

8. EL TRASLADO DE LOS GANADOS

El sistema tradicional para trasladar los ganados trashumantes desde los agostaderos a los invernaderos y viceversa ha sido a pie, a través de las cañadas, cordeles y veredas que comunican estos pastizales. Los ganaderos invertían desde cuatro hasta treinta y cinco días, según el destino, en el viaje de ida (otoño) y algunos días menos en el de vuelta (principios del verano).

Este sistema de transporte se ha estado utilizando mayoritariamente hasta hace veinte años por los ganaderos, y todavía algunos trashumantes recuerdan jornada a jornada el camino hecho. Hoy en día el recorrido completo a pie sólo lo realizan las vacas bravas con destino a la provincia de Jaén y algunos rebaños que se trasladan a los pastos de invierno en la provincia de Valencia.

A partir del año 1943 es cuando se comienza a embarcar en ferrocarril en esta zona, aunque ABELLÁN (1979: 389) cita algunas referencias del transporte por este medio hacia finales del siglo pasado.

En los años cincuenta se generaliza el uso del ferrocarril entre los ganaderos trashumantes; primero solamente para el viaje de ida, en el mes de noviembre, cuando la climatología es más adversa, hay muchas ovejas próximas a parir y no se encuentra pasto al avanzar por la vía pecuaria. Sin embargo, los ganaderos seguían prefiriendo regresar a pie, en el mes de mayo, aprovechando los pastos primaverales de los caminos pecuarios.

En los años sesenta y principios de los setenta este sistema de transporte se generaliza tanto para la ida de los ganados como para su vuelta, abandonando muchos ganaderos el uso de las vías pecuarias de largo recorrido (principalmente la Cañada Real Conquense o de Los Chorros).

Es a finales de los años ochenta cuando, debido a la creciente problemática que presenta el uso de las rutas pastoriles y a los nuevos problemas que plantea el ferrocarril, algunos ganaderos comienzan a utilizar el transporte en camión; hoy en día este medio resulta ser muy habitual entre los trashumantes.

El transporte por ferrocarril

Este medio de transporte sigue siendo todavía el más extendido entre los ganaderos trashumantes de la zona, pero con una evolución claramente regresiva.

Los primeros datos sobre el transporte por ferrocarril subrayan: "De estas mismas zonas trashuman hoy por ferrocarril entre 95.000-130.000 cabezas, a las que había que sumar las transportadas por camión o que bajan andando desde Teruel, y que en algunas partes representan el 50 o incluso el 100% del total" (ABELLÁN, 1979: 394):

TRASHUMANCIA OVINA CONQUENSE POR FERROCARRIL  
(Media de los años 1970-1974)

Origen	Destino	Efectivos
Cuenca	Córdoba	14.333
Cuenca	Ciudad Real	12.800
Cuenca	Jaén	45.870
Cuenca	Alicante	20.260
	TOTAL IDA	93.263
Córdoba	Cuenca	22.140
C. Real	Cuenca	20.340

Jaén	Cuenca	69.145
Alicante	Cuenca	19.660
	TOTAL VUELTA	131.285

A estos resultados se añaden los datos que la RENFE ha facilitado sobre los últimos cinco años, teniendo en cuenta que los de 1988 son relativos a pisos completos y los posteriores son referentes a vagones de tres pisos que en algún caso pueden no haber sido completados.

	1988	1989	1990	1991	1992
Salen de Cuenca	62.800	68.100	52.500	87.000	45.300
Llegan de Cuenca	95.200	112.500	102.000	82.200	85.500

Fuente: RENFE y  
elaboración propia

#### 40 TRANSPORTE POR FERROCARRIL PROVINCIA DE CUENCA

Para comparar los datos más recientes con los de ABELLÁN se ha partido del supuesto de estimar 1 00 ovejas por cada piso, aunque este sistema no es fiable al ciento por ciento, ya que el número de ovejas por piso puede variar de 80 a 125.

