaria no debería haber un tráfico intenso, ni tampoco deberían ser habituales los vehículos de gran tonelaje, por lo que **en la mayor parte de los casos pistas de 3 m o, a lo sumo, 4 m de anchura**



deberían bastar. Las pistas anchas son, además, más inestables y costosas de mantener, dada la relación directa entre superficie de suelo desnudo y escorrentía superficial.

Si se espera (y está justificado) un cierto tránsito de tractores o camiones, es preferible disponer de cunetas suaves que puedan ser pisadas esporádicamente en caso

de cruce de vehículos o establecer puntos de mayor anchura con cierta regularidad, antes que construir una pista de gran capacidad.

La obtención de una pista de mejor calidad, pero más estrecha que la preexistente, debería contemplarse en muchos casos como uno de los objetivos de la intervención.



Algunos tramos de vía pecuaria presentan un grave problema de acumulación de vertidos, que debe ser solucionado con urgencia por las administraciones competentes.

Cuando se trata de construcciones, la actuación requerirá, con toda probabilidad, un procedimiento legal más complejo, que puede ser iniciado por las propias administraciones, por asociaciones o por particulares, y el desmantelamiento requerirá técnicas más específicas.

Tras la eliminación de la intrusión, el espacio perturbado podrá requerir de otras actuaciones, encaminadas, por ejemplo, a la restauración de los suelos y la vegetación, o a la instalación de algún elemento antrópico útil para la vía pecuaria y que pueda consolidar la recuperación del espacio.

Eliminación de vertidos, construcciones y otras intrusiones

El abandono en la vigilancia de las vías pecuarias, el incumplimiento de las restricciones de acceso, el desconocimiento de la legislación y la falta de escrúpulos de algunas personas han dado lugar a la proliferación de vertidos, construcciones ilegales e intrusiones variadas ajenas a la naturaleza de estos corredores.

La eliminación de estas agresiones presenta una dificultad muy variable. Los vertidos de

escombros y basuras pueden retirarse por las administraciones en la medida en que exista voluntad para ello y se destine presupuesto. **Es importante que las actuaciones de limpieza se realicen con la mayor inmediatez posible una vez se identifique un vertido**, puesto que de lo contrario se corre el riesgo de que se produzca un **efecto contagio** y el problema alcance dimensiones más difíciles de abordar.

Recuperación de suelos



Una parte importante de la superficie de las vías pecuarias españolas presenta problemas severos de degradación de los suelos.

Este deterioro puede estar causado por los impactos de intrusiones y ocupaciones de diverso tipo, o, más comúnmente, por la proliferación de viales y rodadas en el interior de las vías pecuarias, fuera de la pista principal. Entre las causas de este grave fenómeno se encuentra el **uso inadecuado de las vías pecuarias por**

parte de vehículos a motor no autorizados (quads, motocicletas, 4x4, etc.), pero también por la práctica de actividades deportivas (como el ciclismo de montaña).

La concienciación de la población y la vigilancia del uso público de las vías pecuarias son parte de la solución a este grave problema, y pueden ayudar a su prevención. Para los casos en los que el deterioro ya se haya producido (o se esté produciendo), la intervención debe empezar por impedir la salida de automóviles, motocicletas o bicicletas fuera del camino principal. Es recomendable que previamente se haya adecuado este camino para que dé el servicio adecuado a los vehículos autorizados, lo que en muchos casos puede ser una medida suficiente para atajar el problema. Si es necesario

realizar cierres, pueden utilizarse barreras físicas consistentes en hileras de piedras, cordones de tierra o talanqueras, en función de la naturaleza de los vehículos (de dos o cuatro ruedas) que estén ocasionando el problema.

