

8. Problemática de la trashumancia

En este capítulo nos centramos en la descripción de la problemática detectada en torno a la campaña de verano del ganado invernante en La Serena, aun a sabiendas de que resulta difícil separar las cuestiones referentes a invernada o agostada, pues forman en sí un ciclo interdependiente sin principio ni fin.

El relato de los problemas seguirá un orden temporal que comienza en la finca de invernada, continuando con la organización del viaje, el desplazamiento hasta la estación de ferrocarril, el embarque del ganado y la salida del tren especial que devolverá ganado y ganaderos a su lugar de origen, en las cabeceras montañosas.

En el caso de los merineros extremeños las denominaciones resultarían inversas (su lugar de origen son los pastos de invierno), pero mantendremos los movimientos espacio-temporales para guardar el paralelismo con los otros trashumantes.

8. 1. Fincas de invernada

Los "tratos" para el arriendo de la próxima temporada se realizan generalmente de forma verbal, siendo por San Miguel cuando quedan cerrados. Otros dejan "arreglada" la finca para la temporada siguiente, pagando una parte por adelantado. Los precios se incrementan todos los años, normalmente por encima del IPC. Los propietarios calculan la cantidad de dinero que recibir el ganadero en concepto de subvenciones, y ajustan el precio conociendo los agobios de los "sorianos" para encontrar pastos de invierno. En pocos años los precios se han duplicado, sin que por ello hayan mejorado las instalaciones ganaderas o las viviendas. Estas siguen careciendo en su mayoría de luz eléctrica y agua corriente. En la actualidad se ha iniciado en La Serena un programa de instalación de equipos que permiten utilizar la energía solar, traduciéndose en disponibilidad de corriente eléctrica y agua caliente.

Las fincas suelen estar deficientemente cercadas, y los acuartelamientos, que permitirían un aprovechamiento más cómodo y eficaz, no existen en casi ninguna. Los propietarios no invierten en mejoras y los trashumantes no están dispuestos a acondicionar las fincas arrendadas, por lo que la situación tiene difícil solución.

8.2. Organización del viaje

Los ganaderos suelen asociarse tradicionalmente para sus desplazamientos en tren por razones de amistad y, en términos mucho más prácticos, por conveniencia (número de cabezas y localidades de origen y destino). En algunas ocasiones, fundamentalmente motivadas por el nerviosismo de la subida a los agostaderos, surgen discusiones que alteran esporádicamente el buen entendimiento habitual. La cordialidad y el trabajo de todos es necesario para efectuar de manera eficaz el embarque de ganado y enseres.

La elección de la fecha no permite grandes variaciones. Normalmente la apertura de los pastos de verano se realiza en un día fijo, pero si las condiciones climáticas de ese año lo permiten, se intenta alargar al máximo la estancia en las áreas de invierno.

La nueva normativa de RENFE referente a la petición de vagones (no puede sobrar ninguno, pues se pagan tantos como se soliciten), y el sustancial incremento de las fianzas, incomodan a los ganaderos, acostumbrados a ritmos constantes y repetitivos. Estos trámites se realizan con bastante anterioridad, quedando solucionados antes de la partida hacia las estaciones.

En la finca comienzan los preparativos: selección del ganado que ir en tren, separación madres y corderos que viajarán en camión, apartamiento de las ovejas que se quedan, y acopio de los enseres domésticos y de trabajo que retornan a las montañas norteñas.

La salida desde la finca se ve hoy día facilitada por el apoyo de los vehículos de motor en estos desplazamientos, fundamentalmente en el movimiento hasta la estación. En ellos se transporta comida, bebida, aperos, e incluso algún animal con dificultades.

Dependiendo de la distancia a la estación, se fija la hora de salida, coincidiendo normalmente con las primeras luces del día. Lo que antiguamente eran verdaderas hileras de animales moviéndose por cañadas, cordeles, veredas, coladas y sendas, se traduce hoy en un goteo de rebaños circulando por antiguos caminos de carne y, muchas veces, por las carreteras. La mayoría de las vías pecuarias quedan incluidas en las fincas, valladas y pastadas por ganaderos estantes y trashumantes. Ni siquiera las grandes cañadas reales que atraviesan la comarca se mantienen en su anchura y su uso principal. Los caminos que han cerrados por porteras móviles, lo que va retrasando el paso; el rebaño se dispersa invadiendo propiedades particulares. Estos y otros de menor importancia son los factores que inducen a los pastores a encaminar sus hatos hacia las carreteras. Los peligros se multiplican, surgiendo con frecuencia el nunca deseado accidente. Algunos pastores han sido atropellados y las bajas entre los animales han llegado a la veintena en alguna ocasión.