Comparando los datos de los dos quinquenios podemos sacar las conclusiones siguientes:

- Aparece un nuevo destino de los ganados trashumantes de la zona, la provincia de Badajoz, aunque no tiene mucha importancia en cuanto a volumen.
- Desaparece la provincia de Alicante como destino de los trenes que transportan contingente trashumante, que en los años setenta tenía un volumen considerable.
- En cuanto al volumen total de transporte, se observa una importante reducción en los últimos veinte años (1970-74/1992); el 51,5% en cuanto a la salida desde la provincia de Cuenca y en torno al 35 % en cuanto a la llegada a esta provincia. El descenso comparando los años anteriores es menos acusado y veremos más adelante las razones para ello.

A pesar de este importante descenso, se puede afirmar que la provincia de Cuenca es la que mayor tráfico trashumante por ferrocarril mantiene de entre las utilizadas para la llegada a los agostaderos.

#### Las estaciones

En la actualidad, el embarque y desembarque de rebaños trashumantes en la provincia de Cuenca se realiza únicamente en las estaciones de la capital y de Chillarón. En el pasado se han utilizado también (según referencias bibliográficas y orales) otras dos estaciones en la provincia de Cuenca: Cañada del Hoyo y Carboneras; en particular, "la estación de Cañada del Hoyo también recibía hace años dada la facilidad de camino al pasar por allí la cañada de su nombre" (ABELLÁN, 393). Del mismo modo, en la provincia de Teruel se han utilizado las estaciones de Villanueva, Monreal del Campo y Santa Eulalia. De todas estas estaciones partían trenes cuyos destinos eran las provincias de Alicante y Murcia, principalmente.

Volviendo a las estaciones ferroviarias en uso, "los rebaños de la zona 1 (Cuenca-Guadalajara-Teruel) embarcan en Chillarón y Cuenca. En la primera debido a la comodidad de sus instalaciones y sobre todo por el paso próximo de la Cañada de Rodrigo Ardaz, con la que conectaban desde antiguo las de Jábaga, Beteta y Molina, que aprovechan hoy para subir a los pastos de la montaña; por la senda pasa la Cañada de los Chorros que sube a Tragacete y Huélamo" (ABELLÁN, 393).

Contrasta la información referente a la estación de Chillarón con la proporcionada por los ganaderos trashumantes, comprobada por nosotros mismos. A su juicio, la estación de Chillarón no reúne las condiciones mínimas para el embarque y desembarque de ganado. No existe muelle de embarque, realizándose esta labor en un muelle de carga de materiales; los ganaderos utilizan tableros que permiten a las ovejas subir o bajar a los pisos segundo y tercero de los vagones. Tampoco hay ningún lugar para cerrar o retener el ganado antes o después del embarque, por lo que los ganaderos lo preparan ellos mismos por medio de cancelas. Los ganaderos se preguntan cómo una estación con tanto tráfico ganadero, posiblemente la más importante de España, no reúne las mínimas condiciones para facilitar las labores de carga y descarga.

La estación ferroviaria de Cuenca capital reúne mejores condiciones que la de Chillarón; sin embargo, presenta menos tráfico que ésta porque -dicen los ganaderos para ir a embarcar allí hay que pasar un día más en la Cañada, teniendo que cruzar la carretera de Valencia.

Por lo que respecta a las estaciones ferroviarias del Sur, y según los datos proporcionados por la RENFE, las estaciones que más tráfico presentan son Puertollano, Almuradiel y Brazatortas, en la provincia de Ciudad Real; Bélmez y Posadas, en Córdoba; Vilches, en Jaén, y Cabeza del Buey, en Badajoz.

#### EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE GANADO OVINO TRASHUMANTE EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DE CHILLARÓN Y CUENCA DURANTE EL QUINQUENIO DE 1988-1992

##### MOVIMIENTO DE GANADO OVINO TRASHUMANTE EN LAS ESTACIONES FERROVIARIAS DEL SUR (Número de pisos de vagón) (\*)

	1988	1989	1990	1991	1990
Ciudad Real	0	0	0	0	30
Almadén	0	6	0	0	30
Almadenejos	132	219	222	201	162
Almuradiel	197	216	180	153	44
Guadalmez	112	174	141	129	138
Brazatortas	368	456	489	801	444
Almagro	22	0	36	66	52
Córdoba					
Bélmez	99	27	27	21	30
Cerromuriano	0	15	15	0	0
Posadas	0	51	12	12	30
Villafranca	12	0	0	0	0
Jaén					
Vilches	352	329	192	132	174
Vadollano	128	120	75	33	36



Andújar	0	0	0	0	21
Badajoz					
Zafra	63	90	54	0	0
Cabeza de Buey	60	36	27	48	33
Castuera	0	0	39	0	0

### (\*) Llegadas y salidas

Fuente: RENFE y elaboración propia

En cuanto al estado de las instalaciones, los ganaderos manifiestan que las estaciones de Almuradiel (Ciudad Real) y la de Vilches Jaén) presentan condiciones aceptablemente buenas, en tanto que otras, como la de Almagro (Ciudad Real), aunque disponen de muelle de embarque, éste se halla en malas condiciones, e incluso, en alguna otra estación, como la de Puertollano-La Nava, carecen de embarcadero propiamente dicho y los ganaderos han de habilitar un corral de malla para las ovejas.

En la tabla se puede apreciar la gran variación en el tráfico que presentan las estaciones de un año para otro. Creemos que esto se debe a dos motivos: por una parte, el auge que está cobrando el transporte en camión, especialmente en condiciones de sequía, lejanía de las fincas a la estación, etc. En segundo lugar, esta variación puede indicar la gran movilidad de los trashumantes de unos destinos a otros en los últimos años.

De algunas otras estaciones, como Guadalmez (Ciudad Real), usada por los que van a la zona de Los Pedroches (Córdoba) y Bélmez (Córdoba), los ganaderos cuentan que se han cerrado al tráfico de ganado y que hay que pagar un canon especial si se quieren usar para desembarcar allí.

#### Las fechas

Analizando las fechas de carga y descarga de los últimos años se aprecia que éstas no han variado prácticamente nada, y lo mismo ocurre si las comparamos con los últimos veinte años. Las fechas tradicionales de ida y vuelta de los ganados trashumantes se han retrasado desde el comienzo del uso del ferrocarril, debido a la reducción de tiempo que ello conlleva. El embarque se realiza durante todo el mes de noviembre y primeros días de diciembre; el desembarque, en primavera, desde mediados de mayo hasta mediados de junio.

En la estación de Cuenca el embarque se suele hacer durante todo el mes de noviembre, y el desembarque del 20 de mayo al 15 de junio.

En Chillarón se embarca desde primeros de noviembre hasta el 10 de diciembre, y se desembarca del 5 de mayo al 25 de junio; cuando se da por acabado el transporte de ovejas se embarcan o desembarcan los trenes de vacas.

Las fechas de ida y vuelta ya no dependen del estado del pastizal, del tiempo atmosférico o de otros factores. Es la RENFE la que fija el calendario de los trenes y determina el fin de la campaña de transporte.

Si algún ganadero quiere contratar un tren fuera de las fechas previstas ha de pagar una tarifa superior.

#### La situación en la actualidad

Según los datos conseguidos por la encuesta realizada a los ganaderos trashumantes, el tren ha sido utilizado en la última campaña por 62 propietarios, con un total aproximado de 50.000 ovejas.

Estos datos de la última campaña confirman claramente el descenso del uso del tren como medio de transporte, y el correlativo aumento del empleo del camión. Se debe tener en cuenta que muchos de los ganaderos que usan el tren también utilizan el camión para transportar ovejas débiles, de próxima parición o paridas. En el tren ha sido cargado, aproximadamente, el 37% de las ovejas trashumantes en noviembre y el 70% en mayo.