Una vez asegurado que no se producen más invasiones, se debe evaluar si el deterioro del suelo es leve y puede regenerarse por sí mismo, recuperando de forma autónoma la cubierta vegetal y los procesos edáficos, o si es necesaria alguna actuación. Si los suelos están muy compactados puede ser recomendable ejecutar un laboreo que recupere la porosidad y la capacidad de infiltración. Antes de realizarlo, es importante evaluar el riesgo de erosión, y tal vez reconstruir la geoforma de manera que los flujos de agua se ordenen de la forma más idónea posible. Puede



emplearse para ello maquinaria o herramientas manuales, dependiendo de la magnitud del problema, siendo siempre preferible la técnica menos agresiva y más artesanal posible.

Una vez recuperadas las propiedades físicas del suelo, se puede actuar para recuperar la fertilidad y la cubierta vegetal, a través de majadeos, sembrados u otras acciones, explicadas en los apartados siguientes.

El aumento en la superficie usada para el paso de vehículos se traduce en desaparición de los hábitats naturales, compactación del suelo, pérdida de infiltrabilidad, aumento de escorrentía, o incremento de la erosión, entre otros impactos. Las vías pecuarias erosionadas pierden muchas de sus funciones ecológicas, y pueden incluso actuar como canales de perturbación cuyos efectos indeseados operan a escala de paisaje.

Recuperación de hábitats abiertos y pastizales

Una estructura de la vegetación abierta, con buena cobertura de pastizales, facilita el paso de los rebaños y permite que estos dispongan de alimento suficiente cuando usen las cañadas, cordeles, veredas y coladas. Los hábitats abiertos son, a su vez, una consecuencia del uso ganadero tradicional de estos corredores, y por ello es necesario estar vigilantes para prevenir y evitar posibles escenarios de abandono del pastoreo en las vías pecuarias que actualmente se encuentran en uso.

La mejor forma de contrarrestar el embastecimiento o la matorralización es la reintroducción de la herbivoría, lo que implica reforzar el uso ganadero de las vías pecuarias afectadas. En ocasiones, pueden ser necesarios

La pérdida del pastoreo da lugar a cambios en la vegetación, que conducen a herbazales embastecidos de poco valor nutricional, o incluso a matorrales cerrados que dificultan el paso de los animales.



tratamientos de choque, con una combinación adecuada de ramoneadores (cabras) y pastadores (vacas) y de herbívoros mayores (caballos, burros) o menores (ovejas) en función de las características de la vegetación a manejar.

Con el paso del tiempo, la presión de herbivoría se puede ir moderando, hasta llegar a un sistema de pastizales acorde a las características del lugar, que deberá ser mantenido con un régimen de herbivoría estacional y adecuado a los picos de productividad y fenología condicionados por los factores ambientales de la zona.

Los desbroces deben planificarse con cuidado, y evitar actuaciones excesivas [ver "Intervenciones desaconsejables"](#). Existen otras técnicas para eliminación de biomasa que simulan mejor las

La magnitud del embastecimiento puede ser tal que el uso del ganado no sea suficiente para abrir la vía pecuaria. En tales casos puede ser recomendable realizar desbroces mecánicos previos a la introducción

de los herbívoros. La entrada de los herbívoros debe estar planificada y asegurada una vez abierta la estructura, ya que de lo contrario el matorral volverá a crecer, a menudo con un vigor superior al original.



Los majadeos o redileos son una herramienta muy potente para la recuperación de vías pecuarias muy degradadas, al aportar fertilidad y semillas al suelo, facilitando así la recuperación de la cobertura vegetal.



dinámicas naturales, tales como los fuegos prescritos, que se están usando con éxito en la gestión de algunos montes. Si bien no se conocen experiencias similares en vías pecuarias, es una opción que merecería la pena explorar. Por otro lado, el mal uso de las vías pecuarias ha dado lugar a graves problemas de erosión del suelo, lo que supone también la desaparición de los pastizales, entre otros tipos de vegetación.

Una vez realizadas las actuaciones previas encaminadas a la recuperación de la geomorfología y descompactado del sustrato [ver apartado anterior](#), los majadeos o redileos constituyen una herramienta idónea para iniciar la recuperación de los pastizales.

