

6. Problemática de los trashumantes

Antes de proceder al análisis de la problemática concreta de la trashumancia en el extremo noroeste de la Península es conveniente recordar sintéticamente una serie de condicionantes que mantienen una situación heredada desde hace decenios:

- Marginalidad de la trashumancia. Se basa generalmente en la utilización de territorios "marginales " para la ganadería en régimen extensivo, que son gestionados directamente por una población que no ha accedido a las nuevas tendencias productivas ganaderas, agrícolas, etc.

- Pequeña magnitud de ganado en régimen de trashumancia sobre la cabaña nacional en la actualidad, con escasa aportación al movimiento económico en este sector.

- Peculiar idiosincrasia del ganadero trashumante, por la que se ha mantenido este sistema tradicional, basada generalmente en la conformidad ante los problemas y adversidades que tienden a incorporarse a la rutina cotidiana.

Entre los problemas que tradicionalmente se citan en torno a la trashumancia están el arriendo de pastos, la mano de obra, los precios de la carne, la separación de las familias, la dificultad en los viajes, etc. Uno de los condicionantes económicos que afecta a todos los trashumantes que agostan en Sanabria es el problema de la venta del ganado, motivado por los bajos precios de los corderos y los terneros. La producción cárnica es el principal objetivo en las explotaciones de ganado ovino, ya que no se comercializan productos secundarios como la leche o la lana. Al estar ligado el mantenimiento de estas ganaderías a la rentabilidad de un solo producto, las fluctuaciones del precio del mismo en el mercado marcan la tendencia al abandono o al mantenimiento de estas cabañas, que por el momento permanecen estables por las subvenciones que recibe este tipo de ganadería.

Otro de los condicionantes económicos generalmente citado por los trashumantes de otras regiones es el elevado coste de los arrendamientos, especialmente en las fincas de invernada. No es éste el caso de los trashumantes que agostan en Sanabria, al menos de los propietarios de ovino, tanto churreros como merineros. La oferta de pastos para arrendar es cada vez mayor en el territorio sanabrés, por lo que tampoco es éste un elemento preocupante. Los precios de las sierras sanabresas, según los comentarios de estos ganaderos, son moderados y asequibles y, teniendo en cuenta que en sus lugares de invernada los pastos son de su propiedad o bien disfrutan de comunales, los gastos de arriendo de tierra son inferiores a los que se podría esperar y que son comunes entre los trashumantes de otros agostaderos. Sí es problema, sin embargo, para los trashumantes sanabreses de ganado vacuno, que se ven obligados a arrendar las fincas de invernada, siempre más caras que los pastos de verano (en los que además pasan menos tiempo). Entre los invernaderos elegidos se estima que los más caros son los de Extremadura (tradicionalmente de mejor calidad), a los que sólo acceden las grandes vacadas; mientras que los zamoranos y salmantinos serían relativamente más baratos que los anteriores y que son frecuentados por ganaderías de menor tamaño y recursos económicos.

La mano de obra en el caso de los alistanos la ponen los propios ganaderos, siendo este factor sólo problemático para los merineros, quienes encuentran en los pastores de Porto personas dispuestas a realizar estas tareas. En cuanto al tema de la separación de las familias, tampoco esto supone un problema grave al realizarse turnos para el pastoreo que reducen sensiblemente el tiempo de alejamiento.

Es, sin embargo, la dificultad en los desplazamientos el problema del que más se resienten aquéllos que realizan el periplo trashumante hasta las sierras de Sanabria.

Para analizar los problemas viarios detectados en la campaña de subida a los agostaderos sanabreses en 1992 se han diferenciado las rutas y territorios, así como el sistema de transporte utilizado. De esta forma, se constituyen los siguientes grupos:

Fig. 19 LOCALIZACIÓN DE PROBLEMÁTICA ALISTE.

