

5. Problemática de la trashumancia

En este capítulo se exponen los problemas más comentados por los trashumantes implicados en este sistema de vida tan particular. A través, de ellos se puede comprender por qué muchos ganaderos rehuyen esta actividad o por qué la abandonan. A continuación se analizan los factores que poco a poco están dando fin a la trashumancia en la comarca de Los Pedroches.

5.1. Fincas de invernada

Tradicionalmente, y en términos generales, el pastizal de Los Pedroches ha gozado de menor estima y cotización entre los ganaderos trashumantes que los de Alcudia y de La Serena.

A pesar de ello, los ganaderos que invernán en la comarca pedercheña consideran abusivos los precios de arrendamiento, que en la campaña 1990~91 oscilaban en torno a las 3.000 pesetas/oveja.

Como ya se ha indicado, en la mayoría de los casos los arriendos se realizan de forma verbal para varias temporadas, de manera que a finales de septiembre (para San Miguel) quedan cerrados los "tratos", un mes antes de que bajen los rebaños. En ocasiones el incremento de los precios es tan elevado que el ganadero se ve obligado a buscar otras fincas en poco tiempo, por lo que al final puede verse en la necesidad de pagar incluso más de lo que había rehusado.

Otra variante está motivada por los matrimonios entre trashumantes norteños y pedercheñas. Es el caso de un ganadero de Cuenca, que al casarse con una vecina de Santa Eufemia puede acceder a las subastas de los pastos del Ayuntamiento, cuyo arriendo siempre es de menor cuantía que los de las fincas privadas a los que se ven obligados sus paisanos.

El comentario generalizado es que esta finca de invierno se paga con la prima o subvención recibida de la Comunidad Europea, y que los propietarios ajustan los precios calculando esta subvención según las ovejas que posean los ganaderos. Lo cierto es que en pocos años los precios se han incrementado de manera escandalosa, y que si en el siglo pasado y principios del actual los ingresos de la lana permitían pagar la invernada, hoy día ésta no tiene valor, y son las subvenciones recibidas lo que ayuda a pagar los pastos.

Aunque en pocos años los precios de arriendos se han duplicado, las instalaciones ganaderas y las viviendas de las fincas apenas han mejorado. Claro es que los pastores ya no tienen que subsistir el largo invierno en los chozos temporales que tradicionalmente utilizaban los sorianos de la Tierra de Yanguas.

Estos chozos de pastores eran de planta circular y forma cónica, y estaban construidos con un armazón de troncos apenas desbastados que concurrían en la parte alta. Sobre este armazón se colocaba una cubierta de monje, paja de rastrojos o juncos, que cerraban el recinto dejando como única abertura la puerta. CABANAS³² hace la siguiente descripción de los chozos de ganaderos que se usan tradicionalmente en Alcaracejos: "Constan de cuatro partes: dos de ellas llamadas mamparas, se disponen en tijera, llevando una de ellas la puerta; lateralmente se cierra el recinto mediante dos "culatas", construidas, como las mamparas, con un entramado de palos y monte. A las culatas se adosan las sencillas vacijas de los moradores".

Las fincas disponen de casa de labranza ("cortijo"), generalmente carente de luz eléctrica y agua corriente. Suelen estar deficientemente cercadas y sin acuartelar, impidiendo un aprovechamiento más cómodo y eficaz de los pastizales. Los propietarios no invierten en mejoras y el trashumante no está dispuesto a acondicionar la finca de otro, por lo que la situación tiene difícil solución.

5.2. Organización del viaje

Como ya se apuntó anteriormente, los ganaderos se han asociado habitualmente para sus desplazamientos cañariegos siguiendo criterios de tradición y amistad. En la actualidad consideran necesario el agruparse para efectuar el viaje en los trenes especiales de la RENFE. En función de las localidades de origen y destino, así como del número de ganado, los ganaderos se ponen de acuerdo en el número de pisos y jaulas necesarios. Posteriormente cada ganadero introducir en cada vagón una cantidad de cabezas que puede

variar desde 300 hasta 360, según la época, el estado de gestación y el tamaño de las reses.

La solicitud es realizada por un único peticionario. Los problemas comienzan prácticamente desde el momento en que se solicita el tren. En la central de Madrid la utilización del "fax" para recibir las peticiones es algo común, pero para los ganaderos de la sierra supone un aparato de difícil acceso ya que en la mayoría de los casos ni siquiera disponen de teléfono propio. Por ello en muchos casos las conversaciones se realizan a través del encargado de un bar que deja recados a una y otra parte, por lo que en ocasiones no se llega a un entendimiento. En el mejor de los casos siempre hay algún pariente en la "capital" que se presta a realizar el servicio y adelantar la fianza que desde hace unos años es obligatoria.