Un majadeo consiste en mantener un rebaño durante una o más noches sobre una superficie definida, de manera que aporten cantidades sustanciales de excrementos. Si se realiza en la época adecuada, los excrementos no solo incorporarán nutrientes, sino que también aportarán semillas de especies propias de pastizal, muchas de las cuales son dispersadas por los animales tras pasar por su aparato digestivo (endozoócoramente) de forma muy eficaz.

Los majadeos deberán sustituirse progresivamente por pastoreos más suaves, hasta recuperar un régimen de pastoreo ordinario, en la medida en la que se logre la recuperación de la composición florística de los pastizales.

Recuperación de hábitats con leñosas

Si bien los pastizales son el tipo de hábitat principal de las vías pecuarias, es deseable que exista una cierta heterogeneidad en estructuras y tipos de vegetación, lo que permitirá un abanico más completo de recursos alimenticios para el ganado, y una mejora de la función de reservorio de biodiversidad. Caben, por tanto, medidas de restauración en las que, para vías pecuarias muy homogéneas, plenamente dominadas por comunidades de herbáceas, se plantee la recuperación de formaciones de leñosas.

Si este es el caso, lo primero que debe hacerse es identificar en qué espacios es apropiado incorporar las leñosas, y qué tipo de formaciones deseamos regenerar. Ni todos los espacios



Setos de leñosas bajas obtenidos mediante siembra de semillas junto a tapias y bloqueos de piedra.



de una vía pecuaria son idóneos para ser transformados en hábitats leñosos, ni es deseable que se transformen grandes superficies de pastizal. Por ello, deben evitarse actuaciones como las grandes plantaciones, especialmente cuando se

ejecutan en los suelos más adecuados para el desarrollo de los pastizales [ver "Intervenciones desaconsejables"](#).

En general, **es preferible usar superficies en pendiente o con suelos más esqueléticos**

para regenerar en ellos los parches de leñosas, que pueden consistir en comunidades de caméfitos (pequeños arbustos) compuestos por especies autóctonas y de temperamento rústico. Por ejemplo, para ambientes mediterráneos se pueden diseñar rodales con especies de los géneros *Thymus*, *Lavandula*, *Halimium*, *Salvia*, *Genista*, etc., que a su resistencia añaden el valor de contribuir a alargar el periodo de floración más allá del periodo en el que florecen las herbáceas, favoreciendo así una mayor diversidad de abejas silvestres, entre otros grupos beneficiados. **Otra opción es la inclusión de setos que contribuyan a delimitar la vía pecuaria (ver apartado anterior)**, compuestos por arbustos o por una combinación de arbustos y árboles que, en función de las características de la zona,

Las siembras son preferibles a las plantaciones, que siempre conllevan riegos y cuidados de mantenimiento durante algún tiempo, y que a menudo fracasan o devienen en un planteamiento de "parque lineal" poco consistente con la naturaleza de las vías pecuarias y con la aproximación de restauración ecológica de la que parte este documento.

pueden incluir especies más o menos exigentes en humedad y calidad de suelos.

La falta de leñosas puede haber sido causada por un exceso de pastoreo en el interior de la vía pecuaria, en cuyo caso puede ser suficiente con reducir o excluir el ganado de los espacios que se desee transformar. **En muchos casos**, sin embargo, el problema de fondo tiene que ver con **la falta de poblaciones fuente productoras de semillas** por lo que, haya o no herbivoría, no existe la posibilidad de que se produzca una colonización natural.

En estos casos lo más recomendable es realizar siembras en los espacios a restaurar, que pueden ir acompañadas de un laboreo superficial previo del terreno, siempre con cuidado de evitar que esta actuación repercuta en un incremento de la erosión.

Es recomendable que se utilicen mezclas de semillas de varias especies autóctonas, de forma que aseguremos que al menos algunas son compatibles con las condiciones del microhábitat, y por tanto pueden germinar y crecer sin necesidad de cuidados.