PROBLEMÁTICA VIARIA DE LOS CHURREROS DE ALISTE

1. Problemas sanitarios y de paso debido a los residuos de un matadero en Villarino Ceba- (San Vitero).
2. Antigua pista de aterrizaje para los aviones de apoyo en la extinción de incendios con un estanque a ras de suelo sin protecciones para el ganado, lo que obliga a los pastores a sujetar el rebaño para evitar percances.
3. Solapamientos en diferentes puntos de la pista forestal Robledo (Puebla de Sanabria)-Estación de Linarejos (Manzanal de Arriba) con la vía pecuaria. Carece de señalización, lo que provoca serios accidentes.
4. El cruce con la vía de tren, al este de Ungilde (Puebla de Sanabria), se resuelve mediante un paso inferior muy estrecho que frena el tránsito de los rebaños.
5. El "Estrecho" o "Las Callejas de Ungilde" (Puebla de Sanabria) es un estrechamiento en la vía pecuaria entre prados de siega con vallas de piedra, donde se reduce el paso a poco más de dos metros. Actúa como embudo provocando retrasos, dificultades de manejo y tradicionalmente enfrentamientos con los propietarios de los prados.
6. Cruce con la carretera Puebla de Sanabria-Ungilde. Carece de señalización y al coincidir con una curva cerrada provoca situaciones de peligro.
7. Paso por el núcleo de población de Puebla de Sanabria y el puente sobre el Río Tera.
8. Solapamientos de la carretera Puebla de Sanabria-El Puente de Sanabria (Galende) con la vía pecuaria. La carencia de señalización y la enorme frecuentación de vehículos foráneos provoca una continua situación de peligro.
9. Paso por el núcleo de población de El Puente de Sanabria. Problemas para la población y para los rebaños.
10. La carretera El Puente de Sanabria-Sotillo de Sanabria (Galende) ocupa totalmente la vía pecuaria hasta las proximidades de Quintana de Sanabria. Las nuevas cunetas y la falta de señalización ponen en peligro a los rebaños. La concentración de animales en tan pequeña superficie hace que los excrementos dejen el firme muy resbaladizo, con peligro para el tránsito de vehículos.
11. La subida por el paraje "Espinazo del Perro" (Cobrerros) por la que discurre la vía pecuaria, resulta enormemente dificultosa para los rebaños debido a los pedregales y a la invasión de vegetación.
12. La subida a Peña Bubela, con pedregales, con grandes escalones y profusamente invadida por vegetación, hace muy penoso el paso de las caballerías, único sistema de transporte en este tramo del recorrido.

Fig. 20 LOCALIZACIÓN DE PROBLEMÁTICA. TÁBARA.

PROBLEMÁTICA VIARIA DE LOS CHURREROS DE TABARA

1. La concentración parcelaria realizada en Ferreras de Abajo hace superponer a la vía pecuaria sobre un camino rural.
2. La población de Otero de Bodas se bordea por el Sur atravesando un bosque de castaños en el que la delimitación de la vía pecuaria resulta confusa.
3. Cruce de la vía pecuaria con la carretera N-525, al Este de Otero de Bodas.
4. A dos kilómetros al Oeste de Mombuey, en las proximidades de la Fuente de los Gallegos, el crecimiento incontrolado de los robles imposibilita el paso de los rebaños.
5. Cruce por el núcleo urbano de Asturianos, que obliga al corte de la circulación por parte de la Guardia Civil de Tráfico, previo aviso del jefe de la cabaña.

6. Al Este de Palacios de Sanabria, las salgueras han invadido la vía pecuaria, dificultando el paso y obligando a los rebaños a utilizar los caminos abiertos por la Compañía Telefónica Nacional. En áreas próximas, y debido al mal estado de la vía pecuaria por la falta de uso, los ganaderos trashumantes prefieren utilizar las franjas de protección creadas para las conducciones eléctricas que discurren paralelas a la carretera N-525.

7. Solapamiento de la carretera de Robleda con la vía pecuaria al Este de la población; sin señalización.

a) Churreros de Aliste.

b) Trashumantes de la Tierra de Tábara.

c) Merineros de Badajoz.