La invasión de las fincas durante el corto viaje casi forma parte de la tradición, unido a las voces, maldiciones y amenazas de los propietarios, que suelen ceder al ser conscientes de la "Movilidad" de los límites de las vías pecuarias. En el peor de los casos sobreviene la denuncia, el pago de una pequeña indemnización y la conformidad de todos, al tiempo que los animales, sí la discusión se alarga, consiguen mejorar su ingesta.

Problema frecuente suele ser también la disponibilidad de agua durante el viaje. Cuando se inicia la subida a los agostaderos, el campo está bien "escurrido", los puntos para abrevar son escasos y muchas veces quedan incluidos en las fincas particulares: otra vez las discusiones, pero el rebaño sale "bien bebido".

Las ayudas de la Policía Local o de la Guardia Civil suelen ser más bien escasas. El paso de los rebaños por las poblaciones forma parte del ritmo tradicional, en el que dos veces por año los ganaderos trashumantes atraviesan algunas calles. Queda casi perdida la antigua algarabía que formaban los niños, los perros, los cencerros... Hoy el paso se hace a última hora de la tarde, en silencio y con ganas de relajar la tensión del camino.

8.3. La estación de tren

Las preocupaciones no terminan hasta la llegada a la finca de destino. La entrada en la estación normalmente coincide con la caída del sol; sin embargo las estaciones no suelen contar con instalaciones apropiadas para recibir a los trashumantes, por lo que deben solventar la dormida en terrenos particulares.

Cada estación presenta peculiaridades, y en general, en las de La Serena la operación no resulta sencilla. En Cabeza del Buey, dentro de los terrenos de RENFE, queda una explanada delimitada por las vías y la valla de la estación; en el esquinazo que forman los muros se apiñan los rebaños, que necesariamente tienen que ser vigilados por la noche para evitar sorpresas; existe otro cercado próximo en condiciones similares al anteriormente descrito, pero no es muy frecuentado.

En Castuera, si se encuentra al dueño para pedir autorización, se utiliza el patio de un cortijo semiabandonado, cercano al embarcadero, que encierra maquinaria agrícola. El resto duerme en un descampado a la entrada de la población.

En todos los casos conlleva una incomodidad añadida al ya duro oficio de trashumante. En definitiva supone acarrear cancelas, cuerdas... y una noche más de vigilia al pie de los rebaños.

- LOS EMBARCADEROS

Los embarques deberían ser una actividad larga en el tiempo por el elevado número de cabezas a acomodar, pero poco fatigosa y exenta de tensiones por la facilidad con la que puede manejarse el ganado ovino. La complicación viene de la inexplicable carencia de embarcaderos adecuados, ¡después de más de sesenta años de tradición trashumante en ferrocarril!

Un artilugio tan sencillo como un pódium de tres alturas, con unos pequeños corralillos para introducir las cuarenta cabezas de cada jaula, resulta difícil de encontrar.

Castuera cuenta con el embarcadero más adecuado, situado en una vía muerta bastante tranquila, aunque un poco corta, lo que obliga a retirar algunos vagones para poder cargar la totalidad del rebaño.

La estación de Cabeza del Buey tiene un embarcadero convencional de tres alturas. Sólo hay un problema: se construyó en la vía principal y, dado el tráfico que soporta, resulta totalmente inútil.

Ya en vía muerta se prepara un pequeñísimo corral, que permite cargar sin problemas el primer piso. Durante unos momentos el ganado ovino se transforma en caprino para ascender, haciendo equilibrios, por una estrecha e inestable pasarela de madera hasta los pisos segundo y tercero del vagón. Solamente la "ciencia" y trabajo de los pastores permite solventar estos inconvenientes. El problema es introducir a la primera en un cajón oscuro al que hay que subir por una extraña rampa: una vez conseguido esto, los demás entran como "borregos". Son dos las estrategias más extendidas para embarcar a la pionera. La primera consiste en la captura de un cordero y conducirlo hasta la jaula: su madre lo seguirá, metiéndose en la jaula, seguida de las restantes. El segundo, menos sofisticado, consiste en introducirla a empujón limpio con esa eficacia que da la fuerza y la experiencia en el manejo del ganado. En cualquier caso, uno de los pastores debe introducirse dentro de la jaula para recibir a la primera e ir acomodando a las demás, que deben distribuirse por toda la superficie de la jaula.