Debido fundamentalmente a la comodidad que ofrece el camión, los ganaderos han dejado de utilizar el ferrocarril en los últimos años, situación que se mantiene a causa de la obligatoriedad establecida por la RENFE, a partir de noviembre de 1992, de contratar un mínimo de 30 pisos (10 vagones) para formar un convoy de transporte ganadero (en las campañas anteriores exigía un mínimo de 20 pisos para formar un tren). En efecto, muchos ganaderos tendrán que unirse entre ellos para fletar trenes con el mismo destino (unas 3.000 ovejas, aproximadamente) e incluso se planteará el cambio de finca de acogida. Pero ni la agrupación de trashumantes va a ser masiva, ni hay gran oferta de fincas, ni facilidad para encontrarlas; por tanto, los ganaderos seguirán abandonando el tren como sistema de transporte. Este hecho ya se ve claramente reflejado en los datos de tráfico de noviembre de 1992, en el que el contingente trashumante transportado se ha reducido a la mitad respecto al año anterior.

A todo esto hay que añadir el descontento general que los ganaderos manifiestan hacia los servicios que la RENFE les ofrece. Los trenes deben ser pagados por adelantado y en metálico, depositando una fianza. El precio depende de la distancia, oscilando desde 12.000 hasta 16.000 pesetas por piso. Además, la propia RENFE ha anunciado para esta campaña una subida de precio del 7%.

Así mismo los ganaderos se quejan del trato que la RENFE les depara; además del mal estado en el que se encuentran las estaciones, debido a la carencia de instalaciones, ellos dicen que pagan un canon en concepto de desinfección de los vagones que no se lleva a efecto, aunque la compañía lo asegure. Algún ganadero cuenta que, en ocasiones, al cargar un tren han encontrado en las jaulas restos de productos transportados en otras ocasiones y que después ni siquiera barren. También se afirma que el estado de conservación de los vagones-jaula es muy malo, y que en muchas ocasiones los mismos ganaderos tienen que repararlos con cuerdas y alambres, ya que de otra forma se escaparían las ovejas.

El tiempo que el tren invierte en realizar el viaje es otro motivo de queja de muchos de los ganaderos. No entienden por qué en algunas ocasiones los trenes tardan tanto en salir una vez cargados, o por qué los convoyes son detenidos durante tanto tiempo en estaciones intermedias. El tiempo que dura el viaje "depende de la suerte", dicen los trashumantes. En las estaciones de destino pasa mucho tiempo desde la llegada del tren hasta que se comienza a descargar porque faltan máquinas o maquinistas.

Otro problema añadido a los anteriores se deriva del hecho, ya comentado, de la decisión de la RENFE de cerrar algunas estaciones en el Sur (Guadalmaz, Bélmez, etc.). Si un ganadero quiere utilizar una de estas estaciones cerradas debe pagar un suplemento de 5.000 pesetas por vagón. Los ganaderos se quejan también de que es muy baja la cobertura de riesgo en caso de accidente ferroviario.

Al mismo tiempo -añaden-, los pastores que tienen que acompañar a los ganados viajan como si fueran animales en el mismo tipo de vagones que éstos. La RENFE cede gratuitamente estos vagones, aunque cobra un billete de clase reducida a los pastores. Tampoco se les facilita a los ganaderos la labor de carga y descarga, teniendo ellos que desplazar en muchas ocasiones los vagones.

La opinión generalizada entre los trashumantes es que la RENFE quiere abandonar este servicio de transporte de ganado, porque de otra forma no se explican todas las dificultades e incomodidades que encuentran cuando usan el ferrocarril.

Con todo, pese a estas previsiones abandonistas, algunos ganaderos dicen que seguirán utilizando el tren como sistema de transporte hasta que éste desaparezca o la situación sea insostenible por los precios o condiciones. Otro grupo importante piensa servirse del tren únicamente para regresar en primavera a los agostaderos, donde permanecerán hasta comienzos del invierno para aprovechar el pasto hasta el último momento, emprendiendo la bajada en camión.