A pesar de mantenerse la protección tarifaria por parte de la RENFE, los ganaderos acusan el incremento en los precios, a lo que se añade nuevas exigencias como son la obligatoriedad de pagar todos los pisos que soliciten³³. Ya entre los ganaderos se plantean otros problemas: ¿quién se descuenta el IVA en su declaración de Hacienda?, ¿quién embarca primero?...

A pesar de todo ello, el transporte en ferrocarril sigue siendo el preferido por los ganaderos, ya que el camión resulta más costoso. Los desplazamientos en camión mejoran la calidad del porte, pero doblan el coste (aunque en muchos casos no se tienen en cuenta los gastos ocasionados por el recorrido a pie en salarios, alimentos, bajas y pérdidas de ganado). El desplazamiento por carretera tiene sus ventajas en cuanto a la reducción en el tiempo empleado desde la salida de los pastos de agostada hasta la llegada a las fincas de invernada, puesto que la distancia se cubre en menos de doce horas. Pero el elevado precio de estos vehículos hace que generalmente se recurra a ellos para ocasiones muy excepcionales, como es el transporte del ganado más delicado o en los casos de graves dificultades climáticas, cuando "las nieves se echan encima" y movilizan el rebaño en camión hasta la estación.

El transporte en ferrocarril permite, al menos, el mantenimiento de una parte de la red de vías pecuarias, como es el acceso a las estaciones, caminos que se podrían perder con el incremento del uso de camiones.

También se utilizan vehículos de motor para desplazar los enseres desde la finca hasta la estación. En ellos se transporta comida, bebida, aperos, e incluso algún animal con dificultades.

La elección de la fecha de salida no permite grandes variaciones y no siempre coincide con la solicitada por los ganaderos, sino con los imperativos del tráfico ferroviario dispuesto desde Madrid. Normalmente la apertura de los pastos de verano se realiza en un día fijo, por lo que los pastores intentan llegar a sus comunales lo antes posible. A ello se une las ganas de volver a "casa", por lo que aunque las condiciones climáticas de ese año permitan alargar la estancia el ganadero prefiere regresar a su localidad de origen.

Dependiendo de la distancia a la estación, se fija la hora de salida, coincidiendo normalmente con las primeras luces del día. El objetivo es llegar a la estación la noche anterior al embarque.

5.3. Instalaciones ferroviarias

La entrada en la estación de embarque suele coincidir con la caída del sol. Como las estaciones no suelen contar con instalaciones apropiadas para recibir a los trashumantes, los ganaderos deben solventar la dormida de los ganados ocupando a veces terrenos particulares, circunstancia que supone un coste añadido.

En Guadalmez-Pedroches se utilizan dos lugares de acogida: un cercado particular que linda con el embarcadero, y un recinto, también cercado, que se halla delimitado por las dos carreteras de entrada a la estación. En ambos se pueden albergar cómodamente las cerca de tres mil cabezas que embarcarán en cada tren especial.

En Cabeza del Buey, y en terrenos de la RENFE, queda una explanada delimitada por las vías y los muros 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 un cercado próximo, pero no es muy frecuentado.

El uso de estas estancias provisionales no sólo supone una incomodidad añadida, sino que suscita problemas entre los propios ganaderos, que pugnan por introducir sus rebaños en el "mejor" cercado. A

pesar de la existencia de estas instalaciones se hace necesario el uso de cancelas y cuerdas con las que rematar las estructuras más estropeadas, a fin de pasar la noche de vigilia de la manera más tranquila posible.

Los embarcaderos

En principio, el carácter gregario del ganado ovino facilita su embarque. Sin embargo, la carencia de instalaciones adecuadas convierte la operación en una actividad compleja, llena de dificultades, que tan sólo la paciencia y la experiencia de los trashumantes logra solventar.

La estación de Guadalmez-Pedroches no dispone de un embarcadero adecuado; ello motiva la improvisación de instalaciones por los propios ganaderos, y así, aprovechando una cerca de madera en deficiente estado se prepara un pequeño corral a base de las cancillas traídas por los trashumantes; un antiguo tablón con travesaños hace las veces de rampa, por la que el ganado tendrá que acceder a las distintas jaulas. El piso más bajo no suele presentar demasiados problemas para cargar, aunque sí los pisos más altos (el segundo y tercero). La inclinación e inestabilidad de la rudimentaria rampa incomoda al ganado y lo hace remiso a subir. Uno de los pastores ha de colocarse dentro del vagón y tratar de introducir a la primera oveja, tras la cual, ya más confiadas y tranquilas, ir distribuyendo a las demás por la superficie de la jaula.