La estación de Campanario está situada a poco menos de dos kilómetros al suroeste de la población, en la carretera Campanario-Quintana de la Serena. En la actualidad los embarques se reducen a un único tren especial solicitado para un ganado cuyos agostaderos se ubican en la comarca de Sanabria, en tierras zamoranas. Dispone de un embarcadero cómodo y construido sobre una vía lateral de suficiente amplitud, lo que facilita enormemente el embarque de los rebaños. Hace muchos años que redujo el número de rebaños que recibía y despedía, siendo sustituido en la actualidad por el transporte de cereal.

- ESTADO DE LOS VAGONES

La condición de tren especial parece determinar -injustamente- la calidad del servicio prestado: los materiales no se renuevan ni se reparan, los horarios muchas veces no se respetan, las jaulas no se limpian...

En la presente campaña (junio-1991) el piso de las jaulas se había barrido, eliminando gran parte de los excrementos acumulados, pero en la casi totalidad de los casos no se había efectuado una desinfección adecuada. Muchas de las puertas estaban agarrotadas, por lo que los sistemas más eficaces eran utilizar una enorme barra de hierro para apalancar, o bien un canto rodado de grandes dimensiones para hacer correr las puertas. La mayoría de los cierres están rotos, por lo que las puertas deben cerrarse con alambres. En algún caso, ni siquiera existía puerta. Los vaivenes de este vagón habían sido los responsables de tan azarosa pérdida. Esperamos que en ese comprometido momento el vagón circulase sin ganado, sobre todo por el enfado del infeliz ganadero y por evitar el macabro espectáculo de un tren "espanzurando" ovejas por la geografía española.

Parece que RENFE comienza a sensibilizarse con esta problemática, observándose algunas mejoras en la limpieza de las jaulas.

Otro problema que en ocasiones provoca retrasos importantes es la no disponibilidad de m quinas para mover los vagones. Cada piso tiene dos jaulas y son tres pisos por vagón, lo que obliga a moverlos para embarcar el ganado. Cuando es uno solo el que hay que desplazar, la operación puede realizarse empujando entre varios hombres, pero cuando hay que mover toda una fila de ellos, la fuerza bruta no es suficiente y entonces hace falta la m quina, que generalmente no está disponible por la diferencia de horarios entre ganaderos y maquinistas. La única solución es esperar su llegada y luego correr lo más posible para que no haya retrasos en la salida.

Este cúmulo de problemas se traduce en importantes pérdidas de tiempo, la incomodidad que supone complicar una operación que en principio debería resultar más sencilla y, en definitiva, un argumento para los ganaderos trashumantes que año tras año dicen que van a abandonar esta peculiar forma de vida.

8.4. Problemática general

La duplicidad de estancias en extremos geográficos conlleva otros problemas domésticos, laborales y demás, que afectan directamente a la economía de la explotación.

Uno de los más comentados es la dificultad para encontrar mano de obra. Los pastores escasean y, lógicamente, sus retribuciones han subido mucho respecto a los salarios que se pagaban hace unos pocos años. Las épocas más complicadas coinciden con la paridera, en la que se multiplican las atenciones al rebaño.

En el caso concreto de La Serena encontramos dos soluciones muy diferentes ante los problemas planteados por la escasez de mano de obra disponible, directamente relacionadas con la modalidad de trashumancia directa o inversa.

Los merineros trashumantes extremeños poseen rebaños de mayor tamaño, mejor seleccionadas las razas y con un seguimiento del rebaño probablemente más técnico. En consecuencia, la mayor optimización de los rendimientos del rebaño implica un mayor potencial económico, lo que facilita el mantenimiento de mano de obra contratada en mejores condiciones; algunos de los pastores sanabreses pasan el invierno en Extremadura y, en contrapartida, en los agostaderos disfrutan de un régimen de trabajo muy cómodo y bien remunerado (con contrataciones legales, cobertura sanitaria, etc.), siendo coordinados por un capataz ubicado en la sierra que controla la gestión del ganado.