Equipamientos ganaderos

El uso de las cañadas para movimientos trashumantes requiere que estas dispongan de unas infraestructuras mínimas, tales como refugios y corrales, que permitan la pernocta y descanso de pastores y rebaños en condiciones adecuadas. Sin embargo, gran parte de estos equipamientos han sido abandonados, y requieren reparaciones o reconstrucciones de nueva planta. Estas actuaciones deben contemplarse dentro de los planes de restauración de las vías pecuarias.

Las reparaciones de refugios y corrales deben proyectarse en colaboración con los pastores, puesto que son ellos los que disponen de la información más precisa acerca de las características que deben reunir estos equipamientos. Por otro



lado, deben preverse medidas de protección frente a posibles actos vandálicos, tales como cierres franqueables solo por pastores y

No debe olvidarse que el mantenimiento en el tiempo del uso ganadero, especialmente la trashumancia, es la mejor forma de proteger la integridad de las vías pecuarias y sus funciones ecológicas.

usuarios autorizados, y chequeos periódicos por parte de agentes forestales u otro personal de las administraciones.

Puntos de agua

Los puntos de agua juegan un papel crucial en las vías pecuarias, no solo como infraestructuras críticas para el ganado, sino también como reservorios de biodiversidad.

Muchos abrevaderos, sin embargo, presentan problemas por falta de mantenimiento, y en muchos casos se ha perdido la captación, perdiendo por completo su funcionalidad.

La restauración de abrevaderos debe realizarse, también, en colaboración con los pastores. Aspectos clave como el tamaño o altura de los mismos son muy dependientes del tipo de rebaños que habitualmente usa la vía pecuaria, y por ello es importante disponer de esa información. Los abrevaderos deben dotarse de **rampas para entrada y salida de anfibios**, y es conveniente revisar la posible presencia de especies

exóticas invasoras para, en su caso, retirarlas.

Los puntos con presencia de agua en vías pecuarias pueden ser aprovechados para la recuperación de charcas temporales, si bien debe valorarse cuidadosamente la adecuación del lugar desde los puntos de vista geomorfológico y litológico. Lo ideal es realizar, siempre, intervenciones mínimas, y por ello son más adecuados los lugares con geomorfologías cóncavas y sustratos poco permeables, hacia los que se puede dirigir el excedente de agua de los abrevaderos. Dependiendo de los casos, pueden realizarse excavaciones para aumentar el tamaño o la profundidad de la charca, e incorporarse capas de sustratos arcillosos que mejoren la impermeabilización del fondo. Deben evitarse geotextiles y otros elementos artificiales que dificultan el enraizamiento



de las plantas acuáticas y se deterioran con el tiempo. Es importante también que el perfil de profundidades y la forma de la charca sean irregulares, de modo que se disponga de una mayor cantidad de microhábitats. Es también recomendable incorporar rocas que favorezcan una mayor heterogeneidad. En función del uso ganadero de la zona, puede ser recomendable incorporar un vallado, con el fin de evitar que la charca sufra perturbaciones excesivas por parte de los animales. En todo caso, las actuaciones sobre la charca no deben comprometer la disponibilidad de agua de los animales ni dificultar su paso.

05

Intervenciones desaconsejables

Los problemas de conservación de las vías pecuarias no solo pueden proceder del abandono de su gestión, sino que en algunos casos son consecuencia de intervenciones desaconsejables.

El afán de “actuar por actuar” o la necesidad de gastar fondos sin disponer del debido tiempo para hacer una buena planificación puede llevar a equivocaciones y a invertir recursos y horas de trabajo en actuaciones contraproducentes.





Vista aérea de la Cañada Real Conquese a su paso por una zona de agricultura intensiva en La Mancha.
© Into the Wild Productions

Estas intervenciones pueden ser consecuencia de la aplicación incorrecta de técnicas, de la falta de planificación, o de la adopción de referentes ajenos a los espacios pastoreados, pero casi siempre tienen como denominador común la ausencia de un buen diagnóstico ecológico.