El lugar de embarque dista más de 100 m del cercado donde se encuentra el ganado. Por ello cada carga implica sacar del redil el número exacto de reses que van a entrar en cada habitáculo (unas -50) y conducirlas pacientemente con el manso hasta el tren. Teniendo en cuenta el volumen de embarque, de unas tres mil cabezas, resulta que a veces han de recorrer los operarios ¡hasta 120 veces la distancia descrita entre idas y vueltas!

La estación de Cabeza del Buey tiene un embarcadero convencional de tres alturas, pero al haber sido construido 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. Los pisos segundo y tercero se cargan utilizando una pasarela de madera similar a la empleada en Guadalmez-Pedroches, por lo que las dificultades de embarque son similares.

Estado de los vagones

A las dificultades comentadas para realizar los embarques se añade el estado del parque móvil ferroviario. Los ganaderos coinciden en la dejadez de la RENFE a la hora de renovar los vagones-jaula. Suele suceder que, al estar muchas de las puertas agarrotadas, tienen que recurrir al uso de barras de hierro para apalancarlas o servirse de grandes cantos rodados para hacerlas deslizar. Inutilizado así el cierre natural, después han de utilizar alambres para sellar el vagón. Más aún: hace ya unos años fueron suprimidos los de menor cabida, pero los hoy existentes siguen siendo de la misma época, en ocasiones muy deteriorados. En la subida de junio de 1992, y en la estación de Guadalmez-Pedroches, se dio el caso de un vagón que no presentaba cierre, resultando inutilizable, pese a lo cual no fue posible descontar el pago de esta unidad del convoy solicitado.

Otra de las quejas generalizadas surge por la defectuosa limpieza de las jaulas. En los últimos años la RENFE ha incrementado la partida destinada a la desinfección y, sin embargo, los vagones no llegan en las debidas condiciones, a pesar de los compromisos contraídos en las contratas sobre la obligatoriedad de limpiar todos los trenes antes de cada embarque. Únicamente los primeros que embarcan tienen la suerte de encontrarse con los vagones impolutos, pero no los siguientes, ya que el poco tiempo entre un embarque y otro parece servir de justificación para realizar un rápido barrido en el que eliminar parte de los excrementos acumulados. Los productos de desinfección probablemente sí que se utilicen, pero las jaulas que llegan a los trashumantes no dan esta impresión. La preocupación de los ganaderos está más que justificada, ya que, en ocasiones, entre un embarque y otro, algunos rebaños han llegado a contraer la roña, hecho que no hubiera sucedido si realmente se hubiese llevado a cabo una buena desinfección. A pesar de todo, los trashumantes reconocen que en estos dos últimos años el material llega más limpio que en tiempos anteriores, cuando no era nada extraño abrir un vagón y encontrar una res muerta.

Si los vagones-jaula destinados al transporte de los rebaños no siempre están en las mejores condiciones, los vagones cerrados destinados a los pastores y a sus enseres y caballerías tampoco resultan los más apropiados, y aunque algunos responsables de la RENFE, sensibilizados con este problema, han tratado de

buscar soluciones, ello no parece tener arreglo, ya que no es posible incorporar coches de pasajeros de los trenes "normales" ante la diferencia de maquinaria, tipo de frenos, etc., que hacen inviable esta posibilidad.

La no disponibilidad de máquinas de tracción para mover los vagones es otro motivo del alargamiento temporal de los embarques. Los maquinistas tienen estipulada una hora de llegada a la estación y un tiempo limitado e insuficiente para efectuar la carga. Este hecho, ya conocido por los ganaderos, es solventado a base de fuerza bruta. Cada vagón (que consta de tres pisos y dos jaulas por cada piso) es empujado entre varios hombres hasta el lugar adecuado, donde se coloca un "freno casero" (palo o piedra) y se realiza el embarque. Efectuado éste, y a cupo completo, el vagón es desplazado laboriosamente hasta un lugar que no impida la movilización de los demás. Cuando es preciso mover una fila de vagones la tracción humana no es suficiente; entonces hay que esperar la llegada de la máquina y luego apremiar para que la carga sea rápida y el ganado pase el menor tiempo posible dentro de los vagones.

En resumen, un cúmulo de incomodidades y de pérdidas de tiempo, y, en definitiva, un argumento más para los ganaderos trashumantes, que año tras año dicen que van a abandonar esta peculiar forma de vida.

5.4. Problemática general

Fuera ya de las dificultades que acompañan al desplazamiento estacional de los rebaños y las fincas de arriendo, el resto de la problemática se centra en los aspectos sociales y mercantiles.