Los trashumantes serranos (Cuenca, Teruel y Soria) mantienen sistemas de explotación mucho más arcaicos, tendiendo a solventar por sí solos todos los trabajos que genera la explotación. En los momentos de mayor agobio (paridera, cargas de ganado, etc.) buscan colaboradores temporales con los que, a duras penas, consiguen sacar adelante el trabajo. Sus rebaños son de menor tamaño, seguramente peor gestionados, con lo que los rendimientos disminuyen considerablemente.

La edad de los jefes de explotación influye decisivamente en todos estos aspectos. Los más veteranos tienden a mantener los sistemas tradicionales, mientras los jóvenes procuran mejorar, con grandes dificultades, los aspectos técnicos de la gestión ganadera.

La vida de las familias trashumantes ha cambiado sustancialmente comparada con la que llevaban hace no muchos años. Antiguamente bajaban únicamente los hombres, que llevaban una vida tremadamente austera y carente de las comodidades domésticas de las viviendas de verano. Las labores de la casa se simplificaban al máximo solventando sin complicaciones las comidas, lavado y arreglo de ropa... Hoy la situación cambia enormemente, aunque siempre determinada por las deficientes condiciones que presentan las viviendas de las fincas de arriendo. Los desplazamientos incluyen a las mujeres, que contribuyen a una estancia más cómoda además de ayudar en varias tareas: aves de corral, cerdos y algunas ocupaciones en el manejo del rebaño ovino. Cuando hay hijos en el matrimonio la situación puede solucionarse de diferentes formas. En general se observa una fuerte tendencia de los ganaderos a inculcar a los hijos la necesidad de estudiar, siendo frecuente encontrarse jóvenes universitarios que durante unos días dejan sus estudios o sus trabajos para ayudar en las labores propias del viaje trashumante. Cuando son pequeños, se plantea el problema de dónde elegir el colegio. Normalmente la escolarización se realiza en la provincia de invernada, quedando internos durante el curso.

Dentro de este ritmo de vida se está atentando, en cierta medida, y desde el punto de vista humano, contra este sistema tradicional. En las zonas de agostada, la despoblación es un hecho desde hace varias décadas, acentuando la desproporción entre el número de hombres y mujeres, y fundamentalmente entre los jóvenes. De esta forma, existe una fuerte tendencia entre los ganaderos jóvenes a asentar sus relaciones sentimentales en la provincia de invierno, donde no es tan acusada la despoblación. Las mujeres del Sur sienten una auténtica dificultad para acomodarse al clima de las montañas del Norte, por lo que la unidad familiar acaba instalándose en el entorno de la esposa. De esta forma, cabe esperar que la nupcialidad sea otro factor más que tienda a disminuir los efectivos trashumantes.

La vida "a caballo" entre dos zonas tan diferentes acarrea también problemas de índole económica. Entre otros, se puede citar la pertenencia a las cooperativas locales, a las que normalmente no acceden por tener fraccionadas las estancias. A pesar de ello suelen acogerse a algunos beneficios, sobre todo en lo relacionado con la alimentación complementaria, piensos, etc. La venta de corderos sigue implicando a los tradicionales "tratantes" que, en cierta forma, aprovechan la particular situación de los trashumantes: desconfianza en otros sistemas de venta, necesidad de quitarse corderos antes del viaje a los agostaderos...

Otra demanda de estos ganaderos, aunque no exclusiva de los trashumantes, es la estabilidad de los precios de los corderos, para poder planificar su explotación. Las fluctuaciones en los últimos años hacen perder confianza en la rentabilidad de esta actividad. Responsabilizan a la Administración por las entradas de corderos de otros países, no entendiendo el abandono de la producción nacional.

La trashumancia, como actividad tradicional, es un sistema eficaz de aprovechamiento extensivo de territorios de difícil uso para otro tipo de explotación. El valor intrínseco del paisaje, que estamos comenzando a valorar y explotar, necesita para su mantenimiento de un importante aporte de energía humana, aunque se cuestione su rentabilidad económica en el sistema actual. Los ganaderos son los pobladores mayoritarios de las sierras de Soria y Cuenca: su desaparición supondría el desmantelamiento de toda una estructura de prados, pastos, vallas de piedra, regueros, tenadas, etc., que confieren a las áreas de montaña sus rasgos peculiares.