El transporte por camión

La incomodidad de viajar a pie, especialmente en el otoño debido a las inclemencias del tiempo, y la escasez de

pasto en la vía pecuaria, de una parte, y las condiciones y precios del transporte ferroviario, de otra, han hecho que el empleo del camión haya experimentado un auge muy importante en los últimos años. Este auge se aprecia claramente al observar las estadísticas de la RENFE, que muestran una disminución clara del uso del ferrocarril como medio auxiliar de la trashumancia; si embargo, el número de cabezas trashumantes en el mismo período de tiempo no ha disminuido en esta zona, ni tampoco se ha incrementado el uso de las vías pecuarias en los desplazamientos hacia Andalucía, Levante o Ciudad Real. A la luz de estos argumentos, la conclusión es clara: los trashumantes están abandonando el uso del tren y comenzando a utilizar masivamente el camión como medio de transporte para los ganados trashumantes.

El motivo fundamental para este cambio radica en la comodidad que ofrece este medio con respecto al tren:

- El ganadero elige la fecha aproximada en la que quiere cargar el ganado en función de la disponibilidad de camiones, del estado del pastizal, del contrato del mismo, del estado del ganado y de su situación personal, no teniendo que someterse a las fechas que la RENFE impone.
- En dos o tres horas el ganadero ha terminado la operación de carga del ganado, y en un máximo de doce horas (trayecto más largo) ya ha llegado a su pastizal de destino y ha descargado. De esta manera el ganadero no sólo evita los muchos días de desplazamiento a lo largo de toda la vía pecuaria, sino los varios que es preciso dedicar en los tramos que separan las estaciones de embarque y desembarque de las fincas de acogida.

Sin embargo, no todo son ventajas en este medio de transporte. Es un hecho asumido por los ganaderos que las ovejas sufren más en el transporte por carretera que en el tren. Las curvas son mucho más suaves en este último. Además, si el rebaño es grande, hay que cargar y descargar varias veces, lo que supone una incomodidad para el ganadero, que tienen que pedir ayuda suplementaria en varias ocasiones en vez de hacerlo de una vez como ocurre en el tren. Por otra parte el ganadero tiene que hacer varias veces el mismo viaje agostadero-invernadero para cargar y descargar los camiones.

Los camiones utilizados para el transporte del ganado trashumante están preparados con jaulas. El modelo y tamaño de los mismos es variable; desde camiones con tres ejes hasta trailers con sistemas de carga por medio de un ascensor. El número de pisos también es variable (generalmente tres, cuatro o cinco). Según el número de éstos, las ovejas pueden viajar tumbadas o de pie. La capacidad de los camiones es de 250-450 ovejas, aunque lo más habitual está en torno a 300. El transportista generalmente dice que caven más, pero el ganadero no acepta.

Cuantificar los datos sobre el número de ovejas que se desplazan en camión es bastante difícil, puesto que sólo se pueden obtener por los datos proporcionados por los ganaderos y éstos no los podemos contrastar con ninguna otra fuente. Se ha intentado hablar con los transportistas, pero se han negado a facilitarnos datos. Según nuestra encuesta, calculamos que este año unas 12.000 ovejas en mayo y unas 30.000 en noviembre han utilizado este medio de transporte con destino a las provincias de Córdoba, Badajoz, Ciudad Real y Jaén. Estimamos que otras 15.000 ovejas se han movido en camión con destino a los invernaderos del Mediterráneo, aunque este dato es muy variable, dependiendo de las condiciones del pastizal y de la climatología, y aumenta o disminuye según se vaya a pie o no.

Tampoco es fácil ofrecer cifras muy aproximadas respecto al precio de este tipo de transporte; el trashumante lo ajusta con el transportista según la distancia a recorrer y el número de ovejas a cargar. Por ello los precios no son fijos y rondan las 100.000 pesetas por un camión que transporta unas 300 ovejas.

La tendencia en los próximos años es de un importante incremento del transporte en camión, en detrimento del ferrocarril. Para hacernos una idea sobre el transporte terminaremos con una frase de un ganadero de Villar del Cobo que resume la situación actual: "El tren es más cómodo para las ovejas, el camión para los pastores".