No es extraño oír que en una vía pecuaria "no hay nada" si lo que hay son espacios ocupados por comunidades herbáceas o de leñosas de pequeño porte. Estos espacios abiertos son la

esencia de los ambientes pastoreados, y por tanto constituyen el principal ecosistema que, con sus múltiples variantes climáticas y edáficas, debería cubrir la mayor parte de la superficie de las vías pecuarias españolas. Un buen diagnóstico debería identificar y comprender el valor de estos pastizales, y por tanto debería ser suficiente para que no se produzcan algunas de las intervenciones inadecuadas que, a modo de ejemplo y teniendo en cuenta que la casuística puede ser muy amplia, describimos a continuación.

La ausencia de diagnósticos es la base del primer y más extendido error, que es la ceguera hacia los pastizales y su valor ecológico.



5.1 Construcción de pistas excesivamente anchas

Las pistas excesivamente anchas suponen un grave impacto sobre la integridad de los hábitats de la vía pecuaria. Sin embargo, cada vez es más habitual encontrar que las tareas de mantenimiento de los caminos o pistas aprovechan para ir ampliando progresivamente la anchura del vial, dándose a veces el caso extremo de que este acaba ocupando en su totalidad (“de tapia a tapia” o “de cultivo a cultivo”) el ancho de la vía pecuaria. Estas actuaciones parecen responder a una clara confusión entre una vía pecuaria y una pista forestal o un camino agrícola o vecinal, además de responder a una concepción errónea sobre el papel que juega la anchura en la funcionalidad de estos caminos.



La consecuencia más obvia del ensanchamiento de los caminos es que compite directamente con el espacio disponible para los hábitats naturales de la vía pecuaria, y por tanto perjudica su valor ecológico y ganadero. Además, el manejo de los caminos de las vías pecuarias como si fueran viales de alta



El aumento en la superficie del vial no es una estrategia adecuada de cara a su sostenibilidad y mantenimiento en el tiempo. Más pista supone más superficie compactada, poco o nada infiltrante y, por tanto, un incremento en la escorrentía y una menor regulación hídrica.

capacidad estimula la entrada y circulación a altas velocidades de los vehículos no autorizados, facilita el paso para vehículos de gran tonelaje que pueden depositar escombros u otros vertidos y, en definitiva, transmite un mensaje muy equivocado sobre la naturaleza de la vía pecuaria.

Los viales de gran tamaño tienen mayor probabilidad de desarrollar problemas

de acumulación de agua y erosión, requiriendo cunetas y drenajes más contundentes, y siendo a la larga más problemáticos [ver apartado 4.2](#). Además, una parte de los caudales excesivos generados por estos viales acabarán sobrepasando la capacidad de las cunetas y trasladándose a los terrenos colindantes, acelerando la erosión y degradación de la vía pecuaria en su conjunto.





5.2

Uso de las vías pecuarias para plantaciones forestales

La idea de que un mayor número de árboles equivale necesariamente a un mejor estado ecológico está muy extendida en la población, a pesar de responder a una conceptualización errónea de la funcionalidad y diversidad de los ecosistemas terrestres. Quizá por su naturaleza pública y por su vocación como corredores ecológicos, las vías pecuarias han sido y son terreno predilecto para numerosas plantaciones de árboles, que, por desgracia, se ejecutan a menudo sin planificación, diagnóstico

ni análisis riguroso de referentes.

Estas actuaciones son una de las consecuencias del error antes señalado de “no ver los pastizales”, y **se realizan casi siempre ignorando los enfoques de la restauración ecológica**, con el resultado de que a menudo se transforman hábitats valiosos en arboledas artificiales ajenas a la fisonomía tradicional de las vías pecuarias y de escasa funcionalidad. Muchas de estas plantaciones se saldan, por otro lado, con fracasos importantes,



vías pecuarias, para proporcionar sombra en descansaderos o para contribuir al regenerado de suelos muy degradados en pendientes fuertes u otros lugares en los que la regeneración con pastoreo no sea recomendable, al menos como paso inicial. El análisis a nivel de paisaje siempre debe presidir estas actuaciones, de forma que en paisajes ya arbolados es preferible mantener la vía pecuaria lo más abierta posible (fortaleciendo su papel como estructura generadora de heterogeneidad y diversidad de hábitats), mientras que en paisajes muy desarbolados podrá tener más sentido plantar árboles en alguna de las situaciones antes descritas, evitando siempre las formaciones continuas u homogéneas que desplacen a los hábitats propios de la vía pecuaria, reduzcan su valor alimenticio o dificulten los movimientos de ganado.