Para todos ellos se ha localizado la problemática viaria en la cartografía que se acompaña.

a) Churreros de Aliste

Los churreros alistanos representan la mayor aportación a la trashumancia en la cabecera sanabresa (81% del ganado menor). La problemática de los recorridos la asumen los pastores como dificultades propias de su tarea.

El abultado número de, cabezas que compone cada cabaña acrecienta las dificultades típicas de los desplazamientos por las vías pecuarias (figura 19). El manejo de varios millares de ovejas y cabras resulta especialmente laborioso en los cruces peligrosos, tales como el ocasionado por la pista entre la estación de Linarejos y Robledo, en los cruces con la vía de tren (Ungilde) o con las carreteras (Ungilde-Puebla de Sanabria, Puebla de Sanabria-El Puente de Sanabria, El Puente de Sanabria-Quintana). En este último caso hay que tener en cuenta que son numerosos los conductores foráneos que desconocen los movimientos de ganado, lo que unido a la falta de señalización facilita el peligro de accidentes. Asimismo resulta problemático cualquier punto que suponga un embudo como es el caso de las "Callejas de Ungilde" o el paso por núcleos de población (Puebla de Sanabria, El Puente de Sanabria). También resulta difícil el manejo para impedir que se abalancen sobre el agua en el estanque diseñado para el apoyo a la extinción de incendios en Figueruela de Arriba.

Otro tipo de problemas frecuentes se derivan de la utilización de la vía pecuaria con fines no ganaderos, fundamentalmente como vertedero, lo que ocurre, por ejemplo, con el vertido de residuos de un matadero en San Vitero (problema sanitario y ambiental).

Pero no sólo las intrusiones derivadas de la actividad humana entrañan dificultades para los desplazamientos, también participan los propios condicionantes del medio natural, especialmente en los parajes invadidos por la vegetación y pedregosos como el Espinazo del Perro y la subida a Peña Bubela.

También como problemática general común para todas las cabañas puede citarse la falta de puntos de agua durante el recorrido en los años más secos, carencia de amojonamiento y señalización, duras condiciones de vida en la temporada de la sierra y todas las interferencias producidas por las obras públicas sobre la red de vías pecuarias del área.

La cabaña de Palazuelo, la más numerosa, se desvía en Puebla de Sanabria con respecto al resto de las cabañas para ocupar las sierras del Sur, limítrofes con Portugal. El punto conflictivo más importante de su recorrido es el solapamiento del cordel con la carretera N-525 (en las proximidades de El Terroso, término municipal de Cobreros). Durante cerca de un kilómetro tiene que cortarse la circulación para permitir el paso de la cabaña. Esta tarea se realiza previo aviso y con ayuda de numerosos efectivos de la Guardia Civil de Tráfico.

b) Trashumantes de la tierra de Tábara

Se concentran en la población de Tábara y, como ya se ha comentado anteriormente, es uno de los movimientos más recientes hacia los agostaderos de Sanabria. Por esta razón, los trazados pecuarios están menos asentados y aparecen tramos de difícil tránsito, encontrándose algunos incluso perdidos entre la vegetación. La problemática detectada en los desplazamientos se recoge en la figura 20. Destacan las dificultades ocasionadas por la actividad humana, especialmente las motivadas por los cortes y solapamientos con carreteras (N-525 en Otero de Bodas y en el núcleo urbano de Asturianos, carretera de Otera a El Puente de Sanabria) que implican ocasionalmente la ayuda de la Guardia Civil de Tráfico. Las concentraciones parcelarlas y la no definición de los trazados resta anchura a las vías pecuarias dificultando el manejo del rebaño y disminuyendo la disponibilidad del pasto.

También existen impedimentos de carácter natural como es la invasión de vegetación por robledales o salgueras. En algunas zonas del trazado seguido por estos trashumantes de Tábara y dado el mal estado del cordel, los encargados de los rebaños prefieren utilizar las franjas de protección creadas para las conducciones eléctricas que discurren paralelas a la carretera N5 2 5 y, por tanto, al cordel.

c) Merineros extremeños

La utilización del ferrocarril para el transporte del ganado introduce una variable nueva a la hora de analizar la problemática concreta de estos grupos extremeños.