La duplicidad de estancias en extremos geográficos tiene -aplicaciones domésticas y laborales que hacen de la trashumancia una vida peculiar. Antiguamente, los "sorianos" que llegaban a estas tierras apenas tenían relación con los pueblos de acogida y prácticamente se autoabastecían, evitando en lo posible los gastos en la zona de invernada. Más recientemente, la despoblación en las reas serranas y la tenencia de vehículos por parte de los ganaderos ha permitido un mayor contacto entre los trashumantes y los vecinos de los pueblos de invernada. Esto ha dado lugar a una tipología matrimonial muy diferente de la existente hasta mediados de siglo, cuando los enlaces entre serranos y manchegos, andaluces o extremeños, era más difícil. De los ganaderos estudiados dos estaban casados con mujeres del sur y el resto se desplaza a Los Pedroches con sus familias. Esta nueva forma de trashumar facilita la vida doméstica, ya que las mujeres ayudan tanto en las labores de la casa como en las relacionadas con la ganadería. Sin embargo, cuando la mujer es del sur la tendencia es a establecerse en la zona de invernada, ante las dificultades que estas mujeres encuentran para adaptarse al clima y forma de vida de las reas norteñas. Este hecho puede provocar poco a poco el cambio de condición de trashumante a estante.

También surgen problemas relacionados con la educación de los niños. El ciclo ganadero trashumante no coincide con el curso escolar, por lo que en ocasiones existe un retraso en la incorporación a los estudios. Otras veces, la lejanía de la finca respecto a los pueblos hace que se recurra a las Escuelas-Hogar (cuando existen) donde los hijos permanecen hasta el fin de semana, en que vuelven a la finca. Este problema se solventa cuando se opta por alquilar una casa en el pueblo más cercano y allí se establece la familia.

Desde el punto de vista estrictamente laboral, uno de los problemas más comentados es la dificultad para encontrar mano de obra. Suele recurrirse a ésta de manera temporal, en épocas como la paridera y los desplazamientos. El oficio de pastor se concibe por los jóvenes como algo arcaico, fuera de lugar en una sociedad como la actual. Los salarios se consideran bajos, a pesar de que en los últimos años, y ante la escasez de personal, han subido considerablemente. A la tradicional contraprestación en dinero y en especie ("escusa" y "soldada") se añade ahora el pago a la Seguridad Social, formalizados ya los contratos dentro de la legalidad. En estos casos el pastor contratado suele desplazarse con el rebaño, compartiendo estancia arriba (sierras) y abajo (invernaderos).

Por su parte, los problemas de carácter mercantil se centran en dos aspectos: el estancamiento de los precios de venta y la forma de dar salida a los productos. Respecto a este último, los trashumantes efectúan tradicionalmente sus transacciones con intermediarios locales ("tratantes"). Poco habituados a participar en cooperativas cárnica, este sistema de venta directa permite a los ganaderos desprenderse de los corderos antes de emprender el viaje, conscientes o no de quién se beneficia realmente de los márgenes comerciales. El no tener comprometido el ganado les permite, además, vender en un sitio u otro según estimen que van a obtener mayores beneficios.

Otra demanda de estos ganaderos, aunque no exclusiva de los trashumantes, es la estabilidad de los

precios de los corderos, imprescindible para poder planificar su explotación. Las fluctuaciones en los últimos años hacen perder confianza en la rentabilidad de esta actividad. Responsabilizan de ello a la política comercial, que permite la entrada en el mercado de corderos procedentes de terceros países.

La Comunidad Europea concede subvenciones a los ganaderos en concepto de compensación de rentas y como instrumento para estabilizar los mercados. El importe de este tipo de apoyo, llamado "prima", se establece anualmente por la CE teniendo en cuenta el comportamiento de los precios de mercado a lo largo de cada campaña de comercialización en función de dos variables: el precio base fijado y el precio del mercado.

Desde estas líneas advertimos otras razones por las que consideramos debe ayudarse económicamente a la trashumancia: el ganado, especialmente autóctono, utiliza territorios que difícilmente serían rentables por otros tipos de explotaciones, y cuya persistencia en el tiempo ha configurado una serie de paisajes atrayentes (especialmente pastizales de montaña y dehesas) de difícil valoración económica; el despoblamiento de reas de sierra supondría romper con el equilibrio ecológico establecido entre los pueblos de montaña y los ecosistemas mantenidos por ellos durante siglos y la pérdida de toda una serie de componentes naturales y humanos (prados, pastos, villas de piedra, regueras, tenadas, etcétera) que singularizan el espacio rural de estas comarcas.

32) CABANAS, R (1967): "Los Pedroches". Estudios Geográficos. XXVIII, 106. Pág. 59

33) Hasta hace pocos años los ganaderos solicitaban algún piso de más para subsanar posibles eventualidades, como eran, generalmente, el mal estado de algunos vagones, las malas condiciones higiénicas, la ausencia de cerrojos en algunas puertas, etcétera. Al final sólo se pagaban los pisos utilizados, corriendo los gastos de transporte de los no viables por cuenta de la RENFE.