dejando tras de sí un paisaje muy alterado, con numerosos alcorques y amontonamientos de tierra muy perdurables, e incluso con grandes cantidades de protectores de plástico, tutores, y otros elementos artificiales dispersos por la vía pecuaria.

No obstante, sí pueden darse casos en los que, tras un adecuado diagnóstico, pueda tener sentido realizar alguna plantación. Por ejemplo, puede ser interesante utilizar árboles para reforzar los perímetros de

5.3 Transformación de las vías pecuarias en jardines o parques lineales

Una variante de la tendencia a forestar las vías pecuarias es la incorporación a las plantaciones de riegos y cuidados destinados a evitar las habitualmente altas mortalidades de los plantones, lo que en muchos casos acaba transformando el corredor en un jardín o parque lineal, cuya justificación no suele ir mucho más lejos que el empleo de plantas autóctonas. Este tipo de actuaciones suelen identificar el uso ganadero como un problema, y es habitual que requieran exclusiones o protectores aparatosos para evitar el ramoneo.

Esta aproximación difiere fuertemente de los planteamientos de la restauración ecológica, que buscan la restauración de procesos

con el fin de que el sistema evolucione tras intervenciones orientadas a minimizar las tareas de mantenimiento. Debe recalarse que las vías pecuarias han de ser estructuras resilientes y sostenibles, y por tanto **las intervenciones deben diseñarse para recuperar estados ecológicos en los que el pastoreo y el movimiento del ganado sean necesarios y suficientes para mantener funcional el sistema**, sin necesidad de destinar otros recursos económicos al mantenimiento de los componentes vivos del sistema.

Los ajardinamientos, por tanto, no son propios de las vías pecuarias, salvo en casos muy específicos en los que estas hayan sido



absorbidas por el entramado urbano, y el planteamiento del parque lineal sea el más adecuado para compatibilizar el uso público con el posible uso ganadero, que en ambientes urbanos es menos probable.

5.4 Realización de desbroces inadecuados o indiscriminados

Los desbroces mediante herramientas mecánicas pueden ser apropiados, en ciertos casos, para contrarrestar la falta de herbívoros, reducir el riesgo de incendios o facilitar el paso de los rebaños en tramos de vía pecuaria muy matorralizados [ver apartado 4.2](#), pero deben aplicarse siempre de forma cuidadosa y bien planificada, evitando actuaciones masivas e indiscriminadas. Si los objetivos del desbroce pueden conseguirse mediante el uso de rebaños, esta debe ser siempre la opción preferida.

Debe tenerse en cuenta que la erosión y pérdida de suelo son uno de los problemas más acuciantes en muchas vías pecuarias, y por ello los



desbroces exhaustivos en terrenos con pendientes pronunciadas o sustratos fácilmente erosionables deben ser muy limitados. **La ejecución de desbroces indiscriminados puede perjudicar seriamente**

la cobertura y composición de setos y otras comunidades arbustivas de interés, por lo que se recomienda la supervisión de personal experto capaz de identificar adecuadamente las comunidades de plantas.

En los casos en los que no exista pastoreo local ni trashumante, animamos a las administraciones para que exploren la opción de contratar

manejos ganaderos de las vías pecuarias como alternativa más rentable económica, social y ecológicamente que los tratamientos basados en maquinaria.