Los accesos a pie a las estaciones utilizadas en Extremadura no presentan situaciones complicadas y, en su caso, ya han sido tratadas en otros Cuadernos de esta colección⁴¹. Desde la estación de Puebla de Sanabria hasta las sierras siguen los mismos cordeles que las cabañas de Aliste y Tábara, por lo que remitimos para su descripción a los párrafos anteriores.

Dos son las estaciones de ferrocarril utilizadas por los merineros: una en Campanario, en la comarca pacense de La Serena, y otra en la provincia de Cáceres, en Herreruela, en el límite con la provincia Badajoz. Comentamos sus características y problemática por separado, entrando a continuación en las cuestiones relativas al viaje en su conjunto.

Estación de Campanario. Tiene embarcadero adecuado, aunque serían deseables corrales que permitieran cómodamente la espera hasta el embarque. Su uso ganadero ha decaído enormemente, siendo dos los rebaños de merinas que la utilizan en la actualidad.

Estación de Herreruela. Su uso se limita prácticamente a los embarques de un rebaño procedente de Badajoz. Su considerable estado de abandono dificulta e incomoda las operaciones de embarque, que se ven coronadas gracias al esfuerzo, la paciencia y el saber hacer de los pastores que las ejecutan.

La enumeración de los problemas concretos pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Numerosos desperfectos en los vagones que tienen que arreglarse in situ con ayuda de alambre de gran diámetro. En algunos casos llegan a faltar, puertas, quedando inutilizadas algunas jaulas.
- Las condiciones higiénicas de las jaulas suelen ser bastante deficientes, a pesar de estar incluida una partida económica para limpieza y desinfección.
- Normalmente no suelen estar disponibles, a la hora que se necesitan, las máquinas tractoras necesarias para los movimientos de los vagones en la vía muerta durante el embarque o desembarque del rebaño. De esta forma y para ganar tiempo los vagones son empujados por los pastores hasta que hacen su presencia las máquinas deseadas.
- Adecuación de los horarios para coordinar el momento idóneo del embarque con las necesidades del tráfico ferroviario de las líneas utilizadas.
- Paradas y esperas abusivas.

El itinerario que siguen los trenes que desplazan al ganado trashumante ha variado a lo largo del tiempo (figura 2 I). Hasta el año 1984 el acceso desde Extremadura hasta Puebla de Sanabria se realizaba por la línea denominada "Palazuelo-Empalme a Astorga" o "Ruta de la Plata". Este era el itinerario más corto al unir de manera directa las estaciones de Palazuelo, Plasencia, Salamanca, Zamora y Puebla de Sanabria. Esta línea se cerró al servicio de viajeros el 1 de enero de 1985. Los trenes de mercancías han seguido utilizando parte de ella, desde Plasencia hasta Salamanca, estación en la que son desviados a Medina del Campo para desde ahí proseguir hasta Zamora y posteriormente a Puebla de Sanabria. Sin embargo, en la campaña de 1992 el convoy que transportaba los rebaños ovinos desde las estaciones de Herrerueta y Campanario se vio desviado a partir de la estación de Palazuelo hasta Madrid. El motivo alegado por la RENFE a los ganaderos fue el mal estado del tramo de enlace con Salamanca; de esta forma el ganado que fue embarcado en la madrugada del día 10 de julio se vio obligado a pernoctar en la estación de Atocha (Madrid), llegando a la estación de Puebla de Sanabria a las 19 horas del día siguiente. Al llegar tan tarde sólo dio tiempo a desembarcar el rebaño procedente de Herrerueta, mientras que los dos de Campanario forzosamente tuvieron que permanecer encerrados en los vagones durante la noche. A media mañana del día 12 de julio, y tras numerosas llamadas telefónicas y gestiones por parte del propietario de uno de los rebaños, se consiguió una máquina para ayudar al desembarco de las ovejas, que en total pasaron más de 50 horas encerradas.

(43) VALERO, A.; TERÉS, J., y PÉREZ, C. (1993): "La Serena". Cuadernos de la trashumancia. N.º 5. ICONA.