No es extraño que la aplicación excesiva de desbroces acabe fomentando la simplificación de la vegetación de las vías pecuarias favoreciendo, a la larga, la expansión de especies particularmente resistentes a este tipo de perturbaciones (como zarzamoras

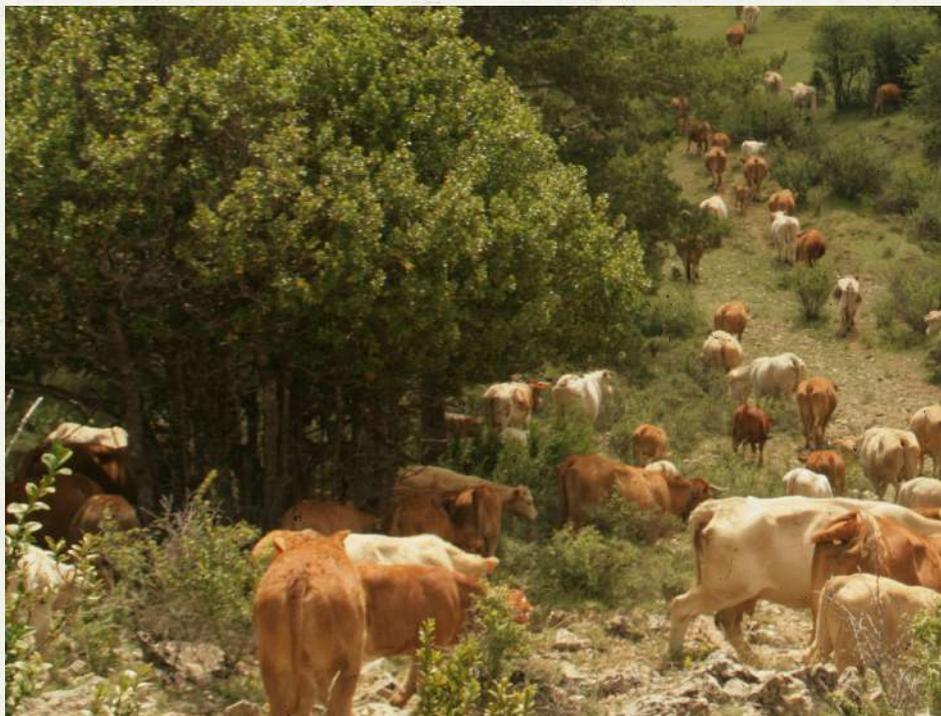
o jaras), que son, a menudo, más inflamables que las formaciones preexistentes. Es imprescindible planificar la época de realización de los desbroces, evitando impactos negativos en la disponibilidad de recursos florales y otros elementos fundamentales para abejas silvestres y otros organismos que dependen de la vegetación en las vías pecuarias.

Lo ideal es que los desbroces se realicen como parte de un plan de recuperación de la herbivoría, de forma que, tras la apertura inicial de la vía pecuaria, el pastoreo y el movimiento de los rebaños sea capaz de mantener una estructura heterogénea y naturalizada, con una distribución de pastos y leñosas equilibrada y acorde a las características de la vía pecuaria. Si no se planifica una restauración del pastoreo tras la aplicación del desbroce, lo más probable es que el matorral reaparezca muy rápidamente, y a menudo con más vigor.

5.5 Transformación de las vías pecuarias en cortafuegos carentes de vegetación

Si bien las vías pecuarias en buen estado de conservación juegan un papel importante en la prevención de incendios, debe tenerse en cuenta que esta es solo una de las múltiples funciones que desempeñan, y que, además, la realizan mejor y de manera más sostenible en la medida en que disponen de vegetación herbácea y resultan atractivas para el pastoreo.

Por ello, desaconsejamos que la gestión de las vías pecuarias se reduzca a la aplicación de roturaciones sistemáticas, desbroces y otras actuaciones con maquinaria, encaminadas en exclusiva a la eliminación integral de su vegetación, causando así un grave impacto sobre sus valores ecológicos y ganaderos.





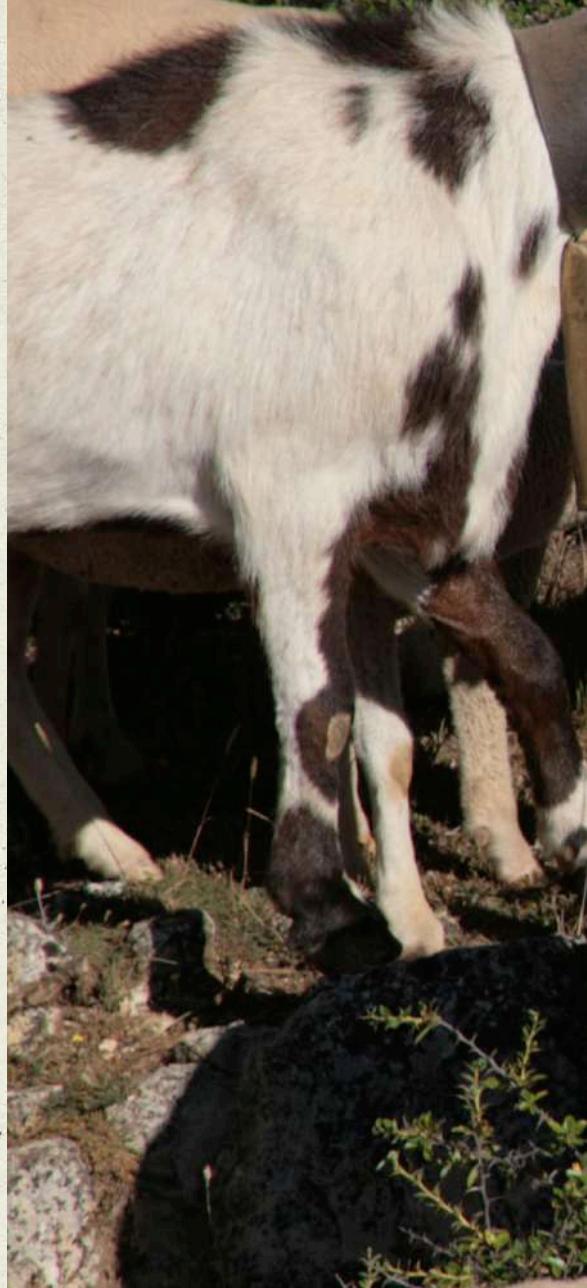
Las roturaciones sistemáticas, los manejos con maquinaria pesada y, en general, las actuaciones que buscan la eliminación integral de la vegetación deberían ser ajenas a la gestión de las vías pecuarias, dado su enorme impacto sobre los suelos, la vegetación, y el valor ganadero de estos corredores



Un adecuado manejo ganadero es la mejor opción para regular la biomasa de las vías pecuarias, logrando así que cumplan con su función de reducir el riesgo de incendios sin comprometer el resto de sus funciones.

06

**Enlaces
a lecturas
recomendadas
y material
de apoyo**





CAÑADA
REAL

Mola, I., Sopeña, A. y de Torre, R. (editores).
2018. *Guía Práctica de Restauración Ecológica*. Fundación
Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica. Madrid.
77 pp (disponible en [https://ieeb.fundacion-biodiversidad.es/sites/
default/files/guia_practica_re_impresion_baja_0.pdf](https://ieeb.fundacion-biodiversidad.es/sites/default/files/guia_practica_re_impresion_baja_0.pdf)).

Libro Blanco de la Trashumancia en España. Disponible en
[https://www.custodia-territorio.es/sites/default/files/recursos/libro
blanco_de_la_trashumancia.pdf](https://www.custodia-territorio.es/sites/default/files/recursos/libro_blanco_de_la_trashumancia.pdf)

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. Disponible en:
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-7241>

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
Cuadernos de la Trashumancia. Disponible en:
[https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/politica-forestal/
vias-pecuarias/rvp_cuadernos_trashumancia.html](https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/politica-forestal/vias-pecuarias/rvp_cuadernos_trashumancia.html)

*Dedicado a la memoria de Jesús Garzón,
pionero de la conservación de las vías
pecuarias en nuestro país, y gran defensor
de la trashumancia.*





